



Bombardier Limited Annual Report

Year ended January 31st, 1975

DIRECTORS AND OFFICERS

Board of Directors

Philippe de Gaspé Beaubien
Laurent Beaudoin
André Bombardier
John Ney Cole
Jean-Louis Fontaine
Jean-Paul Gagnon
Jean-Claude Hébert
Charles Leblanc
Hon. Jean-Luc Pepin, P.C.
Pierre Poitras

Corporate Officers

Jean-Claude Hébert
Chairman and Chief Executive Officer
Laurent Beaudoin
President
Ivan J. Kilpatrick
Senior Vice-President
André Bombardier
Vice-President
Charles Leblanc
Vice-President, Administration
Pierre Poitras
Vice-President, Finance and Treasurer
Georges Hébert
Assistant Vice-President
Jean Rivard
Secretary
Marie-Claire Simoneau
Assistant Secretary

Group Vice-Presidents and General Managers

Michel Cloutier
Gilles Côté
Jean-Louis Fontaine
Karl Pötzlberger
Fernand Turgeon

Corporate Head Office

800 Dorchester Blvd. West
Suite 1520
Montreal H3B 1X9
Tel.: (514) 861-9481

Trustee and Registrar for Series A Debenture Holders

The Royal Trust Company,
Montreal, Quebec
The registers are kept at the offices in
Halifax, Quebec, Montreal, Toronto,
Winnipeg and Vancouver

Registrar, Transfer Agent and Dividend Disbursing Agent

Montreal Trust Company, Halifax, Quebec,
Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary
and Vancouver

Stock Exchange Listings

Montreal and Toronto

Legal deposit
Quebec National Library

All rights reserved©
Bombardier Limited, 1975

HIGHLIGHTS

	Financial Year ended January 31/75	Financial Year ended January 31/74*
Net sales	\$138,556,331	\$132,143,998
Loss before extraordinary items	2,423,697	3,518,708
Net loss	8,907,704	5,375,256
Additions to fixed assets and patents, net of disposals	5,800,784	3,213,274
Taxes on income	2,202,842	2,629,578
Depreciation of fixed assets, amortization of patents and deferred expenses	4,508,492	5,875,848
Loss per common share before extraordinary items	\$0.15	\$0.22
Net loss per common share	\$0.55	\$0.33
Average number of common shares	16,234,968	16,064,272
Shareholders of record	5,893	5,719
Working capital	\$ 32,061,776	\$ 34,343,587
Net book value of fixed assets	33,429,611	31,510,118

*Restated figures

Table of Contents

1	Financial Highlights
2	Message to the Shareholders
4	Operations Review
8	Financial Review
9	Consolidated Financial Statements

MESSAGE TO THE SHAREHOLDERS



Laurent Beaudoin, President and
Jean-Claude Hébert, Chairman
and Chief Executive Officer.

Intensive studies and reassessment of our markets, resources and capabilities have taken place at Bombardier. As a result, decisions have been taken which, we believe, will bring Bombardier back to profitability. This message will share with you the concepts which are behind our decisions and will set out our policy for the company's future growth.

THE SNOWMOBILE

A review of the snowmobile industry shows a period of falling sales and general instability since 1972. However, profound changes have taken place in both the machine and the sport since then.

Bombardier and other members of the industry have developed a more dependable, sophisticated vehicle. Noise levels on Bombardier's vehicles have been reduced a total of 70% in recent years.

The use of the snowmobile has also changed. Snowmobile trail systems, originally sponsored by Bombardier, are increasing and adding considerably to the enjoyment and safety in the practice of this sport. The systems are now endorsed and assisted financially by a growing number of state and provincial governments, as well as by the snowmobiler himself. In Quebec last year, there were some 20,000 miles of interconnected trails.

Another recent development, the snowmobile club, has fostered better safety practices and a healthier approach to the sport.

However, it is our assessment that there will be continuing attrition in the number of snowmobile manufacturers. This will be caused by the growing complexity of the machine and difficulty in meeting new government standards. The market will be shared by fewer manufacturers, each with higher sales levels. It is also our assessment that the market will stabilize at a level giving ample scope for profitability at Bombardier.

The manufacture of the snowmobile, therefore, is an important part of the Bombardier future. We must however point out that substantial recovery in this market may be delayed by the present economic downturn.

THE CAN-AM MOTORCYCLE

Effective use of our plants and equipment is necessary if we are to be a profitable business. In this respect the Can-Am motorcycle fits well in Bombardier. Its engine is manufactured by Rotax, the company's Austrian subsidiary. Other components are manufactured in other facilities of the company with final assembly taking place at the company's Valcourt operations. The product is distributed through our own dealer network.

Market acceptance has been good in both Canada and the United States. It is our opinion that the Can-Am is in a long range growth market.

TRANSPORTATION

Although management sees profits returning to the recreational vehicle division, it believes the company will be stronger if a part of its resources is invested outside the consumer products field.

Rail transportation has emerged as the company's choice for major diversification. Constraints on present and future energy uses in moving people and goods are creating a growth cycle in rail transport of all kinds.

Bombardier's participation in the field of transportation is already in progress — most notably, the building of 423 cars for the Montreal Metro, for which we have significantly enlarged and modified our plant at La Pocatière and Valcourt. We are actively pursuing other contracts for urban and interurban transit equipment which will maximize the use of our facilities.

Two other important steps will soon be underway which will further solidify Bombardier's entry into the transport field.

First, the Federal Government has engaged Bombardier to lead a consortium of experts from France and Canada in a study of intermediate transit systems. The results of this study could have a major impact on future public transportation systems in cities across Canada. In addition, this will enable us to develop transportation technology within Canada and establish Bombardier as a designer of transit systems as well as a major builder of transport equipment.

Of special importance is the acquisition by Les Entreprises de J. Armand Bombardier Ltée, of MLW-Worthington Limited. It is expected that this company will be consolidated with Bombardier before the end of the present fiscal year. MLW-Worthington, which is the western world's third largest manufacturer of diesel-electric locomotives, will play a major role in the development of the Bombardier group of companies.

MANAGEMENT

The decision to diversify has required us to change our management structure. Corporate headquarters is now established in Montreal where a small group of senior executives has been installed. The management philosophy will be operational autonomy with centralized financial and policy controls.

FINANCIAL

With the decision taken to diversify the company, the management group made an evaluation of the company's resources. In the balance sheet there are two particular items to which attention might be directed. These are the fixed assets shown at a net book value of \$33,429,611 and other assets recorded at \$28,715,901.

With respect to the fixed assets it should be noted that until the past year depreciation was recorded at maximum rates allowable by tax authorities. In consequence, in the opinion of management, excessive depreciation has been reserved against the fixed assets resulting in their being carried on the books at lower levels than they otherwise would have been. The degree to which the fixed assets are understated is difficult to determine. However, an appraisal completed since the year end certifies the depreciated replacement value of the fixed assets to be \$96,000,000 compared to the carrying value of \$33,429,611, an understated difference of some \$63,000,000.

In the category of other assets carried at \$28,715,901 the principal item is \$21,135,686 which relates to goodwill arising on the acquisition of Rotax. The recent appraisal noted above certifies the depreciated value of the Rotax fixed assets at \$29,032,234 in excess of their book value.

Management therefore puts forward two observations a) the fixed assets of the company are understated and b) the intangibles are fully backed up by hard assets.

THE FUTURE

Bombardier has taken losses in these recent years and as we have noted above, the economic outlook may delay an early recovery in the recreational vehicle market. In examining these difficulties it is important to refer to the two principal actions taken to strengthen profits.

These actions are: major diversification into rail transportation; and, restructuring of senior management at the corporate level.

After careful study of developing industrial trends related to our capabilities and a critical self-examination of this company's potential — Bombardier is now engaged in new directions which we are confident will bring us into a new era of growth and profitability.



JEAN-CLAUDE HÉBERT
Chairman and
Chief Executive Officer



LAURENT BEAUDOIN
President

OPERATIONS REVIEW

Recreational Products Group

In the past year, the Recreational Products Group maintained its projected share of the market, in spite of liquidations of excessive snowmobile inventory from several manufacturers who ceased snowmobile operations.

Bombardier has ensured a strengthened position in this market by integrating various production and distribution services, by pursuing a program of diversification of products, and improving its program of safety and environmental protection.

Integration of the research, assembly and distribution departments of Moto-Ski and Ski-Doo has been accomplished last year. At the same time, distribution of recreational products in Eastern Canada has been centralized at Boucherville, Quebec, and two secondary centres have been set up in Barrie, Ontario, and Shediac, New Brunswick. Rationalization has made this group more efficient in carrying out design, production and marketing, as well as reducing operating costs substantially.

In addition, the unsold stock of snowmobiles at Ski-Doo and Moto-Ski has been reduced again this year.



The new 1976 T'NT/RV snowmobile.

Two new models were launched last year in the Ski-Doo range — Olympic and T'NT/RV — and two others in the Moto-Ski range — Nuvik and Sonic. In addition, our research department successfully resolved noise levels to meet government standards, which will be part of all vehicles manufactured from January 1975. Bombardier distinguished itself by becoming the first snowmobile manufacturer to be officially recognized by the Snowmobile Safety Certification Committee.

Three years ago, a program was launched by Bombardier to improve the status of snowmobiling as a sport. To date about 20,000 miles of snowmobile trails have been opened up in the province of Quebec. In addition, the Ontario government has now announced an allotment of \$1 million dollars for a similar program.

Bombardier's diversification program into other recreational products is proceeding well. The Can-Am motorcycle, launched in 1973, has proved successful in the marketplace and in international competition.

The first 6,000 units which rolled off the assembly line were completely sold out following our racing team's sweeping wins of first, second and third places in the U.S.

moto-cross championship, as well as a gold medal in the international championship in Italy.



The Can-Am motorcycle in competition.

Another recent development in this area has been the signing of an agreement in principle with Steyr-Daimler-Puch of Graz, Austria, for distribution and eventual production of a Puch moped in North America.

The first non-motorized recreational product, the Invitation sailboat, unveiled recently in a test run, has enjoyed encouraging receptions from both distributors and consumers. The boat is designed to deliver both speed and comfort to families who enjoy pleasure day-sailing.

Looking forward, indications are that the snowmobile industry still has difficulties to overcome in 1975-76. But positive elements, including better efficiencies are emerging and a more positive outlook is forecast. Next year should see a continued upward trend in our group's profits, which will reflect major reductions in operating expenses due to centralizing Ski-Doo and Moto-Ski operations at Valcourt.

In addition, augmented sales in 1975/76 of motorcycles, sailboats and mopeds will contribute considerably to improved revenues and profits for the Recreational Products Group.

Industrial Products Group

1974-75 was a year of change in production capabilities, as well as one of disappointment in not attaining our financial goals. The combined effect of a recession in Canada and the United States, cuts in municipal budgets, and decreased purchasing from ski centres, caused this group's market to decline

and its stock to accumulate. We are presently exploring new outlets, in particular, the export market, for our products.

During the year, two new vehicles were introduced — Bombi and the B-15. Bombi is a small all-terrain machine, designed to be fast and rugged, for use in the maintenance of recreational snowmobile, cross country and alpine ski trails, as well as access to construction sites. B-15 is the largest vehicle in the Bombardier range. It manages a 15 ton load and can transport materials into large construction sites and forest operations.

Other significant changes included a 62,000 square foot plant expansion at Valcourt, acquisition of new machinery and the addition of 18,000 square feet of storage space, at the cost of \$2.25 million. This investment was effected in particular to take on the manufacturing of the bogies for the Montreal Metro cars. A proto-type of the bogie will be completed mid-June and production should begin soon after.

Our research department has been concerned with total improvement of existing vehicles and has developed three new machines for ski and snowmobile trail maintenance, which are now being tested. Studies are being conducted on a six ton capacity vehicle, which would round out our off-road tractor line.



B-15, Bombardier's largest industrial vehicle.

The Manufacturing Subsidiaries

LaSalle Plastics Inc.

In spite of poor economic conditions, sales to the automobile and household appliance industries surpassed expectations. This subsidiary continues to improve its production techniques in this highly specialized field.



The T'NT jacket design inspired by the new T'NT/RV snowmobile.

Consolidation and diversification continue in this group, with a view to reducing costs and maximizing profits. Sales made outside the Bombardier group in 1974-75 increased to \$30.5 millions compared to \$21.8 millions last year. Our overall performance, however was affected by several problems detailed below.

Heroux Limited

A twelve week strike which ended with the signing of a two-year collective agreement with employees, caused serious production delays, and substantial losses.

Roski Limited

This plant was forced to suspend work on stadium seating due to the delay in the general construction of Olympic facilities. However, with a contract to produce ventilator ducts for the Olympic stadium and increased production in the Invitation sailboat, we expect that the plant will be running at capacity this year.

Ville-Marie Upholstering Ltd. and Drummond Automatic Plating Inc. Sales from these subsidiaries were affected by the economic recession. Ville-Marie was able to reach its profit objectives through cut-backs in administrative and production costs. Drummond has been integrated into the operations at Valcourt.

Rockland Division

This was a very successful year for this member of our group, which fabricates track, mud-guards and bogies for our vehicles. Sales outside Bombardier almost doubled, and revitalization of Runyband contributed more and more to profits. Rockland was formerly Rockland Industries Ltd., and was integrated into Bombardier last year as a division.

Bombardier-Rotax G.m.b.H.

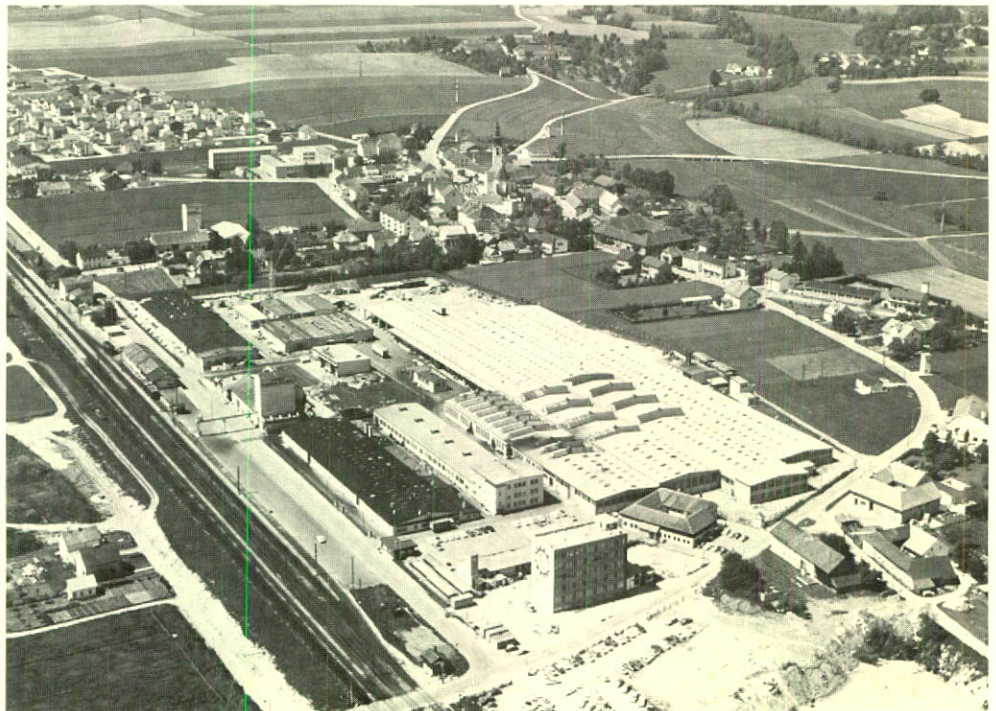
A backlog of more than two years' orders has been reported by the Vienna plant of the Bombardier-Rotax Group. This plant principally manufactures tramcars for the major cities of Europe and continues to have an excellent sales and profits record.

Our plant in Gunkskirchen, Austria has had a good year, in spite of continued difficulties in the snowmobile market. The plant there is now balancing production with the introduction of the engine for the Can-Am motorcycle, which is assembled and built in the Bombardier Valcourt plant. These engines have proved a major selling point for the machine, which has excelled in endurance tests in North America and Europe.

In addition, efforts to diversify production at this plant continue to be successful. During the past year, the Gunkskirchen works was able to secure one third of its revenues outside the Bombardier group.

Bombardier Mode Inc.

Formerly the Apparel Division, this group encountered a difficult year. It has now adapted itself to areas better suited to its capabilities, developed new lines, and reorganized its marketing program, which should result in some improvements in the coming year.



Rotax-Bombardier, G.m.b.H. works at Gunkskirchen, Austria.

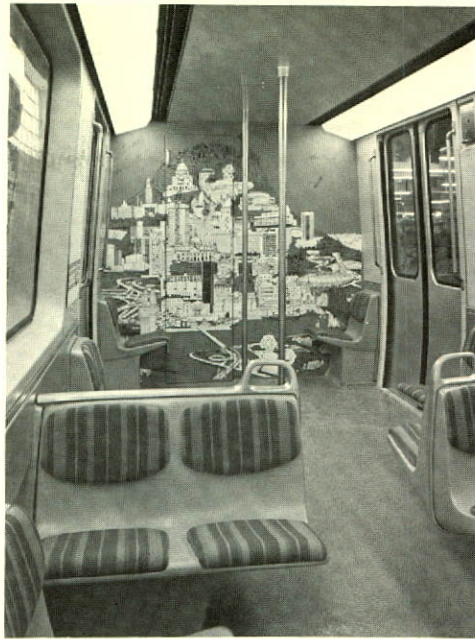
The Transport Group

The Transport Group of Bombardier Limited was created in 1974 for the purpose of pursuing new avenues of transportation business for the company. The group is already engaged in two new projects; the manufacture of Metro cars and a study of urban transit systems. It has also become closely associated with MLW-Worthington Limited, a major manufacturer of transport equipment. This marks the beginning of Bombardier's diversification into areas of public transportation and heavy equipment.

Growing congestion in urban centres and rising costs of fuel and equipment are forcing a re-evaluation of methods of transportation in all parts of the world. Swift, inexpensive modes of transit must be developed quickly to meet the needs of public and industry. It is the company's view that Bombardier can play a major role in gathering transportation technology and realizing it to meet modern day needs.

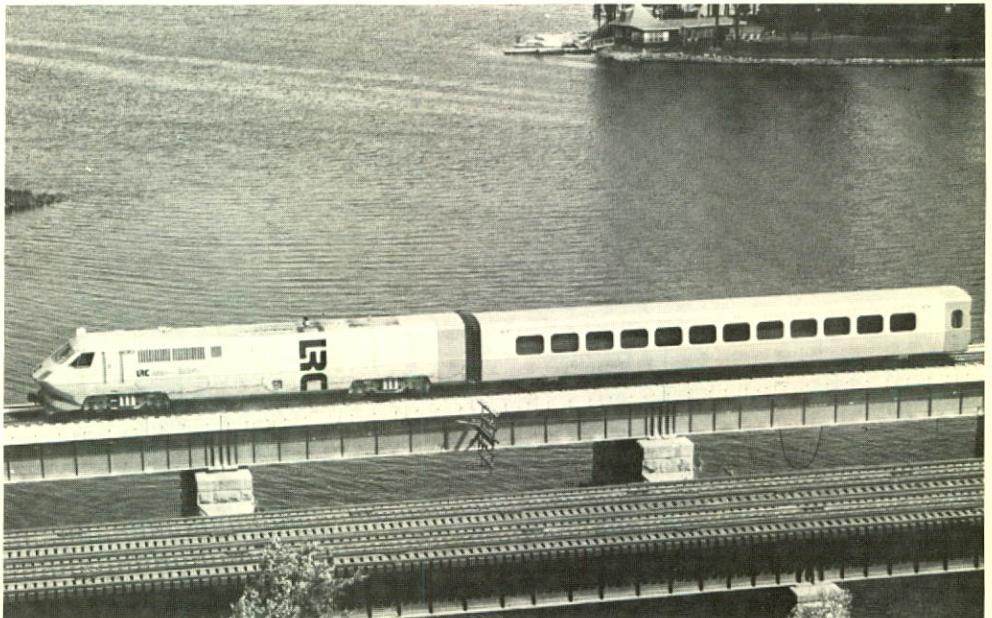
Events and activities engaged in by the Transport Group to date are:

- A contract to manufacture 423 units of rolling stock for the Montreal Metro system was signed with Bombardier in June 1974. Initially Bombardier established a study group to examine the industry and bid on this contract. A working agreement has also been arranged with CIMT-LORRAINE to assist in specific fields of subway technology.



Proto-type of the new Montreal Metro cars interiors.

At the moment, pre-assembly activities are in high gear, and final assembly will begin this summer, leading to the first delivery of units early 1976, and the whole order completed in the fall of 1977. Many divisions and subsidiaries of Bombardier are contributing to the production of the Metro cars: the interior design and molding of the seats is handled by our subsidiary Roski; upholstery is being executed by Ville-Marie Upholstering; the bogies are now in production at our Valcourt industrial plant; and the main assembly and manufacturing is being carried out in our former Moto-Ski plant at La Pocatière, where extensive modifications and additions to the plant and tooling have taken place, as well as at Valcourt.



The LRC inter-city train on a test run.

- A consortium under the direction of Bombardier Limited is approaching final negotiations with the Transportation Development Agency of the Federal Ministry of Transport to undertake an Intermediate Capacity Transit Study. The group members represent internationally known experts in all areas concerning the conceptualization and manufacture of transportation systems. Bombardier will be responsible for co-ordinating and directing the consortium's efforts which will be principally engaged in finding solutions to the transit problems of rapidly growing urban communities in Canada.

- MLW-Worthington Limited has been acquired by Les Entreprises de J. Armand Bombardier Ltée, for eventual consolidation in Bombardier Limited. With this move Bombardier has gained a foothold in the field of public and industrial transportation systems, as well as added capacity for manufacturing heavy equipment. MLW holds a worldwide reputation for the manufacture of diesel-electric locomotives, stationary and marine engines, and heat transfer products. The company has been in the fore of development of new transportation equipment, the most recent innovation being the LRC (light, rapid, comfortable) intercity train.

There is no doubt that Bombardier will have much to gain by this association. MLW's experience in producing a wide range of rolling stock and engines will be beneficial to the work for the new Metro cars. Also an indirect access to a significant portion of the worldwide diesel-electric market already held by MLW will further strengthen Bombardier's thrust into public transportation.

FINANCIAL REVIEW

Bombardier reports a consolidated net loss of \$2,423,697, before extraordinary items, and after depreciation and amortization, for the year ended January 31, 1975. This compares with a restated net loss of \$3,518,708 for the same period last year.

Included in the extraordinary items for 1974-75, is a loss of \$4,753,358, due to the transfer of snowmobile operations from La Pocatière to Valcourt, and the integration of our distribution subsidiaries. In addition, to take into account future disposals of subsidiaries no longer viable within the framework of the Company, we have reduced the value of our intangible assets by \$1,229,366. We also have absorbed \$516,273 of minority shareholders' interest in a subsidiary's excess of deficit over capital stock.

On the other hand, we have increased our consolidated net sales to \$138,556,331, in comparison with \$132,143,998 for the same period last year.

This improvement is mainly reflected in the fact that sales by the manufacturing subsidiaries outside of the Bombardier group increased 40% over last year and by the sales of 6,000 units of the Can-Am motorcycles.

In order to present a more realistic financial report, which is more comparable with the majority of other manufacturing companies, a decision has been taken to change our method of depreciating fixed assets. Since the 1st of February 1974, the method formerly used has been changed to the straight-line method based on the useful life of the assets. In past years, it was company policy to amortize fixed assets at the maximum rates allowable for tax purposes.

Auditors' Report

To the Shareholders of
Bombardier Limited:

We have examined the consolidated balance sheet of Bombardier Limited and its subsidiaries as at January 31, 1975 and the consolidated statements of earnings, retained earnings and of changes in financial position for the year then ended. Our examination of the financial statements of Bombardier Limited and its subsidiaries of which we are auditors included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances. We have relied on the reports of the auditors who have examined the financial statements of the other subsidiaries.

In our opinion, based upon our examination and the reports of such other auditors, these consolidated financial statements present fairly the financial position of the

Company and its subsidiaries as at January 31, 1975, the results of their operations and the changes in their financial position for the financial year then ended, which, except for the change in the method of depreciation of fixed assets explained in note 1 to the financial statements, with which we concur, have been applied on a basis consistent with that of the preceding financial year.

Bélanger, Dallaire, Gagnon & Associés
Chartered Accountants

Quebec, Canada
March 14, 1975.

Consolidated Statement of Earnings

year ended January 31, 1975

	1975	1974
Net sales	\$138,556,331	\$132,143,998
Cost of sales	101,029,151	93,839,556
Selling and administrative expenses	26,797,553	29,669,266
	127,826,704	123,508,822
Income from operation before depreciation and amortization	10,729,627	8,635,176
Depreciation of fixed assets (Note 1)	3,958,183	8,517,980
Amortization of deferred expenses	444,000	—
Amortization of patents	106,309	105,984
	4,508,492	8,623,964
Income from operation	6,221,135	11,212
Interest on long term debt and amortization of financing expense	2,144,080	2,309,617
Other interest	4,400,136	3,744,276
Other expenses	1,638,617	734,330
	8,182,833	6,788,223
Other income	1,555,043	3,139,113
	6,627,790	3,649,110
Loss before taxes on income, minority shareholders' interest and extraordinary items	(406,655)	(3,637,898)
Minority shareholders' interest in subsidiaries' net loss	185,800	652
Taxes on income	(1,815,891)	(2,303,915)
Deferred taxes on income	(386,951)	(34,889)
Loss before extraordinary items	(2,423,697)	(5,976,050)
Extraordinary items (Note 12)	(6,484,007)	(1,886,066)
Net loss	\$ (8,907,704)	\$ (7,862,116)
Class A and class B per share loss*		
Before extraordinary items	(14.93¢)	(37.20¢)
Including extraordinary items	(54.87¢)	(48.94¢)
Pro-forma results under the new depreciation policy of fixed assets (Note 1)		
Income from operation	\$ 6,221,135	\$ 2,759,328
Loss before extraordinary items	(2,423,697)	(3,518,708)
Net loss	(8,907,704)	(5,375,256)
Class A and class B per share loss*		
Before extraordinary items	(14.93¢)	(21.90¢)
Including extraordinary items	(54.87¢)	(33.46¢)
*Number of shares		
1975 — 16,234,968		
1974 — 16,064,272 (weighted average)		

Consolidated Statement of Retained Earnings

year ended January 31, 1975

	1975	1974
Balance at beginning of year	\$ 53,311,938	\$ 61,180,806
Contributed surplus	—	77,681
	53,311,938	61,258,487
Net loss	8,907,704	7,862,116
Dividends		
Class A shares	—	35,700
Preferred shares of a subsidiary company	—	48,733
Balance at end of year	\$ 44,404,234	\$ 53,311,938

Consolidated Statement of Changes in Financial Position

year ended January 31, 1975

	1975	1974
Source of funds		
Loss before extraordinary items	\$ (2,423,697)	\$ (5,976,050)
Minority shareholders' interest in subsidiaries' net loss	(185,800)	(652)
Depreciation of fixed assets, amortization of patents, deferred expenses and long term debt financing expense	4,537,064	8,652,536
Deferred taxes on income	386,105	—
Gains on disposals of fixed assets	(109,336)	—
Funds derived from operations	2,204,336	2,675,834
Long term loans	592,552	1,966,828
Decrease in investments	222,892	59,409
Disposals of fixed assets	805,557	3,820,031
Increase in provision for severance pay and pension costs	258,972	205,026
Excess of receipts over expenditures on uncompleted contracts	6,107,205	—
Other	172,325	86,908
Recovery of taxes on income	14,990	698,714
Issue of shares	—	1,222,633
Negative goodwill upon acquisition of assets	—	574,536
	<u>10,378,829</u>	<u>11,309,919</u>
Application of funds		
Additions to fixed assets and patents	5,102,354	4,456,203
Additions to fixed assets — dies and jigs	1,503,987	2,577,102
Purchases of subsidiaries' shares	356,040	1,171,500
Reduction of long term debt	944,901	3,334,033
Loss due to termination or substantial modification of subsidiary companies' business program	4,753,358	—
Loss due to the closing of a plant	—	521,946
Deferred income taxes debits written-off	—	386,100
Deferred new products' expenses	—	2,216,642
Working capital deficiency of a new subsidiary at acquisition date of a controlling interest	—	1,583,615
Dividends	—	84,433
	<u>12,660,640</u>	<u>16,331,574</u>
Decrease in working capital	2,281,811	5,021,655
Working capital at beginning of year	<u>34,343,587</u>	<u>39,365,242</u>
Working capital at end of year	<u>\$ 32,061,776</u>	<u>\$ 34,343,587</u>

Consolidated Balance Sheet as at January 31, 1975

Assets

	1975	1974
Current assets		
Cash	\$ 4,107,753	\$ 7,615,382
Accounts receivable	22,080,587	16,816,625
Fire insurance claim receivable	—	2,771,800
Inventories (Note 2)	54,494,091	59,100,636
Prepaid expenses	1,294,060	1,159,090
Taxes on income	—	4,847,660
	81,976,491	92,311,193
Investments, at cost (Note 3)	492,147	715,039
Fixed assets (Note 4)		
Land, buildings, equipment and miscellaneous, at cost	73,021,061	70,824,312
Accumulated depreciation	39,591,450	39,314,194
	33,429,611	31,510,118
Other assets (Note 5)	28,715,901	30,925,198
	\$144,614,150	\$155,461,548

On behalf of the Board:
 Laurent Beaudoin, Director
 Pierre Poitras, Director

Liabilities

	1975	1974
Current liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 18,257,642	\$ 17,827,736
Bank loans (Note 6)	13,416,383	37,077,595
Bankers' acceptances (Note 6)	15,000,000	—
Warranty provision	1,200,510	1,434,033
Taxes on income	1,053,629	—
Deferred taxes on income	—	804,263
Long term debt due within one year	986,551	823,979
	<u>49,914,715</u>	<u>57,967,606</u>
Deferred taxes on income (Note 7)	386,105	—
Excess of receipts over expenditures on uncompleted contracts	6,107,205	—
Long term debt (Note 8)	23,212,851	23,565,200
Provision for severance pay and pension costs	1,118,503	859,531
Minority shareholders' interest in subsidiary companies	206,971	493,707
Shareholders' equity		
Capital stock (Note 9)	19,263,566	19,263,566
Retained earnings	44,404,234	53,311,938
	<u>63,667,800</u>	<u>72,575,504</u>
	<u>\$144,614,150</u>	<u>\$155,461,548</u>
Contingent liabilities and commitments (Note 13)		

Summary of accounting policies

year ended January 31, 1975

The accounting policies followed by the Company and its subsidiaries, together with the notes which follow, should be considered an integral part of the consolidated financial statements.

Basis of consolidation

The consolidated financial statements include the accounts of the Company and all its subsidiaries, expressed in Canadian dollars.

Translation of foreign currency

The accounts of foreign subsidiaries have been translated into Canadian dollars as follows:

- Current assets and current liabilities, at exchange rates in effect as at January 31, 1975.
- Fixed assets, investments, long term debt and other non-current liabilities on the basis of rates prevailing at each transaction date.
- Accumulated depreciation and amortization on the basis of the equivalent Canadian dollar cost of the related fixed assets.
- Revenue and expenditure accounts, except depreciation and amortization, at the average rates of exchange during the year.

Net exchange loss arising from the translation of foreign subsidiaries' accounts is included in the results of the year under other expenses.

Inventory valuation

Raw materials, products in process and finished products are valued at the lower of cost or net realizable value. The cost of products in process and finished products includes the cost of raw materials, direct labor and overhead.

Fixed assets

Fixed assets are recorded at acquisition cost. Prior to February 1, 1974, the Company's policy was to amortize its fixed assets at maximum rates allowable for tax purposes. Starting with the present period, depreciation is computed on a straight-line basis as follows:

- a) for all the assets acquired since February 1, 1974, rates are based on the estimated useful lives of related assets summarized as follows:

Buildings	from 10 to 40 years
Furniture, office and plant equipment	from 4 to 10 years
Machinery and equipment	from 3 to 15 years
Rolling stock	from 3 to 5 years
Dies and jigs	from 2 to 3 years

and depreciation is computed starting with the month of use of each asset.

- b) for all the assets acquired before February 1, 1974, the rates utilized are such that the book value of each class of assets is amortized over the remaining part of its estimated useful life.

Gains or losses on disposals of fixed assets are included in the results of the year.

Patents

Patents are recorded at acquisition cost and amortization is based on the life of each one.

Long term debt financing expense

These costs are amortized on a straight-line basis over the term of the debenture issue.

New products expenses

Net research, production and marketing costs of Can-Am motorcycles, incurred prior to January 31, 1974, are amortized equally on an annual basis over a five-year period starting with the beginning of the current period. All the research costs incurred during the year have been expensed.

Goodwill

Goodwill arises from the acquisition by the Company and its subsidiaries of net assets, during the financial years ended January 31, 1972 and 1974. The amount charged to the operations of the current period relates to a permanent loss of value incurred during the financial year.

Excess of cost of shares of subsidiary companies over book value of their net assets at dates of acquisition

This amount relates to acquisitions of subsidiaries during the financial years prior to January 31, 1974. The decrease in the book value results from permanent losses of value recognized during the current period.

Income taxes

The Company follows the tax allocation method of providing for income taxes. Under this method, timing differences between reported and taxable income (resulting from the deduction of expenses in reported profits in periods other than those in which they are included in the calculation of taxable income) result in deferred taxes. Potential tax benefits resulting from loss carry-forwards are not recognized.

Notes to Consolidated Financial Statements

year ended January 31, 1975

1. Change in accounting principles

Starting with the beginning of the current period the depreciation policy of fixed assets is changed for a straight-line basis method. During prior financial periods the Company's policy was to amortize its fixed assets at maximum rates allowable for tax purposes. Details concerning the application of the new method are given in the summary of accounting policies. The reason for this change is to bring the depreciation policy more conform with the method generally used by the manufacturing industry. The effect of this change on the results of the financial year ended January 31, 1975 is: decrease of \$2,502,672 in the amount of depreciation, and of \$2,285,957 in the loss before extraordinary items and in the net loss (14.08¢ per share). Figures for the financial year ended January 31, 1974 have not been restated, pro-forma results are however given to facilitate the comparison with the current period figures.

2. Inventories

Inventories are constituted as follows:

	1975	1974
Raw materials	\$ 22,239,648	\$ 22,591,175
Products in process	5,081,978	4,405,469
Finished products		
Vehicles	10,907,688	13,418,887
Parts	13,927,402	16,709,085
Other	2,337,375	1,976,020
	<u>\$ 54,494,091</u>	<u>\$ 59,100,636</u>

3. Investments

Investments summarize as follows:

	1975	1974
Shares of other companies	\$ 18,015	\$ 58,865
Marketable securities (Market value — 1975: \$447,255; 1974: \$550,198)	182,031	283,401
Mortgages and other non-current receivables	292,101	372,773
	<u>\$ 492,147</u>	<u>\$ 715,039</u>

4. Fixed assets

Fixed assets and accumulated depreciation are as follows:

	Cost	
	1975	1974
Land	\$ 1,597,409	\$ 1,641,225
Buildings	25,081,399	23,316,707
Equipment	44,874,229	44,482,677
Other	1,468,024	1,383,703
	<u>\$ 73,021,061</u>	<u>\$ 70,824,312</u>
	Accumulated depreciation	
	1975	1974
Land	—	—
Buildings	\$ 6,952,225	\$ 6,414,626
Equipment	32,059,633	32,372,947
Other	579,592	526,621
	<u>\$ 39,591,450</u>	<u>\$ 39,314,194</u>

5. Other assets

This amount is constituted as follows:

	1975	1974
Patents, less accumulated amortization	\$ 738,317	\$ 839,141
Unamortized long term debt financing expense	469,057	497,629
Deferred new products' expenses	1,772,642	2,216,642
Goodwill	2,105,517	2,327,499
Excess of cost of shares of subsidiary companies over book value of their net assets, at dates of acquisition	23,630,368	25,044,287
	<u>\$ 28,715,901</u>	<u>\$ 30,925,198</u>

6. Bank loans and bankers' acceptances

The loans outstanding at the balance sheet date are secured as follows:

	1975	1974
General assignment of book debts given by the Company and certain subsidiaries	\$ 23,860,483	\$ 16,475,320
General assignment of inventories given by the Company and certain subsidiaries	38,330,351	48,711,596
Floating charge given by one subsidiary	360,513	479,366

7. Deferred taxes on income

The procedure followed by the Company concerning the computation of its taxes on income is described in the summary of accounting policies. The amount of the loss carry-forwards of the Company and its subsidiaries for tax purposes aggregates \$15,873,046. The expiration years of these losses summarize as follows:

1976	\$ 380,379
1977	1,513,855
1978	713,776
1979	6,033,209
1980	7,231,827

Timing differences which, if recognized, would have resulted in a deferred income tax debit amount to approximately \$8,734,000 as at January 31, 1975.

8. Long term debt

1975

1974

Bombardier Limited Sinking fund debentures Series A, 9%, 07/01/81	\$ 9,550,000	\$ 9,550,000
Series A, 9¾%, 07/01/91	9,700,000	9,700,000
6% Note payable, 1976	200,000	300,000
4% Notes payable, 1977	41,626	54,448
Sundry mortgage loans	77,944	69,366
Bombardier Corporation 7½% Mortgage loan, 1981	168,230	184,344
6% Note payable	—	3,706
Bombardier (Quebec) Ltd. 10% Mortgage loan, 1980	1,000,000	594,895
Bombardier-Rotax G.m.b.H. Sundry	54,647	22,936
Heroux Limited 6½% Mortgage loan, 1983	1,941,667	1,900,000
7½% First mortgage bonds, 1975	64,833	151,200
Equipment loans	59,155	122,645
6% Note payable	—	12,000
Rockland Industries Ltd. Non-interest bearing note, 1978	400,498	417,321
Moto-Ski Limited 12½% First mortgage bonds, 01/15/76	150,000	450,000
Performance Products, Inc. 7% Mortgage loan, 1977	118,446	117,942
Ville-Marie Upholstering Ltd. 10% Mortgage loan, 02/01/76	183,183	203,455
Walker Manufacturing Co. Ltd. 8½% Mortgage loan, 06/01/77	489,173	534,921
	<u>24,199,402</u>	<u>24,389,179</u>
Amount due within one year	986,551	823,979
	<u>\$ 23,212,851</u>	<u>\$ 23,565,200</u>

Under the terms of the Trust Indenture signed at the date of issue of the Series A Debentures, said debentures are secured by a floating charge upon the undertaking and all property and assets, both present and future, of the Company in Canada.

The repayment requirements on the consolidated long term debt of the Company and its subsidiaries during the next five financial years are as follows:

1976	\$ 986,551
1977	1,332,858
1978	1,412,690
1979	1,333,970
1980	1,587,256

9. Capital stock

The capital stock of the Company is as follows:

Authorized	
25,000,000 Class A Common Shares, without nominal or par value	
13,000,000 Class B Common Shares, without nominal or par value	
Issued and fully paid	
3,738,468 Class A Common Shares	\$ 19,229,464
12,496,500 Class B Common Shares	34,102
	<u>\$ 19,263,566</u>

During the year, 255,500 Class B Common Shares of the issued capital stock of the Company have been converted into Class A Common Shares.

No dividends may be declared on the Class B Common Shares unless, during the then current financial year of the Company, at least an equivalent per share dividend shall have been declared on the Class A Common Shares. Each Class B Common Share is convertible at the option of the holder, into one Class A Common Share and 12,496,500 Class A Common Shares are reserved for such purpose. In all other respects the two classes of shares have the same rights and attributes.

10. Dividends covenant

The Trust Indenture signed at the date of issue of the Series A Debentures contains certain restrictions of the payment of dividends. The most restrictive of these restrictions states that the aggregate amount of all dividends declared or paid after January 31, 1970 shall not exceed the Consolidated Net Income of the Company and its Restricted Subsidiaries (as defined) earned subsequent to that same date.

11. Remuneration of directors and senior officers

The aggregate remuneration paid by the Company to its directors and senior officers, during the years ended January 31, 1975 and 1974 was as follows:

	Number	
	1975	1974
Directors	10	8
Senior officers	11	9
Officers who are also directors	8	6
	Remuneration	
	1975	1974
Directors	\$ 9,600	\$ 4,800
Senior officers	364,832	417,419
	<u>\$ 374,432</u>	<u>\$ 422,219</u>

12. Extraordinary items

	1975	1974
Permanent losses of value in:		
Goodwill	\$ 76,616	—
Excess of cost of shares of subsidiary companies over book value of their net assets at dates of acquisition	1,152,750	\$ 1,676,734
Excess of the minority shareholders' interest in the deficit of a subsidiary company over their interest in the capital stock	516,273	—
Loss due to termination or substantial modification of subsidiary companies' business program	4,753,358	—
Loss due to the closing of a plant	—	521,946
Deferred income taxes debits written-off ..	—	386,100
	<u>6,498,997</u>	<u>2,584,780</u>
Recovery of taxes on income arising from the application of prior years' losses	14,990	698,714
	<u>\$ 6,484,007</u>	<u>\$ 1,886,066</u>

13. Contingent liabilities and commitments

- a) (i) The Company is being sued in a U.S. of America District Court for the District of Massachusetts. It is alleged that Bombardier Limited induced an Italian company to illegally terminate an exclusive distribution contract for the sale of mini-bikes in North America. The plaintiff claims damages of approximately \$2,000,000 U.S. for loss of profits, \$355,000 for extra costs and \$7,000,000 for decrease in the business value of its enterprise. The Company believes it has defenses against the claim and will continue to present them to the Court. According to the Company's attorneys, no estimate of the outcome or of the extent of liability, if any can be given at this time. No provision has been made in the financial statements in this respect.
- (ii) The Company and certain of its subsidiaries are also being sued in a U.S. of America District Court for the District of Minnesota, by one of its subsidiaries' former distributor. The plaintiff claims \$3,500,000 U.S. for alleged breach of contract and interference with contract, plus an amount of \$5,844,793 U.S. for alleged violation of the United States of America and District of Minnesota antitrust laws, which could be trebled under said antitrust laws. The Company believes it has defenses against the claim and will continue to present them to the Court. According to the Company's counsels, no estimate of the outcome or of the extent of liability, if any, can be given at this time. No provision has been made in the financial statements in this respect.
- (iii) The Company is also defendant in other lawsuits the outcome of which should not materially affect its financial position.
- b) In order to help its distributorship network in the financing of new recreative vehicles inventories, the Company and certain of its subsidiaries are parties to various floor plan programs and repurchase agreements with a number of financial institutions in Canada and in the United States of America. The maximum outstanding contingent liability in this respect approximated \$5,228,678 as at January 31, 1975.
- c) The Company and its subsidiaries have leases of real property for varying terms up to a maximum of 5 years. Total rental expense for the year ended January 31, 1975 aggregated \$163,920 and minimum yearly rentals for the next five years will be: 1976 — \$342,272; 1977 — \$351,667; 1978 — \$344,245; 1979 — \$328,347; 1980 — \$165,925.
- d) Unrecorded commitments in respect of uncompleted capital expenditures and equipment on order amounted to approximately \$3,667,300 as at January 31, 1975.

14. Reclassification

1974 figures have been reclassified to facilitate the comparison with those of 1975.

Five-Year Summary

(in thousands of dollars, except the data per common share and the other statistics)

	1975	1974	1973	1972	1971
Consolidated Statement of Earnings					
Sales	\$138,556	\$132,144	\$150,785	\$182,974	\$164,924
Cost of sales	101,029	93,840	99,416	112,583	93,002
Selling and administrative expenses	26,798	29,669	34,083	32,926	25,062
Depreciation and amortization	4,508	8,623	8,375	8,230	6,978
Interest on long term debt	2,144	2,310	2,245	1,495	154
Other expenses	6,039	4,479	3,726	3,867	2,642
Other income	(1,555)	(3,139)	(1,608)	(1,331)	(1,155)
Minority shareholders' interest	(186)	(1)	(6)	(61)	83
Taxes on income	2,203	2,339	4,007	13,654	22,459
Extraordinary items	6,484	1,886	—	(466)	119
Net (loss) earnings	\$ (8,908)	\$ (7,862)	\$ 547	\$ 12,077	\$ 15,580
Net (loss) earnings per share	\$ (0.549)	\$ (0.489)	\$ 0.034	\$ 0.759	\$ 0.98
Pro-forma results under the new depreciation policy of fixed assets					
Net (loss) earnings	\$ (8,908)	\$ (5,375)	\$ 3,591	\$ 13,858	\$ 16,973
Net (loss) earnings per share	\$ (0.549)	\$ (0.335)	\$ 0.226	\$ 0.872	\$ 1.067
Average number of common shares	16,234,968	16,064,272	15,900,000	15,900,000	15,900,000
Shareholders of record	5,893	5,719	5,305	5,111	5,593
Dividends per common share:					
Class A	—	—	\$ 0.60	\$ 0.60	\$ 0.60
Class B	—	—	\$ 0.05	\$ 0.10	\$ 0.10
Net additions to fixed assets	\$ 5,801	\$ 3,213	\$ 7,764	\$ 13,314	\$ 13,813
Consolidated balance sheet					
Current assets	\$ 81,976	\$ 92,311	\$ 73,946	\$ 67,948	\$ 54,462
Current liabilities	49,915	57,968	34,581	27,471	33,915
Working capital	32,061	34,343	39,365	40,477	20,547
Investments	492	715	649	928	970
Fixed assets	33,430	31,510	34,869	35,153	29,922
Other assets	28,716	30,925	30,289	29,483	25,811
	94,699	97,493	105,172	106,041	77,250
Long term liabilities	30,824	24,425	24,463	23,329	3,252
Minority shareholders' interest	207	493	1,488	1,780	2,297
Shareholders' equity	\$ 63,668	\$ 72,575	\$ 79,221	\$ 80,932	\$ 71,701





Bombardier Limitée
Rapport annuel

Pour l'année terminée le 31 janvier 1975

ADMINISTRATEURS ET OFFICIERS

Conseil d'administration

Philippe de Gaspé Beaubien
Laurent Beaudoin
André Bombardier
John Ney Cole
Jean-Louis Fontaine
Jean-Paul Gagnon
Jean-Claude Hébert
Charles Leblanc
Hon. Jean-Luc Pepin, C.P.
Pierre Poitras

Officiers et groupe de direction générale

Jean-Claude Hébert
Président du Conseil et Chef de
la Direction
Laurent Beaudoin
Président
Ivan J. Kilpatrick
Premier Vice-Président
André Bombardier
Vice-Président
Charles Leblanc
Vice-Président, Administration
Pierre Poitras
Vice-Président, Finances et Trésorier
Georges Hébert
Vice-Président Adjoint
Jean Rivard
Secrétaire
Marie-Claire Simoneau
Secrétaire-Adjoint

Vice-présidents et directeurs généraux de groupes

Michel Cloutier
Gilles Côté
Jean-Louis Fontaine
Karl Pötzlberger
Fernand Turgeon

Siège social

800, Boulevard Dorchester Ouest
Suite 1520
Montréal H3B 1X9
Tél.: (514) 861-9481

Fiduciaire et agent d'enregistrement des détenteurs de débentures série A

Compagnie Trust Royal, Montréal, Qué.
Les registres sont conservés aux bureaux
de Halifax, Québec, Montréal, Toronto,
Winnipeg et Vancouver.

Agent d'enregistrement, de transfert et de paiement de dividendes

Montreal Trust Company, Halifax, Québec,
Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary
et Vancouver.

Inscription à la bourse

Montréal et Toronto

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec

Tous droits réservés©
Bombardier Limitée, 1975

FAITS SAILLANTS

	Pour l'exercice terminé le 31 janvier/75	Pour l'exercice terminé le 31 janvier/74*
Ventes nettes	\$138,556,331	\$132,143,998
Perte avant postes extraordinaires	2,423,697	3,518,708
Perte nette	8,907,704	5,375,256
Acquisitions nettes d'immobilisations et de brevets	5,800,784	3,213,274
Impôts sur le revenu	2,202,842	2,629,578
Amortissements des immobilisations, des brevets et des dépenses reportées	4,508,492	5,875,848
Perte par action ordinaire avant postes extraordinaires	\$0.15	\$0.22
Perte nette par action ordinaire	\$0.55	\$0.33
Nombre moyen d'actions ordinaires en circulation	16,234,968	16,064,272
Actionnaires enregistrés	5,893	5,719
Fonds de roulement	\$ 32,061,776	\$ 34,343,587
Valeur comptable nette des immobilisations	33,429,611	31,510,118

*Chiffres redressés

Table des matières

1	Faits saillants
2	Message aux actionnaires
4	Revue des activités
8	Revue financière
9	Etats financiers consolidés

MESSAGE AUX ACTIONNAIRES



Laurent Beaudoin, président et
Jean-Claude Hébert, président du conseil
et chef de la direction.

Depuis quelques années, Bombardier a sérieusement analysé ses marchés et a évalué de nouveau ses ressources et son potentiel. Les décisions prises à la suite de ces études ouvrent de nouveaux horizons à la Compagnie et permettront à celle-ci de rétablir sa rentabilité. Le but de ce message est de vous expliquer et de partager avec vous les idées qui ont été à l'origine de ces prises de décision, tout en élaborant sur les politiques que nous entendons suivre pour la croissance future de la Compagnie.

LA MOTONEIGE

Depuis 1972, l'industrie de la motoneige a fait face à une instabilité et à une diminution des ventes, et ceci à un moment où le véhicule devait être modifié pour rencontrer les différentes normes gouvernementales et alors que la pratique du sport elle-même connaissait plusieurs transformations. Sécurité, apparence et confort du véhicule ont été améliorés. A titre d'exemple, le niveau de bruit des motoneiges produites par Bombardier a été diminué de 70% au cours des dernières années.

L'usage de la motoneige a aussi évolué. Bombardier a participé à cette évolution en collaborant étroitement avec les clubs de motoneige dans l'aménagement de plusieurs réseaux de sentiers. Ceux-ci augmentent d'année en année, rendant la pratique du sport plus agréable et sécuritaire. Il y a maintenant un nombre toujours croissant de provinces canadiennes et d'états américains disposés à fournir une assistance financière à la promotion de ces réseaux et nous constatons que les motoneigistes eux-mêmes contribuent à cette expansion.

L'an dernier, au Québec, ceux-ci pouvaient utiliser 20,000 milles de sentiers se reliant les uns aux autres. Un autre facteur qui a popularisé la pratique du sport est la formation de clubs de motoneiges.

A notre avis, le perfectionnement du véhicule allié aux difficultés rencontrées par les manufacturiers pour respecter les nouvelles normes de sécurité établies par les gouvernements ont contribué à diminuer davantage le nombre de fabricants. Ceci aura pour conséquence de partager le marché entre un plus petit nombre de fabricants, chacun pouvant escompter des ventes plus élevées. Nous croyons que cette stabilisation du marché s'effectuera à un niveau suffisamment élevé pour assurer à Bombardier des revenus intéressants.

La fabrication des motoneiges jouera donc un rôle important dans l'avenir de Bombardier. Il nous faut cependant souligner que le rétablissement prévu du marché peut être quelque peu retardé par la situation économique actuelle.

LA MOTOCYLETTE CAN-AM

Pour que notre opération manufacturière soit rentable, nous devons utiliser nos usines d'une façon maximale. La motocyclette Can-Am rencontre cet objectif. Son moteur est fabriqué par notre filiale autrichienne, Bombardier-Rotax, et plusieurs autres pièces proviennent de nos usines canadiennes. L'assemblage final se fait à Valcourt et la distribution est confiée à notre réseau de distribution.

TRANSPORT PUBLIC

Même si nous prévoyons que le groupe des produits récréatifs contribuera à brève échéance aux profits de la Compagnie, nous croyons impératif que celle-ci renforce sa position industrielle et à cette fin, investisse une partie de ses ressources à l'extérieur du secteur des produits de consommation. C'est dans cette optique que nous avons étudié et choisi le secteur des transports publics ferroviaires comme champ d'activité et diversification majeure de la Compagnie. Un cycle de croissance accélérée dans ce domaine est prévisible et ceci à cause des restrictions auxquelles nous devons faire face dans l'utilisation des sources d'énergie pour déplacer personnes et marchandises. Nous participons à ce secteur d'une façon déjà significative et ceci par un contrat pour la construction de 423 wagons de métro pour le compte de la Communauté Urbaine de Montréal. A cette fin, les usines de La Pocatière et de Valcourt ont dû être modifiées et agrandies.

A l'heure actuelle, nous poursuivons activement la recherche de contrats additionnels qui permettront à ces usines spécialisées dans la fabrication du matériel de transport d'être utilisées à pleine capacité. Deux autres étapes importantes seront bientôt franchies, renforçant ainsi la position de Bombardier dans le domaine des transports. En premier lieu, nous serons appelés à négocier avec le Gouvernement Fédéral, dans un avenir rapproché, un contrat pour conduire une étude sur les systèmes de transport à capacité intermédiaire. Bombardier, à cette fin, a mis sur pied un consortium et agit comme chef de file d'un groupe de compagnies canadiennes et françaises qui a répondu avec succès à un appel d'offres du Centre de Développement des Transports du Gouvernement Fédéral. Nous espérons que les résultats de cette étude seront favorables et pourront influencer les futurs systèmes de transport public dont devront être dotées un grand nombre de villes canadiennes. Ceci nous permettra de développer une technologie plus poussée en matière de transport et nous imposera davantage non seulement comme fabricant de matériel de transport mais aussi comme innovateur de systèmes. En second lieu, signalons l'acquisition de MLW-Worthington Limited par Les Entreprises de J. Armand Bombardier Ltée. Nous prévoyons que cette compagnie sera intégrée à Bombardier avant la fin de la présente année financière. MLW-Worthington est reconnue comme le troisième plus important manufacturier de locomotives Diesels électriques de l'hémisphère occidentale, et est appelée à jouer un rôle de premier plan dans le développement des compagnies qui font partie du groupe Bombardier.

DIRECTION GÉNÉRALE

Notre décision de diversifier nous a amenés à modifier nos structures administratives. C'est ainsi que le siège social de la Compagnie et la Direction Générale sont maintenant localisés à Montréal et groupent un nombre restreint d'officiers supérieurs. L'équipe de Direction Générale favorise l'autonomie d'opération tout en conservant un système de politiques et de contrôles centralisés.

FINANCES

En même temps que nous décidions de diversifier, nous procédions à une évaluation des ressources de la Compagnie. Nous voulons attirer votre attention en particulier sur deux postes de

notre bilan, à savoir les immobilisations dont la valeur nette aux livres est de \$33,429,611 et les autres actifs montrés à \$28,715,901. Au chapitre des immobilisations, il est important de signaler que jusqu'à l'an dernier, l'amortissement était calculé aux taux maxima permis par les autorités fiscales. En conséquence, de l'avis de la Direction, un amortissement excessif a été déduit des immobilisations avec le résultat que celles-ci apparaissent aux livres à une valeur inférieure à ce qu'elles auraient dû être.

Il est difficile de déterminer le degré de sous-évaluation des immobilisations. Toutefois, un rapport d'expertise complété subséquemment à la fin du dernier exercice établit la valeur de remplacement amortie des immobilisations à \$96,000,000 en comparaison d'une valeur aux livres de \$33,429,611, soit une différence de près de \$63,000,000.

Le poste autres actifs montré au bilan à \$28,715,901 comprend entre autres un montant de \$21,135,686 qui représente l'achalandage créé lors de l'acquisition de Rotax. Le rapport d'expertise dont il est question ci-dessus certifie que la valeur de remplacement amortie des actifs immobilisés de cette filiale excède de \$29,032,234 leur valeur aux livres.

La Direction de la compagnie retient donc deux observations:

- a) les immobilisations de la Compagnie sont montrées à notre bilan à un chiffre inférieur à leur valeur réelle, et
- b) les actifs intangibles sont entièrement supportés par cette plus-value des actifs immobilisés.

LES PERSPECTIVES D'AVENIR

Bombardier a dû absorber des pertes considérables au cours des dernières années et, comme nous l'avons signalé, les perspectives économiques peuvent retarder le rétablissement de la rentabilité dans le secteur des produits récréatifs. En tenant compte de ces difficultés, il est opportun de signaler de nouveau deux importantes mesures prises pour améliorer la rentabilité. Ces mesures sont:

- a) une diversification majeure dans le secteur des transports publics dont les faits saillants sont le contrat de fabrication des wagons de métro et l'intégration projetée de MLW-Worthington.
- b) la restructuration au niveau corporatif de l'équipe de Direction Générale.

A la suite d'une étude approfondie des tendances industrielles actuelles, de nos ressources humaines et physiques, et après un examen sérieux de notre potentiel, nous sommes convaincus que Bombardier s'installe de pied ferme dans une nouvelle sphère d'activité nous permettant d'envisager une seconde période de croissance et de prospérité.



JEAN-CLAUDE HÉBERT
Président du Conseil et
Chef de la Direction



LAURENT BEAUDOIN
Président

Groupe des produits récréatifs

Au cours du dernier exercice, le groupe des produits récréatifs a maintenu sa part du marché de la motoneige malgré les ventes de liquidation effectuées par les nombreux fabricants ayant discontinué leurs opérations de motoneige au cours des dernières années. D'autre part, Bombardier a consolidé sa position en complétant l'intégration de ses divers services de production, de recherche et de marketing, en poursuivant son programme de diversification des produits et en accordant plus d'importance à la sécurité des motoneigistes et à la protection de l'environnement.

Parallèlement, la distribution de tous les produits récréatifs pour l'est canadien a été centralisée à Boucherville et deux zones additionnelles ont été établies à Barrie et à Shédiac. En plus de réduire les frais d'exploitation, l'utilisation rationnelle des ressources existantes confèrera au groupe des produits récréatifs une efficacité optimale tant aux plans de la conception et de la production que du marketing.

Les inventaires de motoneiges ont été réduits cette année encore. Ceux de Ski-Doo sont de 18,000 par rapport à 26,000 l'an dernier. Ce niveau est maintenant tout près de la normale. D'ailleurs, en ce qui concerne Moto-Ski la



La nouvelle motoneige T'NT/RV 1976.

situation des inventaires s'est aussi normalisée.

Au cours de l'exercice, le groupe a complètement transformé son plus important modèle dans la ligne Ski-Doo, l'Olympique, et a introduit un nouveau modèle, T'NT/RV, et deux nouveaux modèles chez Moto-Ski: le Nuvik, de type familial, et le Sonic. En outre, son service de recherche a réussi à rencontrer la norme gouvernementale de contrôle du bruit établie à 78 dba pour tous les modèles fabriqués à compter du 1er janvier 1975. Soulignons enfin que l'aspect sécuritaire des motoneiges de Bombardier Limitée a été officiellement reconnu par le "Snowmobile Safety Certification Committee". Bombardier est le premier fabricant de motoneiges à voir ses produits ainsi agréés.

Aboutissement d'un projet lancé il y a trois ans par Bombardier en vue de rationaliser le sport: environ 20,000 milles de sentiers de motoneige sont présentement disponibles au Québec. Le gouvernement ontarien vient, pour sa part, d'allouer un montant d'un million de dollars aux mêmes fins.

La politique de diversification des produits va bon train. La motocyclette Can-Am, lancée en 1973, a connu un franc succès

sur le marché et en compétition. La première série de 6,000 motos sortie des ateliers a été entièrement écoulee et l'équipe de compétition a remporté les



La motocyclette de compétition Can-Am.

première, deuxième et troisième places au championnat national de motocross des États-Unis ainsi qu'une médaille d'or aux championnats internationaux tenus en Italie.

Dans la même veine, un accord de principe a été conclu avec Steyr-Daimler-Puch de Graz, en Autriche, pour la distribution, et éventuellement la fabrication d'un cyclomoteur en Amérique du Nord.

Le voilier Invitation, présenté à titre d'essai au cours de l'année, a reçu un accueil encourageant du réseau de distribution et du consommateur. La voile connaît un essor considérable, ce qui explique l'introduction d'un véhicule non motorisé dans la gamme de nos produits.

Les ventes de l'industrie de la motoneige connaîtront probablement une autre année difficile en 1975-76. Cependant, l'assainissement de l'industrie et l'organisation plus rationnelle du sport offrent des perspectives encourageantes à cette industrie. L'année suivante devrait montrer une courbe ascendante et la concentration de la fabrication de nos marques Ski-Doo et Moto-Ski, à l'usine de Valcourt, devrait nous faire réaliser des économies importantes.

Les succès escomptés des ventes de motocyclettes, de voiliers et de cyclomoteurs contribueront eux aussi à une amélioration des ventes et des profits du groupe des produits récréatifs.

Groupe des produits industriels

L'exercice 1974-75 fut pour le groupe des produits industriels une année difficile au plan financier et une année de changements au plan de la production.

Sous l'effet conjugué de la récession économique qui sévit au Canada et aux États-Unis — laquelle a amené des coupures dans les budgets municipaux et des centres de ski, les ventes de ce groupe ont diminué et les inventaires se sont accumulés. On envisage actuellement

de développer de nouveaux débouchés, et notamment celui de l'exportation, pour les produits de ce groupe.

Au cours de l'exercice, deux nouveaux véhicules ont été introduits. Il s'agit du Bombi et du B-15. Le Bombi est un petit véhicule tout-terrain, rapide et robuste, servant à l'entretien des pistes de ski de fond, de ski alpin et de motoneige ainsi qu'au transport de passagers dans les chantiers de construction. Le transporteur B-15 est le plus gros véhicule de la gamme Bombardier. Sa charge utile est de 15 tonnes et il sert au transport des marchandises dans les grands chantiers de construction et dans les exploitations forestières.

D'importants changements ont, d'autre part, été effectués. A Valcourt, l'usine a été agrandie de 62,000 pieds carrés tandis qu'un entrepôt de 18,000 pieds carrés y était construit. Ces immobilisations se sont élevées à \$2.25 millions, incluant le coût de la machinerie. Les nouveaux aménagements abriteront principalement la production des bogies de wagon de métro. Le prototype du bogie sera terminé vers la mi-juin et la production devrait débuter aussitôt.

Le service de recherche et développement a mis au point trois nouveaux véhicules pour l'entretien des pistes de ski et de motoneige; ceux-ci sont actuellement à l'essai. L'un d'eux sera produit commercialement dès l'automne. On étudie actuellement un autre véhicule de six tonnes pour compléter la gamme des chenillards.



B-15, le plus gros véhicule industriel Bombardier.

Filiales manufacturières

Les filiales manufacturières traversent une phase de consolidation et de diversification visant à comprimer les coûts de production et à augmenter la proportion de leurs ventes faites à l'extérieur de Bombardier. Pour l'année terminée le 31 janvier dernier, les ventes effectuées à l'extérieur du groupe ont atteint \$30.5 millions alors qu'elles étaient de \$21.8 millions au cours de l'exercice précédent. Divers facteurs commentés ci-après ont cependant affecté d'une façon ou de l'autre les bénéfices de ces filiales.

Héroux Limitée

Une grève de douze semaines, qui a abouti à la signature d'un contrat collectif de travail de deux ans, a sérieusement retardé la production et entraîné des pertes substantielles.

Roski Limitée

L'usine a dû surseoir à l'exécution du contrat de fabrication des sièges du grand stade en raison des retards qu'accuse en général la construction des installations olympiques. La fabrication des gaines de ventilation du stade olympique lui ayant été confiée et la production des voiliers Invitation étant augmentée, l'usine utilisera sans doute sa pleine capacité de production 1975-76.

Ville-Marie Rembourrage Ltée et Placage Automatique Drummond Inc.
Ces filiales ont vu leurs ventes affectées par la récession économique. La première a cependant pu réaliser ses objectifs financiers grâce à des économies sur les frais d'administration et les coûts de production. Drummond a été intégrée aux opérations de Valcourt.

Les Plastiques LaSalle Inc.

Malgré la crise économique, les ventes aux industries de l'automobile et aux

manufacturiers d'appareils électro-ménagers ont dépassé les prévisions. Cette filiale continue à améliorer ses techniques de production dans un domaine hautement spécialisé.



Un anorak dont la coupe est inspirée par la nouvelle motoneige T'NT/RV.

Bombardier Mode Inc.

L'ancienne division des vêtements a connu une année difficile. Son aménagement dans des locaux mieux adaptés à ses besoins, le développement de nouvelles lignes, et la réorganisation de son marketing augurent une reprise pour l'année qui vient.

Division Rockland

Ce fut une année de croissance exceptionnelle pour la plus importante des

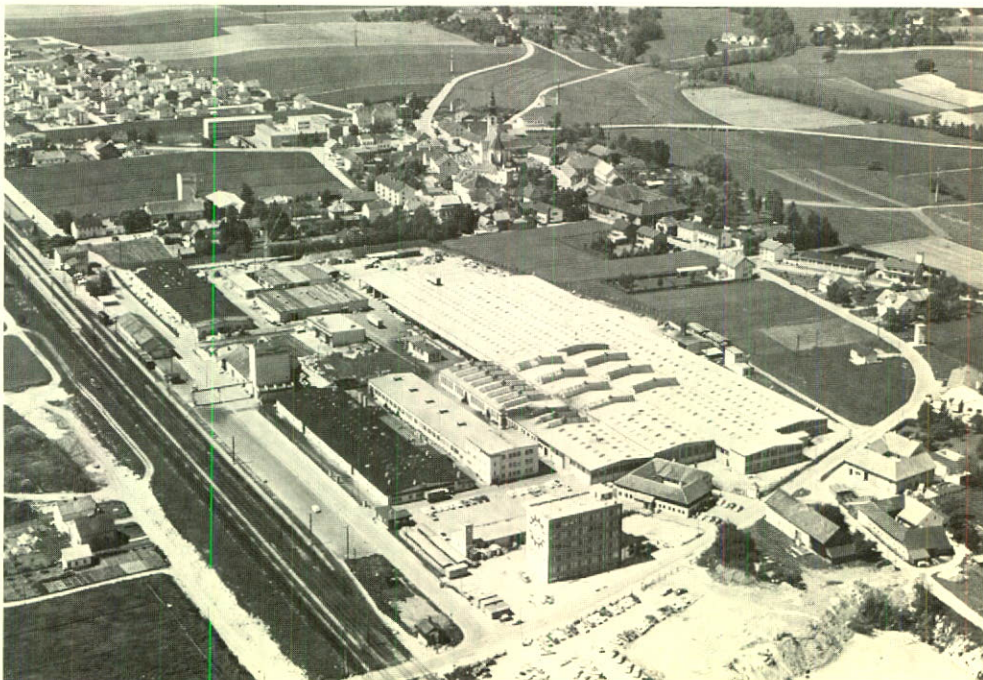
divisions, qui fabrique les chenilles, les garde-boue et les bogies de nos véhicules. Ses ventes en dehors du groupe Bombardier ont presque doublé. Le procédé de rechapage Runyband, maintenant à point, a contribué davantage aux profits. Cette division autrefois une entité corporative connue sous le nom de Les Industries Rockland Ltée., a été intégrée à Bombardier au cours de la dernière année financière.

Bombardier-Rotax G.m.b.H.

L'usine de Vienne du groupe Bombardier-Rotax, fabricant principalement de tramways, a plus de deux ans de commandes en carnet. Elle maintient ainsi son excellent dossier de ventes et de bénéfices.

Notre usine de Gunskirchen, en Autriche, a connu une bonne année en 1974 malgré les difficultés du marché de la motoneige. Sa production se trouve, en effet, équilibrée du fait qu'elle fabrique maintenant le moteur de la motocyclette Can-Am que Bombardier assemble à son usine de Valcourt. Ce moteur, l'une des principales caractéristiques de la moto, a obtenu d'excellents résultats au cours de tests d'endurance en Amérique du Nord et en Europe.

De plus, les efforts de diversification de cette usine continuent de donner des résultats appréciables. Au cours de l'année écoulée, les ventes faites par l'usine de Gunskirchen à l'extérieur du groupe Bombardier ont dépassé le tiers de son chiffre d'affaires total.



L'usine Rotax-Bombardier, G.m.b.H. à Gunskirchen en Autriche.

Le groupe transport

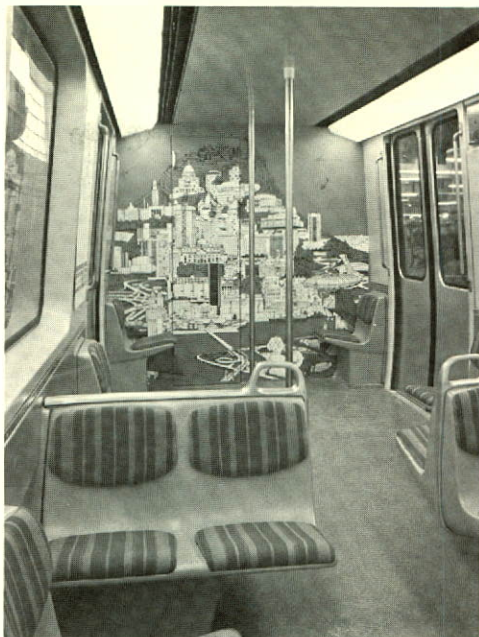
Créé en 1974 avec mission d'ouvrir de nouvelles avenues à Bombardier Limitée dans le secteur des transports, le groupe a déjà entrepris deux projets: la fabrication de wagons de métro et une étude sur les transports urbains. Il s'est également associé à MLW-Worthington Limited, l'un des grands fabricants de matériel de transport. Ce sont là les premiers pas de Bombardier vers la diversification de ses intérêts dans le secteur des transports en commun.

La congestion de la circulation dans les grands centres et la hausse constante du prix du carburant et du matériel obligent les dirigeants partout à travers le monde à repenser les transports en commun. De nouveaux moyens rapides et peu coûteux doivent être mis au point dans les meilleurs délais pour satisfaire les besoins du public et de l'industrie. Bombardier estime pouvoir jouer un rôle important en mettant les techniques qu'elle aura acquises au service de la société moderne.

Voici les principales étapes qui ont été franchies par ce groupe à date:

- En juin 1974, Bombardier s'engageait par contrat à fabriquer 423 wagons pour le métro de Montréal. Un groupe avait précédemment été formé pour étudier le projet et préparer la soumission. Des ententes ont également été conclues avec CIMT-LORRAINE qui apportera son concours technique dans certains domaines.

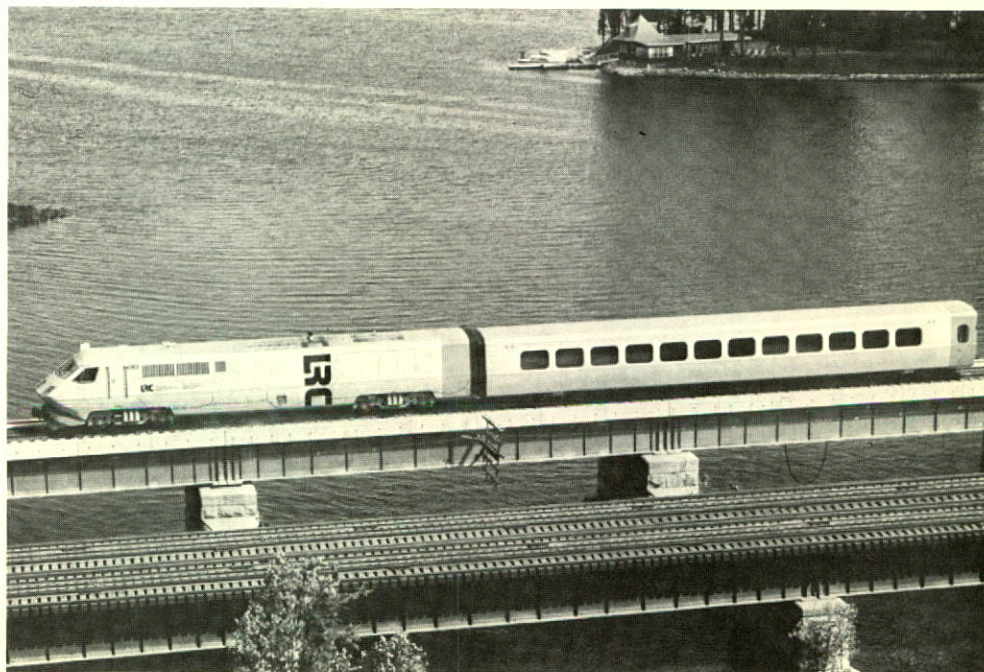
Pour le moment, les travaux préliminaires vont bon train et l'assemblage commencera au cours de l'été. Les premières livraisons se feront au début de 1976 et la commande sera complétée à l'automne de 1977. Certaines filiales de Bombardier participent à ce projet: Roski est chargée



Dessin du prototype de l'intérieur des wagons du métro de Montréal.

de la conception intérieure et du moulage des sièges; Ville-Marie Rembourrage s'occupe évidemment du rembourrage; les bogies sont en cours de production à l'usine de Valcourt et le gros de la fabrication et du montage se fait à l'usine désaffectée de Moto-Ski à La Pocatière qui a été modifiée, agrandie et réoutillée, comme celle de Valcourt d'ailleurs.

- Un consortium dirigé par Bombardier Limitée négocie une entente avec le Centre de développement des transports du ministère fédéral des Transports dans le but de faire une étude sur les systèmes de transport à capacité intermédiaire. De



Randonnée d'essai du train interurbain LRC.

réputation internationale, les membres du consortium sont des spécialistes de toutes les phases de la conception et de la fabrication de matériel de transport. Bombardier sera chargée de la coordination et de l'orientation des travaux du groupe dont la principale préoccupation sera de trouver des solutions aux problèmes de transport que pose la croissance accélérée des communautés urbaines canadiennes.

- MLW-Worthington a été acquise par Les Entreprises de J. Armand Bombardier pour être éventuellement consolidée avec Bombardier Limitée. Cette acquisition permettra à Bombardier de renforcer sa position dans le secteur des transports publics et industriels et ajouter à son potentiel de production de machinerie lourde. MLW jouit d'une réputation internationale pour la fabrication de locomotives semi-diesel, de moteurs fixes et marins, et de produits de transfert de chaleur. Chef de file dans la conception d'un nouveau matériel de transport, cette entreprise a récemment innové en inaugurant son train interurbain connu sous l'appellation LRC (*légèreté, rapidité et confort*).

Nul doute que Bombardier retirera beaucoup de cette affiliation. L'expérience de MLW dans la production d'une gamme très diversifiée de matériel roulant servira à la fabrication des wagons de métro. Enfin, l'accès indirect à une partie importante du marché mondial du semi-diesel que détient MLW aidera grandement Bombardier dans le domaine des transports en commun.

Nous accusons une perte nette consolidée de \$2,423,697 avant postes extraordinaires et après amortissements pour l'exercice financier terminé le 31 janvier 1975, alors que pour la même période l'an dernier, nous avons une perte nette consolidée redressée de \$3,518,708.

Dans les postes extraordinaires pour 1974-1975, nous avons tenu compte d'une perte de \$4,753,358 occasionnée par le transfert des opérations de la motoneige de La Pocatière à Valcourt et par l'intégration de nos filiales de distribution. De plus, pour tenir compte des dispositions éventuelles de filiales qui ne cadrent plus dans les plans de la compagnie, nous avons diminué la valeur des actifs intangibles de \$1,229,366. Nous avons également absorbé la part des actionnaires minoritaires dans l'excédent du déficit accumulé sur le capital-actions d'une filiale pour un montant de \$516,273.

D'autre part, nous avons réussi à augmenter les ventes nettes consolidées à \$138,556,331 comparativement à \$132,143,998 pour la même période l'an dernier.

Cette amélioration provient surtout du chiffre d'affaires réalisé à l'extérieur du Groupe Bombardier par nos filiales manufacturières qui a augmenté de 40% par rapport à l'an dernier et des ventes de quelque 6,000 motocyclettes Can-Am.

Dans le but de présenter des chiffres plus réalistes et plus comparatifs avec ceux de la majorité des entreprises manufacturières, nous avons décidé de changer notre méthode d'amortissement des immobilisations. A compter du 1er février 1974, la méthode utilisée a été changée pour celle de l'amortissement constant basé sur la vie utile des actifs. Au cours des années antérieures la compagnie avait comme politique d'amortir ses immobilisations aux taux maxima permis pour fins fiscales.

Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires de
Bombardier Limitée,

Nous avons examiné le bilan consolidé de Bombardier Limitée et de ses filiales au 31 janvier 1975 et les états consolidés des bénéfices, des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Notre examen des états financiers de Bombardier Limitée et des filiales dont nous sommes les vérificateurs a comporté une revue générale des procédés comptables et tels sondages des registres comptables et autres preuves à l'appui que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. Nous nous en sommes remis à l'opinion des vérificateurs qui ont examiné les états financiers des autres filiales.

A notre avis, d'après notre examen et les rapports de ces autres vérificateurs, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière de la Compagnie et de ses filiales au 31 janvier

1975, leurs résultats d'exploitation, ainsi que l'évolution de leur situation financière pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus, qui, à l'exclusion du changement dans la méthode de calcul de l'amortissement des immobilisations expliqué dans la note 1 aux états financiers, avec lequel nous sommes d'accord, ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Bélanger, Dallaire, Gagnon & Associés
Comptables agréés

Québec, Canada
le 14 mars 1975.

État consolidé des bénéfices pour l'exercice terminé le 31 janvier 1975

	1975	1974
Ventes nettes	\$138,556,331	\$132,143,998
Coût des ventes	101,029,151	93,839,556
Frais de vente et d'administration	26,797,553	29,669,266
	127,826,704	123,508,822
Bénéfice d'exploitation avant amortissement	10,729,627	8,635,176
Amortissement des immobilisations (Note 1)	3,958,183	8,517,980
Amortissement des dépenses reportées	444,000	—
Amortissement des brevets	106,309	105,984
	4,508,492	8,623,964
Bénéfice d'exploitation	6,221,135	11,212
Intérêts sur la dette à long terme et amortissement des frais de financement	2,144,080	2,309,617
Autres intérêts	4,400,136	3,744,276
Autres dépenses	1,638,617	734,330
	8,182,833	6,788,223
Autres revenus	1,555,043	3,139,113
	6,627,790	3,649,110
Perte avant impôts sur le revenu, participation des actionnaires minoritaires et postes extraordinaires	(406,655)	(3,637,898)
Participation des actionnaires minoritaires dans la perte nette de filiales ..	185,800	652
Impôts sur le revenu	(1,815,891)	(2,303,915)
Impôts sur le revenu reportés	(386,951)	(34,889)
Perte avant postes extraordinaires	(2,423,697)	(5,976,050)
Postes extraordinaires (Note 12)	(6,484,007)	(1,886,066)
Perte nette	\$ (8,907,704)	\$ (7,862,116)
Perte par action de classe A et de classe B*		
Avant postes extraordinaires	(14.93¢)	(37.20¢)
Incluant postes extraordinaires	(54.87¢)	(48.94¢)
Résultats pro-forma de l'application de la nouvelle méthode d'amortissement des immobilisations (Note 1)		
Bénéfice d'exploitation	\$ 6,221,135	\$ 2,759,328
Perte avant postes extraordinaires	(2,423,697)	(3,518,708)
Perte nette	(8,907,704)	(5,375,256)
Perte par action de classe A et de classe B*		
Avant postes extraordinaires	(14.93¢)	(21.90¢)
Incluant postes extraordinaires	(54.87¢)	(33.46¢)
*Nombre d'actions		
1975 — 16,234,968		
1974 — 16,064,272 (moyenne pondérée)		

État consolidé des bénéfices non répartis pour l'exercice terminé le 31 janvier 1975

	1975	1974
Solde au début de l'exercice	\$ 53,311,938	\$ 61,180,806
Surplus d'apport	—	77,681
	53,311,938	61,258,487
Perte nette	8,907,704	7,862,116
Dividendes		
Actions de classe A	—	35,700
Actions privilégiées d'une filiale	—	48,733
Solde à la fin de l'exercice	\$ 44,404,234	\$ 53,311,938

État consolidé de l'évolution de la situation financière

pour l'exercice terminé le 31 janvier 1975

	1975	1974
Provenance des fonds		
Perte avant postes extraordinaires	\$ (2,423,697)	\$ (5,976,050)
Participation des actionnaires minoritaires dans la perte nette de filiales	(185,800)	(652)
Amortissement des immobilisations, des brevets, des dépenses relatives aux nouveaux produits et des frais de financement de la dette à long terme	4,537,064	8,652,536
Impôts sur le revenu reportés	386,105	—
Gains sur aliénations d'immobilisations	(109,336)	—
Fonds provenant de l'exploitation	2,204,336	2,675,834
Emprunts à long terme	592,552	1,966,828
Diminution des placements	222,892	59,409
Aliénations d'immobilisations	805,557	3,820,031
Augmentation de la provision pour allocation de départ et prestations de retraite	258,972	205,026
Excédent des encaissements sur les dépenses encourues des contrats en cours	6,107,205	—
Autre	172,325	86,908
Recouvrement d'impôts sur le revenu	14,990	698,714
Emission d'actions	—	1,222,633
Achalandage négatif à l'acquisition d'actifs	—	574,536
	<u>10,378,829</u>	<u>11,309,919</u>
Emploi des fonds		
Acquisitions d'immobilisations et de brevets	5,102,354	4,456,203
Acquisitions d'immobilisations en matrices et moules	1,503,987	2,577,102
Achats d'actions de filiales	356,040	1,171,500
Diminution de la dette à long terme	944,901	3,334,033
Perte occasionnée par la modification ou la cessation des activités de filiales	4,753,358	—
Provision pour perte occasionnée par la fermeture d'une usine	—	521,946
Radiation d'impôts reportés débiteurs	—	386,100
Dépenses relatives aux nouveaux produits reportées	—	2,216,642
Fonds de roulement déficitaire d'une nouvelle filiale à la date d'acquisition du contrôle	—	1,583,615
Dividendes	—	84,433
	<u>12,660,640</u>	<u>16,331,574</u>
Diminution du fonds de roulement	2,281,811	5,021,655
Fonds de roulement au début de l'exercice	<u>34,343,587</u>	<u>39,365,242</u>
Fonds de roulement à la fin de l'exercice	<u>\$ 32,061,776</u>	<u>\$ 34,343,587</u>

Bilan consolidé au 31 janvier 1975

Actif

	1975	1974
A court terme		
En caisse	\$ 4,107,753	\$ 7,615,382
Comptes à recevoir	22,080,587	16,816,625
Réclamation d'assurance-feu à recevoir	—	2,771,800
Stocks (Note 2)	54,494,091	59,100,636
Frais payés d'avance	1,294,060	1,159,090
Impôts sur le revenu	—	4,847,660
	<u>81,976,491</u>	<u>92,311,193</u>
Placements, au prix coûtant (Note 3)	492,147	715,039
Immobilisations (Note 4)		
Terrains, bâtisses, équipement et autres, au prix coûtant	73,021,061	70,824,312
Amortissement accumulé	39,591,450	39,314,194
	<u>33,429,611</u>	<u>31,510,118</u>
Autres actifs (Note 5)	28,715,901	30,925,198
	<u>\$144,614,150</u>	<u>\$155,461,548</u>

Pour le conseil d'administration
 Laurent Beaudoin, Administrateur
 Pierre Poitras, Administrateur

Passif

	1975	1974
A court terme		
Comptes à payer et frais courus	\$ 18,257,642	\$ 17,827,736
Emprunts de banque (Note 6)	13,416,383	37,077,595
Acceptations de banque (Note 6)	15,000,000	—
Provision pour garanties	1,200,510	1,434,033
Impôts sur le revenu	1,053,629	—
Impôts sur le revenu reportés	—	804,263
Partie de la dette à long terme échéant en deçà d'un an	986,551	823,979
	<u>49,914,715</u>	<u>57,967,606</u>
Impôts sur le revenu reportés (Note 7)	<u>386,105</u>	<u>—</u>
Excédent des encaissements sur les dépenses encourues des contrats en cours	<u>6,107,205</u>	<u>—</u>
Dette à long terme (Note 8)	<u>23,212,851</u>	<u>23,565,200</u>
Provision pour allocations de départ et prestations de retraite	<u>1,118,503</u>	<u>859,531</u>
Participation des actionnaires minoritaires dans les filiales	<u>206,971</u>	<u>493,707</u>
Avoir des actionnaires		
Capital-actions (Note 9)	19,263,566	19,263,566
Bénéfices non répartis	44,404,234	53,311,938
	<u>63,667,800</u>	<u>72,575,504</u>
	<u>\$144,614,150</u>	<u>\$155,461,548</u>
Passifs éventuels et engagements (Note 13)		

Énoncé des conventions comptables pour l'exercice terminé le 31 janvier 1975

Les conventions comptables adoptées par la Compagnie et ses filiales font partie intégrante des états financiers consolidés au même titre que les notes qui les accompagnent.

Principes de la consolidation

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de la Compagnie et de toutes ses filiales exprimés en dollars canadiens.

Conversion des devises étrangères

Les comptes des filiales étrangères ont été convertis en dollars canadiens de la façon suivante:

- Les actifs et passifs à court terme aux taux de change en vigueur le 31 janvier 1975;
- Les actifs immobilisés, les placements, la dette et les autres passifs à long terme, aux taux de change en vigueur à la date de chaque transaction;
- Les amortissements accumulés au prorata du coût équivalent en dollars canadiens des actifs immobilisés;
- Les comptes de revenus et de dépenses, à l'exclusion de l'amortissement, aux taux moyens en vigueur pendant l'année.

La perte nette de change afférente à la conversion est incluse dans les résultats de l'exercice sous la rubrique autres dépenses.

Evaluation des stocks

Les stocks de matières premières, de produits en cours de fabrication et de produits finis sont évalués au plus bas du prix coûtant ou de la valeur nette de réalisation. Le coût des produits en cours de fabrication et des produits finis comprend le coût des matières premières, la main-d'oeuvre directe et les frais de fabrication.

Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût d'acquisition. Antérieurement au 1er février 1974, la Compagnie avait comme politique d'amortir ses immobilisations aux taux maxima permis pour fins fiscales.

A compter du début du présent exercice l'amortissement est calculé suivant la méthode de l'amortissement constant comme suit:

- a) Pour tous les actifs acquis depuis le 1er février 1974 les taux sont basés sur la durée d'utilisation prévue de chaque élément d'actif qui se résume comme suit:

Bâtisses	de 10 à 40 ans
Mobilier, équipement de bureau et d'atelier	de 4 à 10 ans
Machinerie et outillage	de 3 à 15 ans
Matériel roulant	de 3 à 5 ans
Matrices et moules	de 2 à 3 ans

et l'amortissement est calculé à compter du mois de la mise en service de l'élément d'actif

- b) pour tous les actifs acquis antérieurement au 1er février 1974 les taux utilisés permettent d'en amortir la valeur aux livres sur le reste de la vie utile prévue de chaque catégorie d'actifs.

Les gains ou pertes sur aliénations sont imputés aux opérations.

Brevets

Les brevets sont comptabilisés au coût d'acquisition et l'amortissement est calculé selon la durée de chacun.

Frais de financement de la dette à long terme

Ces frais sont amortis à un taux uniforme basé sur la durée de l'émission de débentures.

Dépenses relatives aux nouveaux produits

Les dépenses nettes de recherche, de mise en production et en marché des motocyclettes Can-Am, encourues antérieurement au 31 janvier 1974, sont amorties sur une période de cinq ans à compter du début du présent exercice. Toutes les dépenses de recherche encourues au cours du présent exercice ont été imputées aux opérations.

Achalandage

Cet actif origine de l'acquisition d'actifs nets par la Compagnie et ses filiales au cours des exercices terminés les 31 janvier 1972 et 1974. L'amortissement imputé aux opérations du présent exercice est relatif à une perte permanente de valeur survenue au cours de l'exercice.

Excédent du coût des actions des filiales par rapport à la valeur comptable de leurs actifs nets aux dates d'acquisition.

Cet excédent est relatif aux acquisitions d'actions de filiales au cours des exercices antérieurs au 31 janvier 1974. La diminution dans la valeur comptable est le résultat de baisses permanentes de valeur au cours du présent exercice.

Impôts sur le revenu

La Compagnie comptabilise ses impôts selon la méthode du report d'impôt. Selon cette méthode, les écarts temporaires entre le revenu comptable et le revenu fiscal (occasionnés par le fait que certaines dépenses sont imputées aux opérations à des époques différentes pour fins comptables et pour fins fiscales) se traduisent par des impôts sur le revenu reportés. Les avantages fiscaux latents découlant du report de pertes sur les exercices subséquents ne sont pas comptabilisés.

Notes aux états financiers consolidés pour l'exercice terminé le 31 janvier 1975

1. Modification des conventions comptables

A compter du début du présent exercice la méthode d'amortissement des immobilisations est changée pour celle de l'amortissement constant. Au cours des exercices antérieurs la Compagnie avait comme politique d'amortir ses immobilisations aux taux maxima permis pour fins fiscales. Les détails relatifs à l'application de la nouvelle méthode sont fournis dans l'énoncé des conventions comptables. Ce changement a été effectué dans le but de rendre la méthode d'amortissement plus conforme à celle généralement utilisée dans l'industrie manufacturière. L'influence de ce changement sur les résultats de l'exercice terminé le 31 janvier 1975 a été la suivante: diminution de \$2,502,672 dans le montant de l'amortissement, et de \$2,285,957 dans la perte avant postes extraordinaires et dans la perte nette (14.08¢ par action).

Les chiffres de l'exercice terminé le 31 janvier 1974 n'ont pas été révisés, les résultats pro-forma sont cependant fournis pour faciliter la comparaison avec ceux du présent exercice.

2. Stocks

Les stocks se répartissent comme suit:

	1975	1974
Matières premières	\$ 22,239,648	\$ 22,591,175
Produits en cours	5,081,978	4,405,469
Produits finis		
Véhicules	10,907,688	13,418,887
Pièces	13,927,402	16,709,085
Autres	2,337,375	1,976,020
	<u>\$ 54,494,091</u>	<u>\$ 59,100,636</u>

3. Placements

Le détail des placements est le suivant:

	1975	1974
Actions d'autres compagnies	\$ 18,015	\$ 58,865
Valeurs négociables (Valeur du marché — 1975: \$447,255; 1974: \$550,198)	182,031	283,401
Hypothèques et autres créances à recevoir	292,101	372,773
	<u>\$ 492,147</u>	<u>\$ 715,039</u>

4. Immobilisations

Les immobilisations et l'amortissement accumulé se répartissent comme suit:

	Coût	
	1975	1974
Terrains	\$ 1,597,409	\$ 1,641,225
Bâtisses	25,081,399	23,316,707
Équipement	44,874,229	44,482,677
Autres	1,468,024	1,383,703
	<u>\$ 73,021,061</u>	<u>\$ 70,824,312</u>
	Amortissement accumulé	
	1975	1974
Terrains	—	—
Bâtisses	\$ 6,952,225	\$ 6,414,626
Équipement	32,059,633	32,372,947
Autres	579,592	526,621
	<u>\$ 39,591,450</u>	<u>\$ 39,314,194</u>

5. Autres actifs

Ce montant est constitué comme suit:

	1975	1974
Brevets moins l'amortissement accumulé	\$ 738,317	\$ 839,141
Frais de financement de la dette à long terme non amortis	469,057	497,629
Dépenses relatives aux nouveaux produits reportées	1,772,642	2,216,642
Achalandage	2,105,517	2,327,499
Excédent du coût des actions des filiales par rapport à la valeur comptable de leurs actifs nets, aux dates d'acquisition	23,630,368	25,044,287
	<u>\$ 28,715,901</u>	<u>\$ 30,925,198</u>

6. Emprunts et acceptations de banque

Les garanties fournies aux banques relativement aux emprunts en cours à la date du bilan comprennent:

	1975	1974
Nantissement général de comptes à recevoir par la Compagnie et certaines filiales.	\$ 23,860,483	\$ 16,475,320
Nantissement général des stocks par la Compagnie et certaines filiales.	38,330,351	48,711,596
Charge flottante sur l'actif d'une filiale	360,513	479,366

7. Impôts sur le revenu reportés

Le mode de comptabilisation des impôts est expliqué dans l'énoncé des conventions comptables. Le montant total des pertes que la Compagnie et ses filiales peuvent reporter aux fins d'impôts est de \$15,873,046. L'analyse de ces pertes par année d'expiration est la suivante:

1976	\$ 380,379
1977	1,513,855
1978	713,776
1979	6,033,209
1980	7,231,827

Les écarts temporaires qui, si on en avait tenu compte, auraient donné lieu à un report d'impôts débiteur sont d'approximativement \$8,734,000 en date du 31 janvier 1975.

8. Dette à long terme

1975

1974

Bombardier Limitée		
Débitures à fonds d'amortissement		
Série A, 9%, 01/07/81	\$ 9,550,000	\$ 9,550,000
Série A, 9½%, 01/07/91	9,700,000	9,700,000
Billet, 6%, 1976 ..	200,000	300,000
Billets, 4%, 1977 ..	41,626	54,448
Hypothèques diverses	77,944	69,366
Bombardier Corporation		
Hypothèque, 7½%, 1981	168,230	184,344
Billet, 6%	—	3,706
Bombardier (Québec) Ltée		
Hypothèque, 10%, 1980	1,000,000	594,895
Bombardier-Rotax G.m.b.H.		
Divers	54,647	22,936
Héroux Limitée		
Hypothèque, 6½%, 1983	1,941,667	1,900,000
Obligations, 7½%, première hypothèque, 1975	64,833	151,200
Dû sur machinerie. Billets, 6%	59,155	122,645
Les Industries		
Rockland Ltée		
Billet sans intérêt, 1978	400,498	417,321
Moto-Ski Limitée		
Obligations, 12½%, première hypothèque, 15/01/76	150,000	450,000
Performance Products, Inc.		
Hypothèque, 7%, 1977	118,446	117,942
Ville-Marie		
Rembourrage Ltée		
Hypothèque, 10%, 01/02/76	183,183	203,455
Walker Manufacturing Co. Ltd.		
Hypothèque, 8½%, 01/06/77	489,173	534,921
	<u>24,199,402</u>	<u>24,389,179</u>
Montant échéant en deçà d'un an ..	986,551	823,979
	<u>\$ 23,212,851</u>	<u>\$ 23,565,200</u>

En vertu d'un acte de fiducie intervenu à l'émission des débitures série A, celles-ci sont garanties par une charge flottante sur tous les biens présents et futurs de la Compagnie au Canada.

Les paiements requis sur la dette à long terme consolidée de la Compagnie et de ses filiales pour les cinq prochains exercices financiers sont les suivants:

1976	\$ 986,551
1977	1,332,858
1978	1,412,690
1979	1,333,970
1980	1,587,256

9. Capital-actions

Le capital-actions de la Compagnie est le suivant:

Autorisé	
25,000,000 d'actions ordinaires classe A sans valeur au pair	
13,000,000 d'actions ordinaires classe B sans valeur au pair	
Emis et payé	
3,738,468 actions ordinaires classe A	\$ 19,229,464
12,496,500 actions ordinaires classe B	34,102
	<u>\$ 19,263,566</u>

Au cours de l'exercice 255,500 actions de classe B, du capital-actions émis de la Compagnie, ont été converties en actions de classe A.

Aucun dividende ne peut être déclaré sur les actions ordinaires classe B à moins que, pendant l'année financière alors en cours de la Compagnie, un dividende par action au moins équivalent n'ait été déclaré sur les actions ordinaires classe A. Chacune des actions ordinaires classe B peut être convertie, au choix du détenteur, en une action ordinaire classe A, et 12,496,500 actions ordinaires classe A sont réservées à cette fin. Sous tous les autres rapports, les deux classes d'actions ont les mêmes droits et privilèges.

10. Engagement relatif aux dividendes

L'acte de fiducie intervenu à l'émission des débetures série A contient des dispositions relatives au paiement de dividendes. La plus restrictive de ces dispositions stipule que le montant global de tous les dividendes déclarés ou payés après le 31 janvier 1970 ne devra pas excéder le revenu net consolidé de la Compagnie et de ses filiales restreintes (tel que défini) gagné ultérieurement à cette même date.

11. Rémunération des administrateurs et des cadres supérieurs

La rémunération globale payée par la Compagnie à ses administrateurs et aux membres de sa direction pendant les exercices terminés les 31 janvier 1975 et 1974 a été la suivante:

	Nombre	
	1975	1974
Administrateurs ...	10	8
Membres de la direction	11	9
Membres de la direction qui sont également administrateurs ..	8	6
	Rémunération	
	1975	1974
Administrateurs ...	\$ 9,600	\$ 4,800
Membres de la direction	364,832	417,419
	<u>\$ 374,432</u>	<u>\$ 422,219</u>

12. Postes extraordinaires

	1975	1974
Baisses permanentes de valeur:		
Achalandage	\$ 76,616	—
Excédent du coût des actions des filiales par rapport à la valeur comptable de leurs actifs nets, aux dates d'acquisition ...	1,152,750	\$ 1,676,734
Excédent de la part des actionnaires minoritaires dans le déficit accumulé d'une filiale sur leur part dans le capital-actions	516,273	—
Perte occasionnée par la modification ou la cessation des activités de filiales	4,753,358	—
Provision pour perte occasionnée par la fermeture d'une usine	—	521,946
Radiation d'impôts reportés débiteurs ..	—	386,100
	<u>6,498,997</u>	<u>2,584,780</u>

Reporté	6,498,997	2,584,780
Recouvrement d'impôts par l'application de pertes d'exercices antérieurs	14,990	698,714
	<u>\$ 6,484,007</u>	<u>\$ 1,886,066</u>

13. Passifs éventuels et engagements

- a) (i) La Compagnie est présentement défenderesse dans une action intentée contre elle devant une Cour de District des Etats-Unis d'Amérique, dans l'Etat du Massachusetts. Il est allégué que Bombardier Limitée aurait induit une société italienne à annuler illégalement un contrat relatif à la distribution exclusive de certaines catégories de "mini-bikes" en Amérique du Nord. La réclamation à titre de dommages se répartit approximativement comme suit: \$2,000,000 E.U. pour perte de profits, \$355,000 pour frais additionnels et \$7,000,000 pour diminution de la valeur commerciale de l'entreprise de la demanderesse. La Compagnie croit au bien-fondé de sa défense et continue à faire valoir ses droits devant les tribunaux. De l'avis de ses procureurs, il est présentement impossible d'évaluer le dénouement du litige et le montant, le cas échéant, qu'elle pourrait être appelée à verser. Les états financiers ne tiennent compte d'aucune provision à cet égard.
- (ii) La Compagnie est également défenderesse dans une action intentée contre elle et certaines de ses filiales devant une Cour de District des Etats-Unis d'Amérique, dans l'Etat du Minnesota, par un ancien distributeur d'une de ses filiales. Les réclamations se répartissent comme suit: \$3,500,000 E.U. pour bris et non respect de contrat ainsi qu'un montant total de \$5,844,793 E.U. pour violation des lois anti-trust des Etats-Unis d'Amérique et de l'Etat du Minnesota que le demandeur requiert la Cour de tripler en vertu des dites lois anti-trust. La Compagnie croit au bien-fondé de sa défense. De l'avis de ses procureurs, il est présentement impossible d'évaluer le dénouement du litige et le montant, le cas échéant, qu'elle pourrait être appelée à verser. Les états financiers ne tiennent compte d'aucune provision à cet égard.
- (iii) La Compagnie est défenderesse dans d'autres poursuites judiciaires dont l'issue ne pourrait affecter de façon importante sa situation financière.
- b) En vue d'aider son réseau de distribution à financer ses stocks de véhicules neufs, la Compagnie et certaines de ses filiales sont parties à divers plans de financement au gros et d'ententes relatives au rachat de tels véhicules avec diverses institutions financières, tant au Canada qu'aux Etats-Unis d'Amérique. La responsabilité éventuelle maximum à cet égard est estimée à \$5,228,678 en date du 31 janvier 1975.
- c) La Compagnie et ses filiales sont parties à des baux de propriétés immobilières pour des périodes s'étendant jusqu'à cinq ans. La dépense de loyer pour l'année terminée le 31 janvier 1975 s'est élevée à \$163,920 et les loyers annuels minima pour les cinq prochains exercices financiers seront les suivants: 1976 — \$342,272; 1977 — \$351,667; 1978 — \$344,245; 1979 — \$328,347; 1980 — \$165,925.
- d) Le coût estimé pour terminer les travaux d'immobilisations en cours et les engagements pour l'achat d'équipement s'établissent à environ \$3,667,300 au 31 janvier 1975.

14. Présentation modifiée

La présentation des chiffres de l'exercice terminé le 31 janvier 1974 a été changée de façon à les rendre comparatifs à ceux de 1975.

Rétrospective quinquennale

(en milliers de dollars, sauf les données par action et les éléments non monétaires)

	1975	1974	1973	1972	1971
Etat Consolidé des Bénéfices					
Ventes	\$138,556	\$132,144	\$150,785	\$182,974	\$164,924
Coût des ventes	101,029	93,840	99,416	112,583	93,002
Frais de vente et d'administration	26,798	29,669	34,083	32,926	25,062
Amortissement	4,508	8,623	8,375	8,230	6,978
Intérêts sur la dette à long terme	2,144	2,310	2,245	1,495	154
Autres dépenses	6,039	4,479	3,726	3,867	2,642
Autres revenus	(1,555)	(3,139)	(1,608)	(1,331)	(1,155)
Participation des actionnaires minoritaires	(186)	(1)	(6)	(61)	83
Impôts sur le revenu	2,203	2,339	4,007	13,654	22,459
Postes extraordinaires	6,484	1,886	—	(466)	119
(Perte) bénéfice net(te)	\$ (8,908)	\$ (7,862)	\$ 547	\$ 12,077	\$ 15,580
(Perte) bénéfice net(te) par action ordinaire	\$ (0,549)	\$ (0,489)	\$ 0,034	\$ 0,759	\$ 0,98
Résultats pro-forma de l'application de la nouvelle méthode d'amortissement des immobilisations					
(Perte) bénéfice net(te)	\$ (8,908)	\$ (5,375)	\$ 3,591	\$ 13,858	\$ 16,973
(Perte) bénéfice net(te) par action ordinaire	\$ (0,549)	\$ (0,335)	\$ 0,226	\$ 0,872	\$ 1,067
Nombre moyen d'actions ordinaires	16,234,968	16,064,272	15,900,000	15,900,000	15,900,000
Actionnaires enregistrés	5,893	5,719	5,305	5,111	5,593
Dividendes par action ordinaire:					
Classe A	—	—	\$ 0,60	\$ 0,60	\$ 0,60
Classe B	—	—	\$ 0,05	\$ 0,10	\$ 0,10
Acquisitions nettes d'immobilisations	\$ 5,801	\$ 3,213	\$ 7,764	\$ 13,314	\$ 13,813
Bilan Consolidé					
Actif à court terme	\$ 81,976	\$ 92,311	\$ 73,946	\$ 67,948	\$ 54,462
Passif à court terme	49,915	57,968	34,581	27,471	33,915
Fonds de roulement	32,061	34,343	39,365	40,477	20,547
Placements	492	715	649	928	970
Immobilisations	33,430	31,510	34,869	35,153	29,922
Autres actifs	28,716	30,925	30,289	29,483	25,811
	94,699	97,493	105,172	106,041	77,250
Passif à long terme	30,824	24,425	24,463	23,329	3,252
Participation des actionnaires minoritaires	207	493	1,488	1,780	2,297
Avoir des actionnaires	\$ 63,668	\$ 72,575	\$ 79,221	\$ 80,932	\$ 71,701

