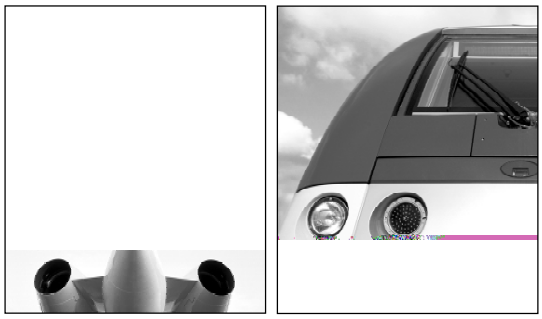
BOMBARDIER

DEUXIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Semestre terminé le 31 juillet 2006



RAPPORT DE GESTION

Tous les montants présentés dans ce rapport sont en dollars américains et tous les chiffres des tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire.

Énoncés prospectifs

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », la forme négative de ces termes ou de leurs variations, ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que Bombardier Inc. (la « Société ») formule des hypothèses et sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels des périodes futures de la Société pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que la Société juge ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport, se reporter aux sections sur le secteur aéronautique de la Société (« Aéronautique ») et sur le secteur transport de la Société (« Transport ») du rapport de gestion du rapport annuel pour l'exercice 2006 de la Société.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (la situation financière de l'industrie aérienne, les politiques et priorités gouvernementales et la concurrence d'autres entreprises), à l'exploitation (la réglementation et la dépendance à l'égard du personnel clé, les partenaires commerciaux, le développement de nouveaux produits et services, les pertes découlant de garanties et de sinistres, les aspects juridiques découlant de poursuites, la dépendance à l'égard de certains clients clés et fournisseurs clés, les engagements à modalités fixes, les ressources humaines et l'environnement), au financement (la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale, le financement en faveur de certains clients, les liquidités et l'accès aux marchés financiers, les modalités de certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt et le marché – y compris les risques de change, de taux d'intérêt et de prix des produits de base). Se reporter à la section Risques et incertitudes du rapport de gestion du rapport annuel de la Société pour l'exercice 2006 pour plus de renseignements. Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas s'y fier indûment. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la Société à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins qu'elle n'y soit tenue selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, la Société nie expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement.

I SOMMAIRE

Ce rapport de gestion repose sur les résultats établis selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR ») et sur les mesures financières non conformes aux PCGR suivantes :

BAIIA avant éléments spéciaux :	Bénéfice avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices, amortissement et éléments spéciaux
BAII avant éléments spéciaux :	Bénéfice avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices et éléments spéciaux
BAI avant éléments spéciaux :	Bénéfice avant impôts sur les bénéfices et éléments spéciaux
BPA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux :	Bénéfice par action découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux
Flux de trésorerie disponibles :	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, déduction faite des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles

Ces mesures non conformes aux PCGR découlent directement des états financiers consolidés intermédiaires, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les PCGR; par conséquent, d'autres sociétés utilisant ces termes peuvent les calculer différemment. Le rapprochement avec les mesures conformes aux PCGR les plus comparables est présenté dans les sections du rapport de gestion suivantes :

- Rapprochement du BAIIA et du BAII avant éléments spéciaux au BAII – se reporter aux tableaux de l'analyse des résultats de Aéronautique et de Transport.
- Rapprochement du BAII et du BAI avant éléments spéciaux au BAI – se reporter au tableau des principales informations financières de la section Résultats consolidés.
- Rapprochement du bénéfice par action découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux au bénéfice par action – se reporter au tableau du rapprochement du bénéfice par action découlant des activités poursuivies suivant les tableaux des principales informations financières de la section Résultats consolidés.
- Rapprochement des flux de trésorerie disponibles avec les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation – se reporter au premier tableau de la section Flux de trésorerie.

La direction croit qu'un grand nombre d'utilisateurs de ses états financiers consolidés intermédiaires et du présent rapport de gestion analysent les résultats de la Société d'après ces mesures du rendement et que cette présentation est conforme aux pratiques de l'industrie. Les éléments spéciaux sont liés aux activités de restructuration de Transport. De l'avis de la direction, ces éléments pourraient fausser l'analyse des tendances.

Faits saillants du trimestre

- BAI découlant des activités poursuivies de 77 millions $, comparativement à un BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 60 millions $ (26 millions $ après éléments spéciaux) pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- BPA découlant des activités poursuivies de 0,03 $, comparativement à un BPA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 0,02 $ (néant après éléments spéciaux) pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Remboursement de 646 millions $ de dette à long terme.
- Flux de trésorerie disponibles de 146 millions $, une amélioration de 401 millions $ en regard de la période correspondante de l'exercice précédent.
- Espèces et quasi-espèces de 1,8 milliard $ au 31 juillet 2006.
- Solide carnet de commandes de 33,1 milliards $ au 31 juillet 2006.

Résultats consolidés

Les principales données financières étaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2006	2005	**2006**	2005
Revenus	**3 515 $**	3 633 $	**7 041 $**	7 390 $
BAII découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**126**	119	**228**	215
Revenus de financement	**(39)**	(32)	**(78)**	(65)
Dépenses de financement	**88**	91	**176**	178
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**77**	60	**130**	102
Éléments spéciaux	**-**	34	**24**	26
BAI découlant des activités poursuivies	**77**	26	**106**	76
Impôts sur les bénéfices	**20**	16	**28**	25
Bénéfice découlant des activités poursuivies	**57**	10	**78**	51
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts[1]	**1**	107	**4**	121
Bénéfice net	**58 $**	117 $	**82 $**	172 $
Bénéfice par action de base et dilué (en dollars)				
Découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**0,03 $**	0,02 $	**0,05 $**	0,03 $
Bénéfice net	**0,03 $**	0,06 $	**0,04 $**	0,09 $
Flux de trésorerie disponibles[2]	**146 $**	(255) $	**(393) $**	(458) $
(en pourcentage des revenus)				
BAII découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**3,6 %**	3,3 %	**3,2 %**	2,9 %
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**2,2 %**	1,7 %	**1,8 %**	1,4 %

[1] Lié aux activités de financement de stocks, de maisons usinées au bilan et hors bilan, de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan de Bombardier Capital (« BC ») (se reporter à la note 4 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente, afférente aux états financiers consolidés intermédiaires).

[2] Une analyse détaillée des variations des flux de trésorerie disponibles est comprise dans la section Flux de trésorerie du présent rapport.

Les principales données financières étaient comme suit aux :

	31 juillet 2006	31 janvier 2006
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	**33,1 $**	31,6 $
Espèces et quasi-espèces[1]	**1 794 $**	2 917 $
Sources de financement à court terme disponibles[1]	**3 286 $**	3 950 $

[1] Une analyse des variations des espèces et quasi-espèces ainsi que des sources de financement à court terme disponibles est comprise dans les sections Flux de trésorerie et Sources de financement du présent rapport.

Le rapprochement du bénéfice par action découlant des activités poursuivies avant et après éléments spéciaux était comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2006	2005	**2006**	2005
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, après impôts	**57 $**	42 $	**100 $**	70 $
Éléments spéciaux, après impôts	**-**	32	**22**	19
Bénéfice découlant des activités poursuivies	**57 $**	10 $	**78 $**	51 $
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) (en dollars) :				
Découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, après impôts	**0,03 $**	0,02 $	**0,05 $**	0,03 $
Éléments spéciaux, après impôts	**-**	(0,02)	**(0,01)**	(0,01)
Découlant des activités poursuivies	**0,03 $**	- $	**0,04 $**	0,02 $

Revenus – La baisse de 118 millions $ pour le trimestre et de 349 millions $ pour le semestre est principalement attribuable à :

- un recul du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux; et
- une baisse des revenus des trains de grandes lignes de Transport au Royaume-Uni et en Allemagne.

En partie contrebalancés par :

- la hausse du nombre de livraisons et l'amélioration des prix de vente des avions d'affaires.

Marge BAII découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux – La progression de 0,3 point de pourcentage pour le trimestre et le semestre est attribuable à une marge BAII plus élevée de Transport, découlant surtout de l'amélioration de l'exécution des contrats et de l'incidence positive des initiatives de restructuration.

Revenus de financement et Dépenses de financement – Les dépenses nettes de financement ont totalisé respectivement 49 millions $ et 98 millions $ pour le trimestre et le semestre (59 millions $ et 113 millions $ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent).

La baisse de 10 millions $ pour le trimestre et de 15 millions $ pour le semestre découle essentiellement :

- d'une augmentation des intérêts créditeurs sur les espèces et quasi-espèces; et
- d'un revenu de dividende relativement au placement de la Société dans les actions privilégiées de l'ancien secteur Produits récréatifs de la Société.

En partie contrebalancés par :

- un recul des revenus de financement découlant des prêts et créances liés au financement d'avions, ce qui correspond à la réduction du solde moyen de ce portefeuille.

Éléments spéciaux – Les éléments spéciaux sont liés au plan de restructuration de Transport. La charge finale liée à ce plan a été comptabilisée au cours du trimestre terminé le 30 avril 2006.

Impôts sur les bénéfices – Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2006, le taux d'imposition effectif a été de 26,0 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 32,7 %. Le taux effectif est inférieur au taux prévu par la loi surtout en raison des taux d'imposition effectifs plus faibles des entités émettrices étrangères. Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2005, le taux d'imposition effectif s'est élevé à 61,5 %, en regard du taux d'imposition prévu par la loi de 31,9 %. Le taux effectif est supérieur au taux prévu par la loi surtout en raison de la non-constatation d'économies d'impôts sur les bénéfices liées au plan de restructuration de Transport.

Pour le semestre terminé le 31 juillet 2006, le taux d'imposition effectif s'est élevé à 26,4 %, en regard du taux d'imposition prévu par la loi de 32,7 %. Le taux effectif est inférieur au taux prévu par la loi surtout en raison des taux d'imposition effectifs plus faibles des entités émettrices étrangères, en partie compensés par la non-constatation d'économies d'impôts sur les bénéfices liées au plan de restructuration de Transport. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2005, le taux d'imposition effectif s'est élevé à 32,9 %, en regard du taux d'imposition prévu par la loi de 31,9 %. Les gains non imposables réalisés lors de la vente de terrains et de bâtiments, compris dans les éléments spéciaux de Transport, ont été contrebalancés par la non-constatation d'économies d'impôts sur les bénéfices liées au plan de restructuration de Transport.

Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts – Cet élément comprend un gain de 121 millions $ comptabilisé au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2005 lors de la vente des activités de financement de stocks.

Carnet de commandes – L'augmentation de 1,5 milliard $ découle principalement de :

- l'incidence positive des taux de change sur le carnet de commandes de Transport, attribuable surtout au raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain, totalisant environ 800 millions $; et
- un montant de nouvelles commandes plus élevé que les revenus comptabilisés pour Transport et les avions d'affaires.

En partie contrebalancés par :

- un recul du carnet de commandes de biréacteurs régionaux.

II AÉRONAUTIQUE

APERÇU

À compter du premier trimestre de l'exercice 2007, les commandes, les livraisons et les revenus de la catégorie des navettes d'entreprise, représentée par les appareils de série *Challenger 800*, sont maintenant inclus dans les avions d'affaires. Auparavant, les commandes, les livraisons et les revenus de cette catégorie étaient présentés dans les avions régionaux. Ainsi, deux livraisons de la catégorie des navettes d'entreprise ont été classées dans les avions d'affaires pour le trimestre terminé le 31 juillet 2006 (aucune livraison pour la période correspondante de l'exercice précédent). Pour le semestre terminé le 31 juillet 2006, sept livraisons ont été classées dans les avions d'affaires (deux livraisons pour la période correspondante de l'exercice précédent ont été reclassées des avions régionaux aux avions d'affaires).

Faits saillants du trimestre

- Marge BAII de 3,5 %, comparativement à 3,9 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Flux de trésorerie disponibles de 293 millions $, une amélioration de 247 millions $ en regard de la période correspondante de l'exercice précédent.
- 48 livraisons et 67 commandes nettes d'avions d'affaires, par rapport à respectivement 41 et 51 pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- 26 livraisons et 9 commandes nettes d'avions régionaux, par rapport à respectivement 39 et 11 pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Livraisons d'avions

Le nombre total de livraisons d'avions a été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		**Semestres terminés les 31 juillet**	
	2006	2005	**2006**	2005
Avions d'affaires (y compris ceux du programme de multipropriété)	**48**	41	**101**	84
Avions régionaux	**26**	39	**50**	77
Avions amphibies	**1**	1	**1**	1
	75	81	**152**	162

La hausse du nombre de livraisons d'avions d'affaires pour le trimestre et le semestre est surtout attribuable à la vitalité continue du marché des avions d'affaires à fuselage étroit et à large fuselage. Le nombre de livraisons d'avions de série *Challenger 800* a également augmenté grâce au lancement récent des Corporate Shuttle Solutions de Bombardier.

La baisse du nombre de livraisons d'avions régionaux pour le trimestre et le semestre découle surtout :

- du recul du nombre de livraisons d'appareils *CRJ200* de 50 sièges; et
- de la diminution du nombre de livraisons, dans l'ensemble, des biréacteurs régionaux de plus grande taille.

En partie contrebalancés par :

- la hausse du nombre de livraisons de biturbopropulseurs.

Analyse des résultats

Les résultats de Aéronautique ont été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2006	2005	**2006**	2005
Revenus				
Fabrication				
Avions d'affaires	**871 $**	717 $	**1 827 $**	1 419 $
Avions régionaux	**488**	755	**948**	1 476
Autres	**103**	80	**186**	144
Total des revenus de fabrication	**1 462**	1 552	**2 961**	3 039
Services[1]	**322**	276	**624**	569
Autres[2]	**107**	134	**246**	290
Total des revenus	**1 891**	1 962	**3 831**	3 898
Coût des ventes	**1 596**	1 661	**3 256**	3 326
Marge	**295**	301	**575**	572
Frais d'exploitation[3]	**123**	123	**245**	238
BAIIA	**172**	178	**330**	334
Amortissement	**106**	102	**209**	206
BAII	**66 $**	76 $	**121 $**	128 $
(en pourcentage du total des revenus)				
Marge	**15,6 %**	15,3 %	**15,0 %**	14,7 %
BAIIA	**9,1 %**	9,1 %	**8,6 %**	8,6 %
BAII	**3,5 %**	3,9 %	**3,2 %**	3,3 %

(1) Comprennent les revenus liés à la logistique des pièces de rechange, aux activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol, à l'entretien d'avions, à la formation de clients et à la formation à l'aviation militaire.
(2) Comprennent surtout les ventes d'avions d'occasion.
(3) Constitués des frais de vente et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

Revenus de fabrication – Le recul de 90 millions $ pour le trimestre et de 78 millions $ pour le semestre est essentiellement attribuable à :

- la diTJ6c.

La hausse du niveau total de nouvelles commandes pour le trimestre et le semestre découle essentiellement :

- du niveau plus élevé de nouvelles commandes de trains de grandes lignes (États-Unis), de véhicules légers sur rail (Europe) et de services (Europe).

En partie contrebalancé par :

- la baisse du niveau de nouvelles commandes de locomotives (Europe) et de trains de grandes lignes (Europe).

Le carnet de commandes de Transport était comme suit aux :

(en milliards de dollars)	**31 juillet 2006**	31 janvier 2006
Matériel roulant	**12,3 $**	11,6 $
Services	**4,9**	4,4
Systèmes et signalisation	**5,0**	4,9
	22,2 $	20,9 $

L'augmentation de la valeur du carnet de commandes reflète un écart de conversion net positif de près de 800 millions $ et des nouvelles commandes supérieures aux revenus comptabilisés. L'écart de conversion net positif découle principalement d'un raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain au 31 juillet 2006 comparativement au 31 janvier 2006.

RESTRUCTURATION

Le plan de restructuration visant à réduire la structure de coûts de Transport est pratiquement achevé. Toutes les charges liées au plan de restructuration, totalisant 633 millions $, étaient comptabilisées au 30 avril 2006. Les sorties de fonds nettes devraient totaliser 467 millions $, dont 374 millions $ avaient été engagés au 31 juillet 2006. Pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2006, les sorties de fonds nettes ont totalisé respectivement 16 millions $ et 57 millions $ (37 millions $ et 40 millions $ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent).

AUTRES

En juin 2006, Transport a livré la millième voiture de métro aux exploitants de la République populaire de Chine. En outre, la millième voiture M-7 du contrat avec la Long Island Rail Road/Metro-North Railroad a été livrée en juin 2006.

Le système de tramways de Nottingham Express Transit, construit par Transport, a gagné le prix du « Best Operational Transport Project » au Royaume-Uni à l'occasion de la cérémonie Public Private Finance Award qui a eu lieu en mai 2006.

Les voitures à deux niveaux de Transport, exploitées quotidiennement par Deutsche Bahn, se classent parmi les véhicules les plus fiables, résultant en un degré de satisfaction élevé chez les passagers et le client.

IV SITUATION FINANCIÈRE

L'actif total s'établissait à 16,5 milliards $ au 31 juillet 2006, en regard de 17,5 milliards $ au 31 janvier 2006.

Débiteurs
Les débiteurs totalisaient 2,0 milliards $ au 31 juillet 2006, comparativement à 1,7 milliard $ au 31 janvier 2006. Cette hausse découle surtout d'un niveau plus élevé de débiteurs de Aéronautique.

Financement d'avions
Le financement d'avions totalisait 1,1 milliard $ au 31 juillet 2006, comparativement à 1,5 milliard $ au 31 janvier 2006. Cette baisse est surtout attribuable à une réduction du financement provisoire d'avions commerciaux, par suite de la mise en place de financement permanent d'avions. Le recul du financement provisoire découle aussi d'une entente conclue avec Delta (se reporter à la section Avions régionaux ci-dessus).

Stocks
Les stocks sont présentés déduction faite des paiements et des facturations progressives liées aux contrats et aux programmes. Toutefois, les paiements et les facturations progressives qui excèdent les coûts des contrats connexes, considérés individuellement, sont présentés à titre de passif.

Les stocks bruts totalisaient 6,7 milliards $ (4,0 milliards $ déduction faite des paiements et des facturations progressives) au 31 juillet 2006, comparativement à 6,5 milliards $ (3,8 milliards $ déduction faite des paiements et des facturations progressives) au 31 janvier 2006. Cette augmentation des stocks bruts est surtout attribuable à une hausse des stocks de produits en cours et de produits finis de Aéronautique (essentiellement en raison d'avions régionaux non livrés en stock), en partie compensés par la réduction de l'excédent sur les coûts moyens de production comptabilisés relativement à la révision des quantités des programmes aux fins comptables de la famille de série *CRJ*. Les stocks bruts de Transport sont demeurés essentiellement inchangés, la progression attribuable à l'écart de conversion découlant principalement du raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain (« l'incidence des taux de change »), totalisant environ 100 millions $, ayant été contrebalancée par les livraisons liées à l'achèvement de deux contrats importants en Amérique du Nord.

Les paiements, avances et les facturations progressives totalisaient 4,9 milliards $ au 31 juillet 2006 et au 31 janvier 2006, la tranche des avances et facturations progressives de 2,2 milliards $ était présentée au passif au 31 juillet 2006 et au 31 janvier 2006. Les paiements et avances plus élevés de clients de Aéronautique contrebalancent les paiements et avances moins élevées dans Transport. L'incidence positive des taux de change de 120 millions $ dans Transport a été largement contrebalancée par la baisse des paiements et des avances de clients.

Écart d'acquisition
L'écart d'acquisition totalisait 2,2 milliards $ au 31 juillet 2006, contre 2,1 milliards $ au 31 janvier 2006. Cette hausse découle de l'incidence des taux de change, qui s'élève à 105 millions $.

Actifs détenus à des fins de vente et passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente
Les actifs détenus à des fins de vente s'établissaient à 101 millions $ au 31 juillet 2006, contre 237 millions $ au 31 janvier 2006. Le passif lié aux actifs détenus à des fins de vente totalisait 19 millions $ au 31 juillet 2006, en regard de 42 millions $ au 31 janvier 2006. Ces baisses découlent de la vente des activités de financement de biens de consommation au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2006 (se reporter à la note 4 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente, afférente aux états financiers consolidés intermédiaires).

Créditeurs et frais courus
Les créditeurs et frais courus ont totalisé 6,6 milliards $ au 31 juillet 2006, en regard de 6,9 milliards $ au 31 janvier 2006. Ce recul découle principalement de la baisse des créditeurs et de frais courus de Transport, en partie contrebalancée par l'incidence des taux de change, qui totalise environ 120 millions $. Le recul est également attribuable à la réduction des obligations liées aux mesures incitatives à la vente par suite de l'entente conclue avec Delta (se reporter à la section Avions régionaux ci-dessus).

Dette à long terme
La dette à long terme s'établissait à 3,9 milliards $ au 31 juillet 2006, en regard de 4,7 milliards $ au 31 janvier 2006. Cette baisse résulte essentiellement :

- des remboursements respectivement de 450 millions $ et de 200 millions $ CAN (176 millions $) de billets à moyen terme de BC en juin et juillet 2006; et
- du remboursement de 175 millions £ (305 millions $) de débentures en février 2006.

En partie contrebalancés par :

- l'incidence des taux de change, qui s'élève à 87 millions $.

V FLUX DE TRÉSORERIE

Le tableau qui suit résume les flux de trésorerie tels qu'ils sont présentés dans les états des flux de trésorerie consolidés :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2006	2005	**2006**	2005
Bénéfice découlant des activités poursuivies	**57 $**	10 $	**78 $**	51 $
Éléments hors caisse	**133**	141	**274**	284
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	**7**	(367)	**(585)**	(691)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**197**	(216)	**(233)**	(356)
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	**(51)**	(39)	**(160)**	(102)
Flux de trésorerie disponibles	**146**	(255)	**(393)**	(458)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (à l'exclusion des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles)	**91**	1 458	**80**	1 487
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**(653)**	(379)	**(981)**	(408)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	**50**	(169)	**116**	(189)
Flux de trésorerie découlant des activités poursuivies	**(366)**	655	**(1 178)**	432
Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées	**6**	(492)	**50**	(481)
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	**(360) $**	163 $	**(1 128) $**	(49) $

Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

La hausse de 413 millions $ pour le trimestre est principalement attribuable aux variations positives des soldes hors caisse liés à l'exploitation de Aéronautique et de Transport. La progression de 123 millions $ pour le semestre est principalement attribuable à la variation positive des soldes hors caisse liés à l'exploitation de Aéronautique.

Flux de trésorerie disponibles par secteur

Les flux de trésorerie disponibles par secteur se présentaient comme suit pour les trimestres terminés les 31 juillet :

	2006			2005		
	BA	**BT**	**Total**	BA	BT	Total
BAII	**66 $**	**60 $**	**126 $**	76 $	9 $	85 $
Éléments hors caisse :						
Amortissement						
Outillage des programmes	**68**	**-**	**68**	66	-	66
Autres	**38**	**27**	**65**	36	26	62
Pertes sur créances	**14**	**-**	**14**	1	-	1
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles	**-**	**(1)**	**(1)**	(1)	1	-
Rémunération à base d'actions	**2**	**2**	**4**	2	1	3
Éléments spéciaux	**-**	**-**	**-**	-	34	34
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	**141**	**(82)**	**59**	(102)	(246)	(348)
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	**(36)**	**(15)**	**(51)**	(32)	(7)	(39)
Flux de trésorerie disponibles par secteur	**293 $**	**(9) $**	**284**	46 $	(182) $	(136)
Impôts sur les bénéfices et dépenses nettes de financement[(1)]			**(138)**			(119)
Flux de trésorerie disponibles			**146 $**			(255) $

BA : Aéronautique; BT : Transport

(1) Les impôts sur les bénéfices et les dépenses nettes de financement ne sont pas alloués aux secteurs.

Les flux de trésorerie disponibles par secteur se présentaient comme suit pour les semestres terminés les 31 juillet :

	2006			2005		
	BA	**BT**	**Total**	BA	BT	Total
BAII	**121 $**	**83 $**	**204 $**	128 $	61 $	189 $
Éléments hors caisse :						
Amortissement						
Outillage des programmes	**137**	**-**	**137**	130	-	130
Autres	**72**	**52**	**124**	76	54	130
Pertes sur créances	**14**	**-**	**14**	3	-	3
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles	**-**	**(1)**	**(1)**	(1)	-	(1)
Rémunération à base d'actions	**4**	**3**	**7**	3	2	5
Éléments spéciaux	**-**	**24**	**24**	-	26	26
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	**(185)**	**(345)**	**(530)**	(295)	(354)	(649)
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	**(138)**	**(22)**	**(160)**	(84)	(18)	(102)
Flux de trésorerie disponibles par secteur	**25 $**	**(206) $**	**(181)**	(40) $	(229) $	(269)
Impôts sur les bénéfices et dépenses nettes de financement [(1)]			**(212)**			(189)
Flux de trésorerie disponibles			**(393) $**			(458) $

BA : Aéronautique; BT : Transport
(1) Les impôts sur les bénéfices et les dépenses nettes de financement ne sont pas alloués aux secteurs.

- ***Aéronautique*** – La hausse de 247 millions $ pour le trimestre et de 65 millions $ pour le semestre des flux de trésorerie disponibles par secteur est principalement attribuable aux variations positives du financement d'avions, découlant surtout de la baisse du financement provisoire lié aux avions régionaux et à l'augmentation des avances comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent ,en partie contrebalancées par les variations négatives des créditeurs et frais courus ainsi que des stocks par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent.

- ***Transport*** – L'augmentation de 173 millions $ des flux de trésorerie disponibles par secteur pour le trimestre est surtout attribuable à la variation positive des avances comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, partiellement contrebalancée par une hausse des stocks en regard du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour le semestre, les flux de trésorerie disponibles ont progressé de 23 millions $.

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (à l'exclusion des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles)
Les flux de trésorerie pour les trimestres et les semestres terminés les 31 juillet 2006 et 2005 reflètent surtout la cession d'activités abandonnées, après l'encaisse cédée (se reporter à la note 4 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente, afférente aux états financiers consolidés intermédiaires).

Flux de trésorerie liés aux activités de financement
Les flux de trésorerie utilisés au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2006 reflètent essentiellement les remboursements respectivement de 450 millions $ et de 200 millions $ CAN (176 millions $) de billets à moyen terme de BC en juin et juillet 2006. Les flux de trésorerie utilisés au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2005 reflètent surtout le remboursement de 374 millions $ de dette à long terme.

Les flux de trésorerie utilisés au cours du semestre terminé le 31 juillet 2006 reflètent essentiellement les remboursements susmentionnés sur des billets à moyen terme de BC et le remboursement de 175 millions £ (305 millions $) de débentures en février 2006. Les flux de trésorerie utilisés au cours du semestre terminé le 31 juillet 2005 reflètent surtout le remboursement de 403 millions $ de dette à long terme.

Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées
Les flux de trésorerie utilisés au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2005 reflètent surtout :
- les flux de trésorerie utilisés dans le cadre des activités de financement de 578 millions $.

En partie contrebalancés par :
- les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement de 109 millions $.

Les flux de trésorerie pour le semestre terminé le 31 juillet 2006 reflètent surtout les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation.

Les flux de trésorerie pour le semestre terminé le 31 juillet 2005 reflètent :

- les flux de trésorerie utilisés dans le cadre des activités de financement de 588 millions $.

En partie contrebalancés par :

- les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et d'investissement totalisant 107 millions $.

Par suite des éléments dont il a été question ci-dessus, les espèces et quasi-espèces totalisaient 1,8 milliard $ au 31 juillet 2006, en regard de 2,9 milliards $ au 31 janvier 2006.

VI SOURCES DE FINANCEMENT

Les détails des montants disponibles et des montants prélevés sur les facilités de crédit bancaires au 31 juillet 2006 et au 31 janvier 2006 figurent à la note 6 – Emprunts à court terme, afférente aux états financiers consolidés intermédiaires.

La Société est d'avis que sa situation de trésorerie et ses facilités de crédit actuelles ainsi que ses sources de financement prévues lui permettront de mettre en œuvre des programmes d'investissement, de développer de nouveaux produits, de soutenir la croissance de ses activités, de verser des dividendes sur actions privilégiées et de combler d'autres besoins financiers prévus.

Les sources de financement à court terme disponibles étaient comme suit aux :

	Facilités de crédit		Espèces et quasi-espèces[(1)]	Disponibles à court terme
	Confirmées	Montants disponibles		
31 juillet 2006	**5 490 $**	**1 492 $**	**1 794 $**	**3 286 $**
31 janvier 2006	5 282 $	1 033 $	2 917 $	3 950 $

(1) Incluant des espèces et quasi-espèces de 1,0 milliard $ requises pour répondre aux exigences minimums de liquidités (en vertu de facilités de crédit syndiquées) à la fin de chaque trimestre.

La fluctuation des sources de financement disponibles à court terme était comme suit pour le semestre terminé le 31 juillet 2006 :

Solde au 31 janvier 2006	3 950 $
Remboursement de dette à long terme	(967)
Flux de trésorerie disponibles	(393)
Réduction des lettres de crédit prélevées (déduction faite de l'incidence des fluctuations de taux de change)	251
Écart de conversion sur les facilités de crédit confirmées découlant du raffermissement de l'euro par rapport au dollar américain	208
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	116
Cession d'activités abandonnées, après l'encaisse cédée	67
Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées	50
Autres	4
Solde au 31 juillet 2006	**3 286 $**

VII ARRANGEMENTS FINANCIERS

Soutien au financement provisoire

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, un organisme gouvernemental a consenti à des clients du financement totalisant 135 millions $ échéant à diverses dates jusqu'au 31 août 2006. Les fonds obtenus ont servi à financer un pourcentage du prix de vente des avions. Le solde du prix de vente, totalisant 16 millions $, financé par la Société de façon subordonnée, est inclus dans Financement d'avions (portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux) au 31 juillet 2006. La Société s'est engagée à consentir du financement permanent à ces clients s'il leur est impossible d'obtenir du financement permanent de tiers. Cet engagement est inclus dans les engagements de financement de 1,9 milliard $ décrits à la note 15d) afférente aux états financiers consolidés intermédiaires.

RASPRO

Comme le présentait le rapport annuel de la Société pour l'exercice 2006, il a été décelé, au cours de l'exercice précédent, que les flux de trésorerie de la structure RASPRO seraient différents des prévisions. Le 13 juillet 2006, la Société et son mandataire, Wachovia Capital Markets, LLC, ont convenu de certaines mesures qui doivent être prises afin de rajuster les flux de trésorerie de RASPRO. Ces mesures consistent essentiellement en des paiements additionnels qui ont été ou qui seront faits à la structure RASPRO par diverses parties (y compris des parties non affiliées à la Société). La participation de la Société à ces paiements additionnels a consisté en l'achat, le 13 juillet 2006, de droits totalisant 23 millions $ dans une tranche du produit de la valeur résiduelle de certains avions financés par la structure RASPRO.

RASPRO est assujettie aux règles de consolidation applicables aux entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») qui exigent que les détenteurs de droits variables réévaluent la pertinence de la consolidation lorsque certains événements surviennent. Les événements décrits ci-dessus créent un événement qui entraîne une révision du statut selon les règles régissant les EDDV. En outre, la Société parachève les détails de son soutien financier indirect à RASPRO par l'entremise d'un organisme gouvernemental, ce qui devrait être achevé avant la fin du présent exercice. Ainsi, une évaluation visant à déterminer si RASPRO devrait ou non être consolidée selon les règles régissant les EDDV sera menée une fois connus les détails du soutien financier à l'organisme gouvernemental. La Société ne prévoit pas consolider RASPRO par suite des événements susmentionnés.

L'incidence de ces mesures sur la provision pour éventualités pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2006 n'a pas été importante.

VIII TAUX DE CHANGE

La Société est exposée à des fluctuations de taux de change découlant de la conversion des revenus, des dépenses, des actifs et des passifs des établissements étrangers autonomes utilisant une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain, principalement l'euro, la livre sterling et d'autres devises d'Europe de l'Ouest, et de la conversion d'opérations libellées en devises, principalement le dollar canadien et la livre sterling.

Les taux de change de fin de période utilisés pour convertir les actifs et les passifs étaient comme suit aux :

	31 juillet 2006	31 janvier 2006	Augmentation
Euro	**1,2763**	1,2157	5 %
Dollar canadien	**0,8843**	0,8742	1 %
Livre sterling	**1,8684**	1,7814	5 %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses étaient comme suit pour les trimestres terminés les 31 juillet :

	2006	2005	Augmentation
Euro	**1,2704**	1,2322	3 %
Dollar canadien	**0,8950**	0,8057	11 %
Livre sterling	**1,8526**	1,8137	2 %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses étaient comme suit pour les semestres terminés les 31 juillet :

	2006	2005	Augmentation (diminution)
Euro	**1,2393**	1,2693	(2 %)
Dollar canadien	**0,8824**	0,8094	9 %
Livre sterling	**1,8031**	1,8554	(3 %)

IX DONNÉES RELATIVES AUX ACTIONS

Le tableau suivant présente les données relatives aux actions autorisées, émises et en circulation au 31 juillet 2006 :

	Autorisées	**Émises et en circulation**
Actions classe A (droits de vote multiples)[1]	1 892 000 000	317 178 736
Actions classe B (droits de vote limités)[2]	1 892 000 000	1 433 288 232
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	2 597 907
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	9 402 093
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

[1] Dix votes chacune, convertibles au gré du porteur en une action classe B (droits de vote limités).
[2] Convertibles au gré du porteur en une action classe A (droits de vote multiples) sous certaines conditions.

Le tableau suivant présente les données relatives aux options d'achat d'actions et aux unités d'actions fondées sur le rendement (« UAR ») au 31 juillet 2006.

Options émises et en cours en vertu de régimes d'options d'achat d'actions	48 090 900
UAR émises et en cours en vertu du régime d'UAR	8 127 029

X PRINCIPALES DONNÉES TRIMESTRIELLES

Le tableau suivant présente les principales données trimestrielles pour les huit derniers trimestres.

	2007	2006				2005		
	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Quatrième trimestre	Troisième trimestre
Revenus	**3 515 $**	3 526 $	4 035 $	3 301 $	3 633 $	3 757 $	4 725 $	3 558 $
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies, après impôts	**57 $**	21 $	85 $	(1) $	10 $	41 $	47 $	3 $
Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, après impôts	**1**	3	1	(8)	107	14	9	7
Bénéfice net (perte nette)	**58 $**	24 $	86 $	(9) $	117 $	55 $	56 $	10 $
Bénéfice (perte) par action :								
De base et dilué(e)								
Découlant des activités poursuivies	**0,03 $**	0,01 $	0,05 $	- $	- $	0,02 $	0,02 $	- $
Bénéfice net (perte nette)	**0,03 $**	0,01 $	0,05 $	(0,01) $	0,06 $	0,03 $	0,03 $	- $

29 août 2006

Des renseignements additionnels sur Bombardier Inc., y compris la notice annuelle et le rapport annuel de la Société, peuvent être obtenus sur le site Internet de SEDAR à l'adresse www.sedar.com ou sur le site Internet de Bombardier Inc. à l'adresse www.bombardier.com.

Bombardier, *Bombardier Global 5000*, *Challenger*, *Challenger 300*, *Challenger 604*, *Challenger 800*, *CRJ*, *CRJ200*, *CRJ700*, *CRJ705*, *CRJ900*, *FLEXITY*, *Flexjet*, *Global*, *Global Express*, *Global Express XRS*, *Learjet*, *Learjet 40*, *Learjet 40 XR*, *Learjet 45*, *Learjet 45 XR*, *Learjet 60*, *Learjet 60 XR*, *Q200*, *Q300*, *Q400*, *Skyjet* et *TRAXX* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Bombardier Inc., 800 boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8
Téléphone : 514-861-9481; télécopieur : 514-861-2420; site Internet : www.bombardier.com

An English edition is available upon request to the Public Affairs Department, or on the website at www.bombardier.com under Investor Relations.

BOMBARDIER INC.
BILANS CONSOLIDÉS
(Non vérifiés)
(En millions de dollars américains, sauf le nombre d'actions)

	Notes	31 juillet 2006	31 janvier 2006
Actif			
Espèces et quasi-espèces	6	**1 794 $**	2 917 $
Débiteurs		**1 968**	1 684
Financement d'avions	2	**1 102**	1 457
Stocks	3	**4 000**	3 805
Immobilisations corporelles		**3 048**	3 090
Écart d'acquisition		**2 247**	2 142
Frais reportés - programme de multipropriété		**280**	270
Impôts sur les bénéfices reportés		**702**	653
Actif au titre des prestations constituées		**385**	384
Actifs détenus à des fins de vente	4	**101**	237
Autres actifs	5	**849**	843
		16 476 $	17 482 $
Passif			
Créditeurs et frais courus	7	**6 565 $**	6 866 $
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	3	**2 182**	2 191
Revenus reportés - programme de multipropriété		**339**	325
Impôts sur les bénéfices reportés		**10**	9
Dette à long terme	8	**3 867**	4 747
Passif au titre des prestations constituées		**919**	877
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	4	**19**	42
		13 901	15 057
Capitaux propres			
Actions privilégiées			
Émises et en circulation :			
Série 2 : 2 597 907		**51**	51
Série 3 : 9 402 093		**148**	148
Série 4 : 9 400 000		**148**	148
Actions ordinaires			
Émises et en circulation :			
Classe A : 317 178 736 (319 260 212 au 31 janvier 2006)		**29**	29
Classe B : 1 433 288 232 (1 431 206 756 au 31 janvier 2006)		**1 413**	1 413
Achetées et détenues en mains tierces en vertu du régime d'unités d'actions fondées sur le rendement : 5 434 000 classe B		**(14)**	(14)
Surplus d'apport		**27**	20
Bénéfices non répartis		**593**	525
Écart de conversion		**180**	105
		2 575	2 425
		16 476 $	17 482 $
Engagements et éventualités	15		

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires et apportent des précisions sur la présentation des états financiers.

BOMBARDIER INC.

ÉTATS DES RÉSULTATS ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS CONSOLIDÉS

(Non vérifiés)

(En millions de dollars américains, sauf les montants par action)

		Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	Notes	**2006**	2005	**2006**	2005
			(Redressé - note 1)		(Redressé - note 1)
Revenus					
Fabrication		**2 454 $**	2 628 $	**4 970 $**	5 427 $
Services		**663**	600	**1 290**	1 224
Autres		**398**	405	**781**	739
		3 515	3 633	**7 041**	7 390
Coût des ventes		**3 000**	3 125	**6 043**	6 402
Frais de vente et d'administration		**215**	210	**423**	422
Recherche et développement		**41**	51	**86**	91
Amortissement		**133**	128	**261**	260
Éléments spéciaux	10	**-**	34	**24**	26
		3 389	3 548	**6 837**	7 201
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant ce qui suit :		**126**	85	**204**	189
Revenus de financement	11	**(39)**	(32)	**(78)**	(65)
Dépenses de financement	11	**88**	91	**176**	178
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices		**77**	26	**106**	76
Impôts sur les bénéfices		**20**	16	**28**	25
Bénéfice découlant des activités poursuivies		**57**	10	**78**	51
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	4	**1**	107	**4**	121
Bénéfice net		**58 $**	117 $	**82 $**	172 $
Bénéfice par action :	12				
De base et dilué					
Découlant des activités poursuivies		**0,03 $**	- $	**0,04 $**	0,02 $
Bénéfice net		**0,03 $**	0,06 $	**0,04 $**	0,09 $
Bénéfices non répartis au début de la période		**542 $**	350 $	**525 $**	301 $
Bénéfice net		**58**	117	**82**	172
Dividendes sur actions privilégiées		**(7)**	(6)	**(14)**	(12)
Bénéfices non répartis à la fin de la période		**593 $**	461 $	**593 $**	461 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires et apportent des précisions sur la présentation des états financiers.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS
(Non vérifiés)
(En millions de dollars américains)

	Notes	Trimestres terminés les 31 juillet 2006	2005	Semestres terminés les 31 juillet 2006	2005
			(Redressé - note 1)		(Redressé - note 1)
Activités d'exploitation					
Bénéfice découlant des activités poursuivies		**57 $**	10 $	**78 $**	51 $
Éléments hors caisse :					
Amortissement		**133**	128	**261**	260
Pertes sur créances	2	**14**	1	**14**	3
Impôts sur les bénéfices reportés		**(17)**	(25)	**(31)**	(9)
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles		**(1)**	-	**(1)**	(1)
Rémunération à base d'actions	9	**4**	3	**7**	5
Éléments spéciaux	10	**-**	34	**24**	26
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	13	**7**	(367)	**(585)**	(691)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		**197**	(216)	**(233)**	(356)
Activités d'investissement					
Acquisitions d'immobilisations corporelles		**(54)**	(74)	**(164)**	(139)
Cessions d'immobilisations corporelles		**3**	35	**4**	37
Cession d'activités abandonnées, après l'encaisse cédée	4	**67**	1 363	**67**	1 363
Autres		**24**	95	**13**	124
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		**40**	1 419	**(80)**	1 385
Activités de financement					
Produits de l'émission de dette à long terme		**-**	1	**-**	7
Remboursement de dette à long terme	8	**(646)**	(374)	**(967)**	(403)
Dividendes versés		**(7)**	(6)	**(14)**	(12)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		**(653)**	(379)	**(981)**	(408)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces		**50**	(169)	**116**	(189)
Flux de trésorerie découlant des activités poursuivies		**(366)**	655	**(1 178)**	432
Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées	4	**6**	(492)	**50**	(481)
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces		**(360)**	163	**(1 128)**	(49)
Espèces et quasi-espèces au début de la période		**2 154**	2 143	**2 922**	2 355
Espèces et quasi-espèces à la fin de la période[1]		**1 794 $**	2 306 $	**1 794 $**	2 306 $
[1] Composées des éléments suivants :					
Espèces et quasi-espèces liées aux :					
Activités poursuivies		**1 794 $**	2 302 $	**1 794 $**	2 302 $
Activités abandonnées	4	**-**	4	**-**	4
		1 794 $	2 306 $	**1 794 $**	2 306 $
Information supplémentaire					
Espèces payées pour :					
Intérêts		**128 $**	139 $	**201 $**	228 $
Impôts sur les bénéfices		**30 $**	12 $	**50 $**	23 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires et apportent des précisions sur la présentation des états financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre terminé le 31 juillet 2006
(Non vérifié)
(Les montants des tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire.)

Bombardier Inc. (la « Société ») est constituée en vertu des lois du Canada et est un fabricant de matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions régionaux ainsi que du matériel de transport sur rail.

1. MODE DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR ») pour les états financiers consolidés intermédiaires et suivent les mêmes conventions et méthodes comptables que les plus récents états financiers consolidés annuels. De l'avis de la direction, tous les rajustements nécessaires à une image fidèle sont reflétés dans les états financiers consolidés intermédiaires. Ces rajustements sont normaux et récurrents. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés vérifiés et les notes y afférentes inclus dans le rapport annuel de la Société de l'exercice 2006.

Les résultats d'exploitation des périodes intermédiaires ne reflètent pas nécessairement les résultats d'exploitation de l'exercice entier. Historiquement, le secteur aéronautique (« Aéronautique ») a livré plus d'avions au quatrième trimestre qu'au cours des trois premiers trimestres de l'exercice, ce qui donne lieu à des revenus et à des marges brutes plus élevés pour ce trimestre.

Au cours de l'exercice 2006, la Société a continué de mettre en œuvre sa stratégie visant à réduire les activités de Bombardier Capital (« BC »), et les résultats de BC ne sont plus présentés séparément depuis le quatrième trimestre de l'exercice 2006. Les modifications les plus importantes au mode de présentation des états financiers consolidés intermédiaires de la Société comprennent les suivantes :

- ***Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente*** – Les activités de financement de stocks, de maisons usinées au bilan et hors bilan, de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan de BC sont présentées à titre d'activités abandonnées dans les états des résultats et des flux de trésorerie consolidés, et les actifs et passifs connexes sont présentés à titre d'actifs détenus à des fins de vente et de passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente dans des postes distincts des bilans consolidés (se reporter à la note 4 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente).

- ***Financement d'avions*** – Les activités principales de BC, composées du financement d'avions commerciaux, et les activités de prêts relatifs aux avions d'affaires, sont gérées par Aéronautique et, par conséquent, ces activités font partie des résultats de ce secteur. Les portefeuilles de BC liés à ces activités sont inclus dans Financement d'avions, avec les autres actifs liés au financement d'avions de Aéronautique. Les activités restantes de BC ne sont pas significatives, et les actifs connexes sont compris dans les Autres actifs aux bilans consolidés.

- ***Présentation de BC*** – La situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de BC ne sont plus présentés dans des colonnes distinctes dans les bilans, les états des résultats et les états des flux de trésorerie consolidés.

- ***Revenus de financement et Dépenses de financement*** – Les intérêts créditeurs, y compris les intérêts créditeurs générés par les portefeuilles de l'ancien secteur BC, sont présentés dans Revenus de financement. Les intérêts créditeurs de BC étaient auparavant inclus dans Revenus de financement et les autres intérêts créditeurs, dans Intérêts débiteurs, montant net. Les intérêts débiteurs sur la dette à long terme de l'ancien secteur BC, auparavant inclus dans Coût des ventes, sont présentés dans Dépenses de financement. En outre, certains frais de financement qui figuraient dans le coût des ventes de Aéronautique ont été reclassés dans Dépenses de financement.

Bombardier Inc. et ses filiales exercent leurs activités dans deux secteurs distincts, le secteur aéronautique et le secteur transport (« Transport »), chacun se caractérisant par un cycle d'exploitation particulier; par conséquent, les bilans consolidés ne sont pas classifiés. La date de fin d'exercice de la plupart des entités légales de

Transport est le 31 décembre. Ainsi, la Société consolide les activités de Transport avec le reste de ses activités avec un décalage d'un mois. Dans la mesure où des opérations ou des événements importants se produisent au cours de la période de décalage d'un mois, les états financiers consolidés intermédiaires de la Société sont rajustés en conséquence.

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour le présent trimestre.

2. FINANCEMENT D'AVIONS

Le financement d'avions s'établissait comme suit aux :

	31 juillet 2006	31 janvier 2006
Avions commerciaux		
Financement provisoire[1]		
Prêts	**180 $**	435 $
Créances liées à des contrats de location	**233**	388
	413	823
Financement à long terme		
Prêts	**315**	278
Créances liées à des contrats de location[2]	**116**	104
	431	382
Prêts – avions d'affaires[3]	**47**	58
Prêts et créances liées à des contrats de location – total	**891**	1 263
Provision pour pertes sur créances	**(99)**	(84)
	792	1 179
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	**269**	230
Placements dans des structures de financement	**41**	48
	1 102 $	1 457 $

[1] Le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux est composé d'un crédit-relais accordé aux clients jusqu'à ce qu'un financement permanent d'un tiers soit obtenu.
[2] Comprend 44 millions $ en créances liées à des contrats de location relatifs à des entités à détenteurs de droits variables (« EDDV») consolidées au 31 juillet 2006 (67 millions $ au 31 janvier 2006).
[3] Ce portefeuille est en voie d'être liquidé.

Prêts et créances liées à des contrats de location – Le financement consenti à quatre transporteurs aériens représentait environ 46 % du total des prêts et créances liées à des contrats de location au 31 juillet 2006 (trois transporteurs aériens représentant 41 % au 31 janvier 2006). Les prêts et créances liées à des contrats de location sont généralement garantis par les actifs connexes.

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		**Semestres terminés les 31 juillet**	
	2006	2005	**2006**	2005
Solde au début de la période	**84 $**	95 $	**84 $**	94 $
Pertes sur créances	**14**	1	**14**	3
Montants radiés, après recouvrements	**1**	(3)	**1**	(4)
Solde à la fin de la période	**99 $**	93 $	**99 $**	93 $

Les prêts et créances liées à des contrats de location douteux s'élevaient à 61 millions $ au 31 juillet 2006 (237 millions $ au 31 janvier 2006).

Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation – Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation étaient comme suit aux :

	31 juillet 2006		31 janvier 2006	
	Coût	**Valeur comptable nette**	Coût	Valeur comptable nette
Avions commerciaux d'occasion	**299 $**	**215 $**	292 $	190 $
Avions d'affaires d'occasion	**61**	**54**	42	40
	360 $	**269 $**	334 $	230 $

3. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 juillet 2006	31 janvier 2006
Contrats à long terme		
Coûts engagés et marges comptabilisées	**3 380 $**	3 378 $
Moins : paiements reçus et facturations progressives[(1)]	**(1 694)**	(1 861)
	1 686	1 517
Programmes aéronautiques		
Coûts engagés	**2 424**	2 341
Moins : paiements reçus[(2)]	**(1 016)**	(873)
	1 408	1 468
Produits finis[(3)]	**906**	820
	4 000 $	3 805 $

(1) Les paiements reçus, considérés comme des paiements en contrepartie de travaux exécutés, s'élevant à 1694 millions $ au 31 juillet 2006 (1861 millions $ au 31 janvier 2006), ont été déduits des stocks des contrats à long terme. Les avances reçues et les facturations progressives en excédent des coûts connexes, s'élevant à 1695 millions $ au 31 juillet 2006 (1673 millions $ au 31 janvier 2006), constituent un passif présenté à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes aux bilans consolidés.

(2) Les paiements reçus, considérés comme des paiements en contrepartie de travaux exécutés, s'élevant à 1016 millions $ au 31 juillet 2006 (873 millions $ au 31 janvier 2006), ont été déduits des stocks des programmes aéronautiques. Les avances reçues en excédent des coûts connexes, s'élevant à 487 millions $ au 31 juillet 2006 (518 millions $ au 31 janvier 2006), constituent un passif présenté à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes aux bilans consolidés.

(3) Les produits finis comprennent quatre avions neufs non rattachés à une commande ferme et 11 avions d'occasion totalisant 149 millions $ au 31 juillet 2006 (six avions neufs et huit avions d'occasion totalisant 155 millions $ au 31 janvier 2006).

Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2007, étant donné les difficultés croissantes à prédire la combinaison des commandes futures des programmes *CRJ700* et *CRJ900* par suite de modifications des clauses de portée aux États-Unis, la Société a décidé d'aligner la date d'achèvement des programmes aux fins comptables sur la date la plus rapprochée des deux dates initiales. Ainsi, les quantités d'avions des programmes aux fins comptables ont été réduites, passant de 550 à 420 unités, et un redressement cumulatif de 74 millions $ a été comptabilisé dans le coût des ventes.

4. ACTIVITÉS ABANDONNÉES ET ACTIFS DÉTENUS À DES FINS DE VENTE

En mai 2006, la Société a vendu ses activités de financement de biens de consommation pour un produit au comptant de 67 millions $, ce qui a entraîné une perte après impôts de 2 millions $.

Les activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente comprennent les activités de BC qui suivent :

- financement de stocks, activités vendues en mai 2005;
- maisons usinées au bilan, activités vendues en juillet 2005;
- maisons usinées hors bilan, transfert des droits et des obligations de gestion achevé en mars 2006;
- financement de biens de consommation, activités vendues en mai 2006; et
- financement de wagons à marchandises au bilan et hors bilan.

Les actifs et les passifs connexes ont été présentés à titre d'actifs détenus à des fins de vente et de passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente dans des postes distincts aux bilans consolidés, et les résultats d'exploitation connexes ont été présentés à titre d'activités abandonnées à l'état des résultats et à l'état des flux de trésorerie consolidés pour toutes les périodes présentées.

Les actifs détenus à des fins de vente et les passifs liés à ces actifs étaient comme suit aux :

	31 juillet 2006	31 janvier 2006
Actif		
Espèces et quasi-espèces	**-**	**$** 5 $
Débiteurs	**12**	58
Impôts sur les bénéfices reportés	**31**	33
Autres actifs[(1)]	**58**	141
	101	**$** 237 $
Passif		
Créditeurs et frais courus	**19**	**$** 40 $
Dette à long terme	**-**	2
	19	**$** 42 $

(1) Comprend 31 millions $ d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au 31 juillet 2006 (77 millions $ de débiteurs financiers et 31 millions $ d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au 31 janvier 2006).

Les résultats d'exploitation, y compris les intérêts débiteurs alloués, étaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		**Semestres terminés les 31 juillet**	
	2006	2005	**2006**	2005
Revenus – Autres	**23**	**$** 47 $	**48**	**$** 125 $
Coût des ventes	**17**	29	**34**	70
Frais de vente et d'administration	**1**	10	**5**	26
Amortissement	**-**	1	**-**	2
	18	40	**39**	98
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices	**5**	7	**9**	27
Impôts sur les bénéfices	**2**	3	**3**	9
	3	4	**6**	18
Gain (perte) après impôts sur la vente des activités suivantes :				
Financement de stocks	**-**	121	**-**	121
Maisons usinées au bilan	**-**	(18)	**-**	(18)
Financement de biens de consommation	**(2)**	-	**(2)**	-
	1	**$** 107 $	**4**	**$** 121 $

Les flux de trésorerie découlant des activités abandonnées étaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		**Semestres terminés les 31 juillet**	
	2006	2005	**2006**	2005
Activités d'exploitation	**6**	**$** (23) $	**52**	**$** 37 $
Activités d'investissement	**-**	109	**-**	70
Activités de financement	**-**	(578)	**(2)**	(588)
	6	**$** (492) $	**50**	**$** (481) $

5. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 juillet 2006	31 janvier 2006
Frais payés d'avance	**164 $**	178 $
Actifs incorporels à durée de vie utile limitée, déduction faite de l'amortissement cumulé de 106 millions $ au 31 juillet 2006 (94 millions $ au 31 janvier 2006)	**147**	148
Placements dans des sociétés sous influence notable[1]	**130**	97
Placements dans des titres	**88**	91
Encaisse affectée[2]	**85**	81
Portefeuilles en liquidation progressive[3]	**29**	41
Instruments financiers dérivés	**28**	28
Prêts	**19**	14
Dépôts	**19**	14
Placement en actions privilégiées de l'ancien secteur Produits récréatifs de la Société	**-**	30
Autres	**140**	121
	849 $	843 $

[1] Principalement liés à Transport.
[2] Comprend 70 millions $ en encaisse affectée liée aux EDDV consolidées au 31 juillet 2006 et au 31 janvier 2006.
[3] Principalement composés du portefeuille de matériel industriel de BC.

6. EMPRUNTS À COURT TERME

En vertu d'ententes avec des syndicats bancaires, la Société doit respecter certaines clauses restrictives financières, y compris des liquidités minimales de 1,0 milliard $ en espèces et quasi-espèces à la fin de chacun des trimestres. Les clauses restrictives financières applicables (calculées en excluant l'ancien secteur BC) étaient respectées au 31 juillet 2006 et au 31 janvier 2006.

Les facilités de crédit, ainsi que leurs échéances, étaient comme suit au 31 juillet 2006 :

	Montants confirmés	**Montants Prélevés**	**Lettres de crédit prélevées**	**Montants disponibles**	**Échéance (exercice)**
Européenne	**4 020[1] $**	**- $**	**2 825 $**	**1 195 $**	**2008**
Lettres de crédit européennes	**370[2]**	**s.o.**	**330**	**40**	**2008-2009**
Nord-américaine	**1 100**	**-**	**843**	**257**	**2008**
	5 490 $	**- $**	**3 998 $**	**1 492 $**	

s.o. : sans objet.
[1] 3150 millions €.
[2] 290 millions €.

Les facilités de crédit, ainsi que leurs échéances, étaient comme suit au 31 janvier 2006 :

	Montants confirmés	Montants Prélevés	Lettres de crédit prélevées	Montants disponibles	Échéance (exercice)
Européenne	3 829[1] $	- $	3 160 $	669 $	2008
Lettres de crédit européennes	353[2]	s.o.	327	26	2008-2009
Nord-américaine	1 100	-	762	338	2008
	5 282 $	- $	4 249 $	1 033 $	

s.o. : sans objet.
[1] 3150 millions €.
[2] 290 millions €.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans les tableaux ci-dessus, la Société avait des lettres de crédit totalisant 102 millions $ au 31 juillet 2006 (79 millions $ au 31 janvier 2006).

7. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les créditeurs et frais courus étaient comme suit aux :

	31 juillet 2006	31 janvier 2006
Créditeurs	**1 900 $**	1 944 $
Mesures incitatives à la vente[1]	**1 062**	1 252
Frais courus	**1 023**	987
Garanties de produits	**989**	970
Salaires et avantages sociaux à payer	**402**	395
Impôts sur les bénéfices et autres taxes	**212**	240
Indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire	**98**	129
Intérêts	**71**	130
Provisions pour obligations de rachat[2]	**70**	70
Part des actionnaires sans contrôle	**42**	28
Autres	**696**	721
	6 565 $	6 866 $

(1) Composées de la provision pour garanties de crédit, garanties portant sur la valeur résiduelle et options de reprise ainsi que d'autres provisions et obligations associées à la vente d'avions (voir la note 15 – Engagements et éventualités).
(2) Voir la note 15 – Engagements et éventualités.

Indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire et autres coûts connexes – Les variations de la provision pour indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire et autres coûts connexes ont été comme suit pour les trimestres et les semestres terminés les 31 juillet 2006 et 2005 :

	Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	**Autres**	**Total**
Solde au 31 janvier 2006	**129 $**	**30 $**	**159 $**
Charge du trimestre[1]	**4**	**20**	**24**
Variations des estimations[1]	**(12)**	**-**	**(12)**
Montants versés	**(15)**	**(27)**	**(42)**
Incidence des fluctuations de taux de change	**3**	**1**	**4**
Solde au 30 avril 2006	**109**	**24**	**133**
Montants versés	**(12)**	**(4)**	**(16)**
Incidence des fluctuations de taux de change	**1**	**-**	**1**
Solde au 31 juillet 2006	**98 $**	**20 $**	**118 $**

(1) La charge de 24 millions $ a été comptabilisée dans les éléments spéciaux de Transport (voir la note 10 – Éléments spéciaux) et les variations des estimations totalisant 12 millions $ ont été comptabilisées dans le coût des ventes de Aéronautique.

	Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	Autres	Total
Solde au 31 janvier 2005	251 $	17 $	268 $
Charge du trimestre[1]	8	12	20
Variations des estimations[1]	-	(27)	(27)
Montants reçus (versés)	(37)	26	(11)
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)	-	(2)
Solde au 30 avril 2005	220	28	248
Charge du trimestre[2]	7	33	40
Variations des estimations[2]	(8)	-	(8)
Montants versés	(21)	(23)	(44)
Incidence des fluctuations de taux de change	(10)	-	(10)
Solde au 31 juillet 2005	188 $	38 $	226 $

(1) Dont un revenu de 8 millions $ a été comptabilisé dans les éléments spéciaux de Transport (voir la note 10 – Éléments spéciaux) et une charge de 1 million $ a été comptabilisée dans le coût des ventes de Aéronautique.
(2) Dont une charge de 34 millions $ a été comptabilisée dans les éléments spéciaux de Transport (voir la note 10 – Éléments spéciaux) et un revenu de 2 millions $ a été comptabilisé dans le coût des ventes de Aéronautique.

8. DETTE À LONG TERME

Au 31 juillet 2006, la dette à long terme de la Société comprenait un montant de 57 millions $ lié à des EDDV consolidées (80 millions $ au 31 janvier 2006) relativement à des structures existant avant le 1er mai 2004.

- En juillet 2006, BC a remboursé à leur échéance des billets à moyen terme totalisant 200 millions $ CAN (176 millions $).
- En juin 2006, BC a remboursé à leur échéance des billets à moyen terme totalisant 450 millions $.
- En février 2006, la Société a remboursé à leur échéance des débentures totalisant 175 millions £ (305 millions $).

9. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

Régimes d'options d'achat d'actions

Le nombre d'options d'achat d'actions attribuées pour acheter des actions classe B (droits de vote limités) et la juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution correspondante étaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2006	2005	**2006**	2005
Nombre d'options d'achat d'actions attribuées	**7 367 500**	6 944 000	**7 367 500**	6 974 000
Juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution	**1,44 $**	0,80 $	**1,44 $**	0,80 $

La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'évaluation des options, d'après les hypothèses moyennes pondérées suivantes :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2006	2005	**2006**	2005
Taux d'intérêt sans risque	**4,21 %**	3,35 %	**4,21 %**	3,35 %
Durée de vie prévue	**5 ans**	5 ans	**5 ans**	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	**53,06 %**	50,06 %	**53,06 %**	50,06 %
Rendement prévu des dividendes	**- %**	1,20 %	**- %**	1,20 %

Au 31 juillet 2006 et au 31 janvier 2006, il y avait respectivement 48 090 900 et 53 323 900 options émises et en cours. Aucune option n'a été exercée au cours des trimestres et semestres terminés les 31 juillet 2006 et 2005.

Des charges de rémunération de respectivement 2 millions $ et 4 millions $ ont été comptabilisées au cours du trimestre et du semestre terminés le 31 juillet 2006 (respectivement 3 millions $ et 5 millions $ au cours des périodes correspondantes de l'exercice précédent) relativement aux régimes d'options d'achat d'actions.

Toutes les attributions accordées ou modifiées avant le 1er février 2003 ont été comptabilisées comme des opérations portant sur les capitaux propres. Aucune charge de rémunération n'est comptabilisée dans les états des résultats consolidés pour ces attributions.

Régime d'unités d'actions fondées sur le rendement

En juin 2006, la Société a attribué 4 268 500 unités d'actions fondées sur le rendement (« UAR ») à des dirigeants et à d'autres employés clés. Les UAR seront acquises le 7 juin 2009, si certains objectifs de rendement financier sont atteints. Le ratio de conversion des UAR acquises varie de 70 % à 150 %.

Au 31 juillet 2006 et au 31 janvier 2006, respectivement 8 127 029 et 4 014 082 UAR étaient émises et en cours.

Des charges de rémunération de respectivement 2 millions $ et 3 millions $ ont été comptabilisées au cours du trimestre et du semestre terminés le 31 juillet 2006 (néant au cours des périodes correspondantes de l'exercice précédent) relativement au régime d'UAR.

10. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux étaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2006	2005	**2006**	2005
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	**- $**	1 $	**4 $**	8 $
Autres[(1)]	**-**	33	**20**	18
	-	34	**24**	26
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	**-**	(2)	**(2)**	(7)
	- $	32 $	**22 $**	19 $

(1) Composés de frais de résiliation de contrats de location, de coûts environnementaux ainsi que d'autres coûts. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2005, composés aussi de gains non imposables réalisés lors de la vente de terrains et d'immeubles, totalisant 27 millions $.

Les éléments spéciaux ont trait aux activités de restructuration visant à réduire la structure des coûts de Transport. Le plan de restructuration est essentiellement achevé. Toutes les charges liées au plan de restructuration, totalisant 633 millions $, avaient été comptabilisées au 30 avril 2006. Les sorties de fonds nettes devraient totaliser 467 millions $, dont une tranche de 374 millions $ avait été déboursée au 31 juillet 2006. Pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2006, les sorties de fonds nettes totalisaient 16 millions $ et 57 millions $ (37 millions $ et 40 millions $ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent).

11. REVENUS DE FINANCEMENT ET DÉPENSES DE FINANCEMENT

Les revenus de financement et les dépenses de financement de la Société ont été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2006	2005	**2006**	2005
Revenus de financement				
Prêts et créances liées à des contrats de location – après incidence des instruments de couverture	**(13) $**	(21) $	**(35) $**	(42) $
Espèces et quasi-espèces	**(16)**	(10)	**(31)**	(18)
Dividendes sur actions privilégiées	**(7)**	-	**(7)**	-
Autres	**(3)**	(1)	**(5)**	(5)
	(39) $	(32) $	**(78) $**	(65) $
Dépenses de financement				
Intérêts débiteurs – dette à long terme, après incidence des instruments de couverture	**71 $**	71 $	**135 $**	139 $
Désactualisation de l'obligation liée aux mesures incitatives à la vente, incluant les passifs éventuels	**13**	16	**29**	32
Autres	**4**	4	**12**	7
	88 $	91 $	**176 $**	178 $

12. BÉNÉFICE PAR ACTION

Le bénéfice par action de base et dilué a été calculé comme suit :

(Nombre d'actions en milliers)	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2006	2005	**2006**	2005
Bénéfice découlant des activités poursuivies	**57 $**	10 $	**78 $**	51 $
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	**(7)**	(6)	**(14)**	(12)
Bénéfice découlant des activités poursuivies attribuable aux porteurs d'actions ordinaires	**50**	4	**64**	39
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	**1**	107	**4**	121
Bénéfice net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires	**51 $**	111 $	**68 $**	160 $
Nombre moyen pondéré de base et dilué d'actions ordinaires en circulation	**1 745 033**	1 750 467	**1 745 033**	1 750 467
Bénéfice par action de base et dilué :				
Découlant des activités poursuivies	**0,03 $**	- $	**0,04 $**	0,02 $
Découlant des activités abandonnées	**-**	0,06	**-**	0,07
	0,03 $	0,06 $	**0,04 $**	0,09 $

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions a été exclue du calcul du bénéfice par action dilué dans le tableau ci-dessus, étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou aux seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société pour les périodes présentées.

13. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE LIÉS À L'EXPLOITATION

La variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation s'établissait comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2006	2005	**2006**	2005
Débiteurs	**(197) $**	(205) $	**(253) $**	(236) $
Financement d'avions	**264**	(97)	**159**	(175)
Stocks	**218**	25	**(152)**	(151)
Frais reportés – programme de multipropriété	**(5)**	(56)	**(10)**	(110)
Créditeurs et frais courus	**(181)**	(37)	**(296)**	(88)
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	**(94)**	(74)	**(72)**	(101)
Revenus reportés – programme de multipropriété	**6**	29	**14**	95
Passif au titre des prestations constituées, montant net	**(9)**	(1)	**18**	5
Autres actifs	**5**	49	**7**	70
	7 $	(367) $	**(585) $**	(691) $

14. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Les composantes du coût des avantages étaient comme suit pour les trimestres terminés les 31 juillet :

	2006		2005	
	Prestations de retraite	**Autres avantages**	Prestations de retraite	Autres avantages
Coût des services rendus au cours de la période	**51 $**	**8 $**	42 $	2 $
Intérêts débiteurs	**77**	**5**	71	5
Rendement prévu des actifs des régimes	**(73)**	**-**	(60)	-
Amortissement du coût des services passés	**3**	**(1)**	2	-
Amortissement de la perte actuarielle	**31**	**4**	18	4
Perte de compression	**1**	**-**	1	-
Perte sur règlement	**1**	**-**	-	-
	91 $	**16 $**	74 $	11 $

Les composantes du coût des avantages étaient comme suit pour les semestres terminés les 31 juillet :

	2006		2005	
	Régimes de retraite	**Autres avantages**	Régimes de retraite	Autres avantages
Coût des services rendus au cours de la période	**102**	**11**	84	5
Intérêts débiteurs	**151**	**10**	144	10
Rendement prévu des actifs des régimes	**(143)**	**-**	(120)	-
Amortissement des coûts des services passés	**5**	**(1)**	3	-
Amortissement de la perte actuarielle	**55**	**8**	37	7
Perte (gain) de compression	**1**	**-**	1	(1)
Perte sur règlement	**1**	**-**	-	-
	172	**28**	149	21

15. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

En plus des engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés intermédiaires, la Société est soumise à d'autres risques hors bilan. Le tableau suivant présente le risque éventuel maximal pour chaque groupe important de risques. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des déboursés prévus par la Société.

	31 juillet 2006		31 janvier 2006	
	Risque éventuel maximal	**Provisions et obligations[1]**	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations[1]
Ventes d'avions				
Crédit (a)	**1 397**		1 409	
Valeur résiduelle (a)	**2 626**		2 565	
Risques mutuellement exclusifs[2]	**(907)**		(892)	
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	**3 116**	**762**	3 082	952
Options de reprise (b)	**1 446**	**14**	1 230	12
Autres[3]				
Crédit et valeur résiduelle (e)	**176**	**-**	170	-
Obligations de rachat (f)	**173**	**70**	165	70
Garanties d'exécution (g)	**293**	**-**	938	-

(1) Incluses dans les créditeurs et frais courus.
(2) Certaines garanties portant sur la valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont venues à échéance sans être exercées et, par conséquent, les montants de ces garanties ne doivent pas être additionnés pour établir le risque combiné maximal de la Société.
(3) La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir le paragraphe h plus loin).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle, dans le cadre de ventes d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties compte non tenu de l'avantage net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles pour réduire le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes anticipées ont été établies pour tenir compte des risques liés à ces garanties après avoir pris en considération l'incidence de la valeur estimative de revente des avions, laquelle est fondée sur des évaluations indépendantes de tiers, du produit anticipé d'autres actifs couvrant de tels risques ainsi que des passifs pouvant servir à couvrir ces risques. Le produit anticipé de la vente des actifs donnés en sûreté devrait couvrir l'ensemble des risques de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu des provisions et passifs déjà constitués.

Ventes d'avions

a) *Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle* – La Société fournit des garanties de crédit sous forme de garanties de paiement de loyer et de remboursements de prêts, ainsi que des services liés à la revente d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à l'exercice 2026. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit est lié à des clients exploitant des sociétés aériennes commerciales. Le risque de crédit relatif à trois clients de l'aviation commerciale représentait 62 % du total du risque de crédit maximal au 31 juillet 2006. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie de crédit que si les avions sous-jacents sont vendus à un tiers.

En outre, la Société offre des garanties portant sur la valeur résiduelle d'avions à la date d'échéance de certaines ententes de financement et de location. Ces garanties prévoient un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu d'une garantie portant sur la valeur résiduelle ne peut être faite qu'à la vente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties portant sur la valeur résiduelle en cours au 31 juillet 2006 ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées :

Moins d'un an	14 $
De 1 an à 5 ans	166
De 6 à 10 ans	686
De 11 à 15 ans	1 023
Par la suite	737
	2 626 $

b) *Options de reprise* – Relativement à la vente d'avions neufs, la Société fournit, de temps à autre, des options de reprise aux clients. Ces options offrent aux clients de rendre leur avion d'occasion, à un montant prédéterminé et pendant une période prédéterminée, moyennant l'achat d'un avion neuf.

L'engagement de la Société visant l'achat d'avions d'occasion, à la date d'exercice la plus rapprochée, se présentait comme suit au 31 juillet 2006 :

Moins d'un an	1 119 $
De 1 an à 3 ans	198
De 4 à 5 ans	94
Par la suite	35
	1 446 $

La Société réévalue ses engagements d'achat d'avions découlant des options de reprise à la lumière de la juste valeur prévue des avions et comptabilise les pertes anticipées à l'état des résultats. La juste valeur d'un avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information recueillie sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire. Les provisions relatives aux pertes anticipées sur les options de reprise totalisaient 9 millions $ au 31 juillet 2006 (11 millions $ au 31 janvier 2006). Ces provisions ont été établies selon la probabilité que ces options seront exercées. De plus, la Société avait une provision à l'égard des options de reprise relatives à des commandes fermes d'acheter des avions neufs de 5 millions $ au 31 juillet 2006 (1 million $ au 31 janvier 2006).

c) *Options de vente multipropriété* – En vertu du programme nord-américain de multipropriété *Flexjet*, la Société offre à ses clients l'option de revendre leurs parts d'avion à la juste valeur estimative au cours d'une période prédéterminée à compter de la date d'achat. L'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondé sur les justes valeurs actuelles estimatives totalisait 621 millions $ au 31 juillet 2006 (573 millions $ au 31 janvier 2006). Étant donné que le prix d'achat est établi à la juste valeur estimative des parts d'avion lorsque l'option est exercée, la Société n'encourt pas de risque hors bilan lié à ces options.

d) *Engagements de financement* – La Société s'est engagée à consentir du financement dans le cadre de la vente future d'avions dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2010 et relativement à une facilité de financement hors bilan de 135 millions $. Le total de l'engagement de financement de la Société, déduction faite du financement par des tiers déjà en place, s'élevait à 1,9 milliard $ au 31 juillet 2006 (2,2 milliards $ au 31 janvier 2006). La Société réduit ses risques de taux d'intérêt et de crédit en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement qui doivent être satisfaites par les parties faisant l'objet de la garantie avant que ces dernières puissent bénéficier de l'engagement de la Société, et en concluant des garanties de taux d'intérêt plafonds.

Autres garanties

e) ***Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle*** – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 46 millions $ au 31 juillet 2006 et au 31 janvier 2006. Cette garantie vient à échéance en 2026 et est relative à un client. De plus, à la date d'échéance de certaines ententes de financement et autres conventions, la Société avait fourni des garanties portant sur la valeur résiduelle totalisant 130 millions $ au 31 juillet 2006 (124 millions $ au 31 janvier 2006), principalement liées à Transport. La plupart de ces garanties peuvent être exercées en 2012.

f) ***Obligations de rachat*** – La Société a offert à certains prestataires de financement de Transport, le droit, sous certaines conditions, de revendre du matériel à la Société à des prix prédéterminés. Un montant de 173 millions $ au 31 juillet 2006 (165 millions $ au 31 janvier 2006) est lié à deux ententes en vertu desquelles la Société peut être tenue, à compter de l'exercice 2009, de racheter le matériel au prestataire de financement en cas de défaut de paiement de la part du client. En outre, à trois dates distinctes, à compter de l'exercice 2009, la Société peut également être tenue de racheter le matériel. Dans le cadre de cet engagement, des fonds ont été déposés par le client dans des comptes de dépôt en garantie, lesquels, avec l'intérêt cumulé, devraient suffire à couvrir entièrement le risque de la Société. Une provision pour obligations de rachat totalisant 70 millions $ était incluse dans les créditeurs et frais courus au 31 juillet 2006 et au 31 janvier 2006.

g) ***Garanties d'exécution*** – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats de Transport, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Dans le cours normal des affaires en vertu de ces obligations conjointes et solidaires, ou dans le cadre de garanties d'exécution qui peuvent être émises à cet égard, chaque partenaire est généralement responsable face à un client de tout manquement des autres partenaires. Ces projets prévoient normalement des contre-indemnités entre partenaires. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client. Le risque maximal de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait environ 50 millions $ au 31 juillet 2006 (178 millions $ au 31 janvier 2006). Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur contractuelle totale revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque de la Société totaliserait environ 243 millions $ au 31 juillet 2006 (760 millions $ au 31 janvier 2006). Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé, et aucun passif important n'a été constaté dans les états financiers consolidés intermédiaires relativement à ces obligations et garanties.

h) ***Autres*** – Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces indemnités.

Opérations de cession-bail

La Société a conclu des opérations de cession-bail avec des tiers principalement liées à des wagons à marchandises, une activité abandonnée (voir la note 4 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente), ainsi qu'à des avions d'occasion. Les wagons à marchandises sont pour la plupart loués simultanément à des exploitants. Les garanties portant sur la valeur résiduelle, liées surtout aux avions d'occasion, totalisaient 47 millions $ au 31 juillet 2006 (43 millions $ au 31 janvier 2006).

Contrats de location-exploitation

La Société loue des immeubles et du matériel et a pris en charge des contrats de location-exploitation d'avions lors de la vente d'avions neufs. Les garanties portant sur la valeur résiduelle s'y rattachant totalisaient 59 millions $ au 31 juillet 2006 (63 millions $ au 31 janvier 2006).

Litiges et réclamations

Le 7 février 2005, le Teamsters Local 445 Freight Division Pension Fund a intenté un recours collectif devant la cour de district américaine du Southern District of New York contre la Société, Bombardier Capital Inc., Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation (« BCMSC ») et autres pour violations présumées des lois fédérales sur les valeurs mobilières relatives aux certificats de titres de premier rang / subordonnés avec flux

identiques de série 2000-A (Senior/Subordinated Pass-Through Certificates, Series 2000-A) de BCMSC échéant le 15 janvier 2030. Le 15 avril 2005, les plaignants ont déposé un recours modifié. Les modifications comprennent l'inclusion de tous les acheteurs sur le marché secondaire de certificats de titres de premier rang / subordonnés avec flux identiques de série 1998-A, de série 1998-B, de série 1998-C, de série 1999-A, de série 1999-B, de série 2000-A et de série 2000-B de BCMSC comme composante de la demande de recours collectif. Bien que la Société ne puisse prédire l'issue d'un litige, selon l'information actuellement disponible, la Société est d'avis qu'elle dispose de défenses solides et a l'intention de défendre vigoureusement sa position.

La Société est aussi défenderesse dans certaines actions judiciaires en suspens devant divers tribunaux en matière de responsabilité de produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des actions judiciaires en suspens au 31 juillet 2006, selon les informations actuellement disponibles, la direction est d'avis que la résolution de ces actions judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2007, la Société a conclu une entente avec Mitsubishi Heavy Industries of Japan (« MHI »), un fournisseur de composants d'avions, en vue de transférer la production de certains composants relatifs au programme de biturbopropulseur *Q400* aux installations de fabrication de la Société à Belfast, à Montréal et au Mexique, et à la Shenyang Aircraft Corporation en Chine. Dans le cadre de cette entente, les parties ont convenu d'un paiement de 84 millions $ de MHI à la Société relativement au transfert de la production. Par conséquent, la Société a comptabilisé au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2007 un gain de 84 millions $ dans le coût des ventes.

16. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

RASPRO

Comme le présentait le rapport annuel de la Société de l'exercice 2006, il a été décelé, au cours de l'exercice précédent, que les flux de trésorerie de la structure RASPRO seraient différents des prévisions. Le 13 juillet 2006, la Société et son mandataire, Wachovia Capital Markets, LLC, ont convenu de certaines mesures qui doivent être prises afin de rajuster les flux de trésorerie de RASPRO. Ces mesures consistent essentiellement en des paiements additionnels qui ont été ou qui seront faits à la structure RASPRO par diverses parties (y compris des parties non affiliées à la Société). La participation de la Société à ces paiements additionnels a consisté en l'achat, le 13 juillet 2006, de droits totalisant 23 millions $ dans une tranche du produit de la valeur résiduelle de certains avions financés par la structure RASPRO.

RASPRO est assujettie aux règles de consolidation applicables aux EDDV qui exigent que les détenteurs de droits variables réévaluent la pertinence de la consolidation lorsque certains événements surviennent. Les événements décrits ci-dessus créent un événement qui entraîne une révision du statut selon les règles régissant les EDDV. En outre, la Société parachève les détails de son soutien financier indirect à RASPRO par l'entremise d'un organisme gouvernemental, ce qui devrait être achevé avant la fin du présent exercice. Ainsi, une évaluation visant à déterminer si RASPRO devrait ou non être consolidée selon les règles régissant les EDDV sera menée une fois connus les détails du soutien financier à l'organisme gouvernemental. La Société ne prévoit pas consolider RASPRO par suite des événements susmentionnés.

L'incidence de ces mesures sur la provision pour éventualités pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2006 n'a pas été importante.

Autres

Au cours du semestre terminé le 31 juillet 2006, la Société a conclu des arrangements avec des EDDV liés aux structures de financement pour la vente d'avions régionaux. Les actifs et passifs de ces EDDV s'élevaient respectivement à 268 millions $ et 212 millions $ au 31 juillet 2006. La direction a déterminé que la Société n'est pas le principal bénéficiaire de ces structures et, par conséquent, il n'est pas nécessaire de consolider ces EDDV.

17. INFORMATION SECTORIELLE

La Société compte deux secteurs isolables : Aéronautique et Transport. Chaque secteur isolable offre différents produits et services et nécessite des technologies et des stratégies de marketing distinctes.

Aéronautique	Transport
Aéronautique est un constructeur d'avions d'affaires, d'avions régionaux et d'avions amphibies et un fournisseur de services connexes. Il offre une famille complète de biréacteurs régionaux et de biturbopropulseurs commerciaux ainsi qu'un vaste éventail d'avions d'affaires. Il propose également le programme de multipropriété *Flexjet*, des programmes donnant droit à des heures de vol, des services de logistique de pièces, des services techniques, des services d'entretien d'avions et des services de formation au pilotage.	Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes en plus d'offrir une gamme complète de véhicules de transport-passagers, de locomotives, de véhicules légers sur rail et de systèmes de transport automatisés. Il propose aussi des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des systèmes de transport et fournit des solutions de contrôle ferroviaire. Transport est également un prestataire de services d'entretien.

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le rapport annuel de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2006.

La direction évalue le rendement sectoriel selon le bénéfice avant revenus de financement et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices.

Les dépenses du siège social sont allouées aux secteurs, généralement selon leurs revenus respectifs.

Les actifs sectoriels nets excluent les espèces et quasi-espèces, les impôts sur les bénéfices reportés et les actifs détenus à des fins de vente, et sont présentés déduction faite des créditeurs et frais courus (excluant les intérêts à payer et les impôts sur les bénéfices), les avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes, les revenus reportés du programme de multipropriété et le passif au titre des prestations constituées.

CRJ, CRJ700, CRJ900, Flexjet et *Q400* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

INFORMATION SECTORIELLE

Pour les trimestres terminés les 31 juillet	Notes	Bombardier Inc. consolidé 2006	Bombardier Inc. consolidé 2005	Aéronautique 2006	Aéronautique 2005	Transport 2006	Transport 2005
			(Redressé - note 1)		(Redressé - note 1)		
Revenus							
Fabrication		**2 454 $**	2 628 $	**1 462 $**	1 552 $	**992 $**	1 076 $
Services		**663**	600	**322**	276	**341**	324
Autres		**398**	405	**107**	134	**291**	271
		3 515	3 633	**1 891**	1 962	**1 624**	1 671
Coût des ventes		**3 000**	3 125	**1 596**	1 661	**1 404**	1 464
Frais de vente et d'administration		**215**	210	**105**	96	**110**	114
Recherche et développement		**41**	51	**18**	27	**23**	24
Amortissement		**133**	128	**106**	102	**27**	26
Éléments spéciaux	10	**-**	34	**-**	-	**-**	34
		3 389	3 548	**1 825**	1 886	**1 564**	1 662
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant revenus et dépenses de financement, et impôts sur les bénéfices		**126 $**	85 $	**66 $**	76 $	**60 $**	9 $
Acquisitions d'immobilisations corporelles		**54 $**	74 $	**37 $**	59 $	**17 $**	15 $

INFORMATION SECTORIELLE

Pour les semestres terminés les 31 juillet	Notes	Bombardier Inc. consolidé 2006	Bombardier Inc. consolidé 2005	Aéronautique 2006	Aéronautique 2005	Transport 2006	Transport 2005
			(Redressé - note 1)		(Redressé - note 1)		
Revenus							
Fabrication		**4 970 $**	5 427 $	**2 961 $**	3 039 $	**2 009 $**	2 388 $
Services		**1 290**	1 224	**624**	569	**666**	655
Autres		**781**	739	**246**	290	**535**	449
		7 041	7 390	**3 831**	3 898	**3 210**	3 492
Coût des ventes		**6 043**	6 402	**3 256**	3 326	**2 787**	3 076
Frais de vente et d'administration		**423**	422	**202**	192	**221**	230
Recherche et développement		**86**	91	**43**	46	**43**	45
Amortissement		**261**	260	**209**	206	**52**	54
Éléments spéciaux	10	**24**	26	**-**	-	**24**	26
		6 837	7 201	**3 710**	3 770	**3 127**	3 431
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant revenus et dépenses de financement, et impôts sur les bénéfices		**204 $**	189 $	**121 $**	128 $	**83 $**	61 $

Aux	31 juillet 2006	31 janvier 2006	31 juillet 2006	31 janvier 2006	31 juillet 2006	31 janvier 2006
Actifs nets sectoriels	**4 019 $**	3 637 $	**3 318 $**	3 205 $	**701 $**	432 $
Passifs alloués aux secteurs :						
Créditeurs et frais courus[1]	**6 420**	6 645				
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	**2 182**	2 191				
Revenus reportés - programme de multipropriété	**339**	325				
Passif au titre des prestations constituées	**919**	877				
Actifs non alloués aux secteurs :						
Espèces et quasi-espèces	**1 794**	2 917				
Impôts sur les bénéfices reportés	**702**	653				
Actifs détenus à des fins de vente	**101**	237				
Total des actifs consolidés	**16 476 $**	17 482 $				

[1] Exclut les intérêts et les impôts sur les bénéfices à payer totalisant respectivement 71 millions $ et 74 millions $ au 31 juillet 2006 (130 millions $ et 91 millions $ au 31 janvier 2006) qui n'étaient pas alloués aux secteurs.

Acquisitions d'immobilisations corporelles	**164 $**	139 $	**139 $**	111 $	**25 $**	28 $