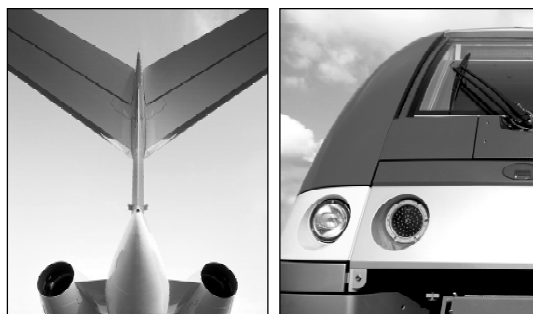


# BOMBARDIER

## PREMIER RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre terminé le 30 avril 2005



### 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

Ce rapport de gestion contient des énoncés prospectifs qui sont assujettis à des risques et incertitudes. Pour toute information sur les facteurs de risque de nature législative ou réglementaire, économique, de change, technologique et concurrentielle, ou sur tout autre facteur important qui pourrait faire en sorte que les résultats réels diffèrent de façon importante des résultats prévus, se reporter à la rubrique « Risques et incertitudes » du rapport annuel de Bombardier pour l'exercice 2005. À moins qu'elle n'y soit tenue selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, Bombardier Inc. nie toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser des déclarations prospectives, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement.

#### SOMMAIRE

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

<b>BAIIA avant éléments spéciaux :</b>	Bénéfice (perte) avant intérêts nets, impôts sur les bénéfices, amortissement et éléments spéciaux
<b>BAII avant éléments spéciaux :</b>	Bénéfice (perte) avant intérêts nets, impôts sur les bénéfices et éléments spéciaux
<b>BAI avant éléments spéciaux :</b>	Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices et éléments spéciaux
<b>Flux de trésorerie disponibles :</b>	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.

La direction croit qu'un grand nombre d'utilisateurs de ses états financiers consolidés intermédiaires et du rapport de gestion analysent les résultats de la Société d'après ces mesures de rendement et que cette présentation est conforme aux pratiques de l'industrie. La direction considère que les éléments spéciaux ne font pas partie du cours normal des activités quotidiennes de la Société et qu'ils pourraient nuire à l'analyse des tendances.

#### Faits saillants

- BAI consolidé découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 48 millions \$, comparativement à un BAI négatif avant éléments spéciaux de 136 millions \$.
- Bénéfice par action de 0,03 \$, par rapport à une perte par action de 0,10 \$.
- Espèces et quasi-espèces de 2,1 milliards \$ au 30 avril 2005.
- Vente des activités de financement de stocks de Bombardier Capital (« BC ») avec une prime avant impôts de 225 millions \$.

## Aéronautique

- Hausse des revenus de 9,9 %. Amélioration du BAI de 25 millions \$ et du BAI en pourcentage de 1,2 %.
- Augmentation de 71 % du nombre de livraisons d'avions d'affaires.
- Signature de lettres d'intention relatives à la famille d'appareils CSeries avec les gouvernements du Canada, du Québec et du Royaume-Uni.
- Défis persistants dans le marché des biréacteurs régionaux.

## Transport

- Stabilité du BAI avant éléments spéciaux en pourcentage au cours des quatre derniers trimestres.
- Nouvelles commandes totalisant 1,6 milliard \$, soit une hausse de 700 millions \$.
- Réalisation continue réussie des activités de restructuration.

## Mode de présentation

En avril 2005, la Société a conclu une entente pour la vente des activités de financement de stocks de BC. La vente a été complétée le 31 mai 2005. En outre, la Société a entrepris un processus en vue de vendre les activités de maisons usinées au bilan de BC. Par conséquent, les résultats d'exploitation des activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan sont classés comme des activités abandonnées sous un seul poste dans les états consolidés des résultats pour toutes les périodes présentées. Les actifs et les passifs connexes sont inscrits dans les bilans consolidés aux postes « Actifs détenus à des fins de vente » et « Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente ».

## Résultats consolidés

Le tableau suivant présente les résultats d'exploitation pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005	2004
Revenus	3 801 \$	3 497 \$
Coût des ventes	3 316	3 207
Marge	485	290
Frais d'exploitation <sup>(1)</sup>	258	241
Amortissement	133	145
Intérêts débiteurs nets	46	40
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	48	(136)
Éléments spéciaux	8	(86)
BAI découlant des activités poursuivies	56	(222)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	8	(40)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	48	(182)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts <sup>(2)</sup>	7	8
Bénéfice net (perte nette)	55 \$	(174) \$
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) (en dollars)		
Découlant des activités poursuivies	0,02 \$	(0,11) \$
Bénéfice net (perte nette)	0,03 \$	(0,10) \$
(en pourcentage du total des revenus)		
Marge	12,8 %	8,3 %
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	1,3 %	(3,9) %
BAI découlant des activités poursuivies	1,5 %	(6,3) %

<sup>(1)</sup> Constitués des frais de vente, des frais généraux et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

<sup>(2)</sup> Représente les résultats d'exploitation des activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan de BC.

## Revenus

L'augmentation de 304 millions \$ reflète principalement la hausse des revenus du secteur aéronautique qui découle de l'accroissement du nombre de livraisons d'avions d'affaires et la progression des revenus du secteur transport principalement attribuable aux raffermisssements de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain.

**Marge en pourcentage**

L'accroissement de 4,5 % s'explique essentiellement par des marges plus élevées dans le secteur transport, surtout en raison de l'incidence négative de rajustements de contrats comptabilisés au cours du premier trimestre de l'exercice précédent.

**Frais d'exploitation**

La hausse de 17 millions \$ découle principalement des frais de recherche et de développement liés à l'étude de faisabilité des avions *CSeries*.

**Amortissement**

La diminution de 12 millions \$ est surtout attribuable à la baisse de l'amortissement dans le secteur BC par suite de la réduction continue des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation.

**Intérêts débiteurs nets (excluant les intérêts débiteurs de BC qui sont classés dans le coût des ventes)**

L'augmentation de 6 millions \$ est essentiellement attribuable à :

- la hausse de la dette à long terme découlant de l'émission, en avril 2004, de billets totalisant 750 millions \$.

En partie compensée par :

- la progression des intérêts créditeurs du fait de l'augmentation des espèces et quasi-espèces.

**Éléments spéciaux**

Les éléments spéciaux sont liés aux activités de restructuration du secteur transport. Les coûts de restructuration de 19 millions \$ pour le trimestre terminé le 30 avril 2005 ont été largement compensés par les gains totalisant 27 millions \$ réalisés lors de la vente de terrains et d'immeubles.

**Impôts sur les bénéfices**

Le taux d'imposition réel s'est établi à 14,3 % pour le trimestre terminé le 30 avril 2005. Ce taux réel, moins élevé que le taux d'imposition prévu par la loi de 31,6 %, résulte surtout d'un gain non imposable réalisé lors de la vente de terrains et d'immeubles inclus dans les éléments spéciaux du secteur transport.

Le taux réel de recouvrement d'impôts sur les bénéfices a été de 18,0 % pour le trimestre terminé le 30 avril 2004. Ce taux réel de recouvrement, moins élevé que le taux d'imposition prévu par la loi de 31,9 %, découle principalement de la non-constatation d'avantages fiscaux liés à la restructuration du secteur transport et à la non-constatation d'avantages fiscaux associés aux pertes dans certaines juridictions, principalement du secteur transport.

**Carnet de commandes**

Le carnet de commandes est demeuré essentiellement inchangé à 31,6 milliards \$ au 30 avril 2005, en regard d'un carnet de commandes de 31,5 milliards \$ au 31 janvier 2005.

# AÉRONAUTIQUE

## SOMMAIRE

### Livraisons d'avions

Le nombre total de livraisons d'avions a été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005	2004
Avions d'affaires (y compris ceux du programme de multipropriété <sup>(1)</sup> )	41	24
Avions régionaux	40	47
	81	71

<sup>(1)</sup> La livraison d'un avion est incluse dans le tableau ci-dessus lorsque plus de la moitié des parts de l'avion ont été vendues à des clients externes.

La hausse du nombre de livraisons de 17 avions d'affaires est surtout attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons d'appareils *Challenger 300*, *Bombardier Global 5000* et *Learjet 40*. La baisse du nombre de livraisons de sept avions régionaux reflète principalement la diminution du nombre de livraisons d'appareils *CRJ200*, en partie compensée par la hausse du nombre de livraisons d'appareils *Q400*, *CRJ700*, et *CRJ900*.

### Analyse des résultats

Les résultats du secteur aéronautique ont été les suivants pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005	2004
Revenus sectoriels		
Fabrication		
Avions régionaux	770 \$	832 \$
Avions d'affaires	653	335
Autres	64	52
Total des revenus de fabrication	1 487	1 219
Services <sup>(1)</sup>	293	300
Autres <sup>(2)</sup>	154	240
Total des revenus	1 934	1 759
Coût des ventes	1 674	1 543
Marge	260	216
Frais d'exploitation <sup>(3)</sup>	109	94
BAIIA	151	122
Amortissement	99	95
BAII	52 \$	27 \$
(en pourcentage du total des revenus)		
Marge	13,4 %	12,3 %
BAIIA	7,8 %	6,9 %
BAII	2,7 %	1,5 %

<sup>(1)</sup> Comprennent les revenus liés aux pièces de rechange, aux activités de service du programme *Flexjet*, aux activités de soutien des produits et aux Services à la défense.

<sup>(2)</sup> Comprennent surtout les ventes d'avions d'occasion.

<sup>(3)</sup> Constitués des frais de vente, des frais généraux et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

### Revenus

La hausse de 268 millions \$ des revenus de fabrication est principalement attribuable à :

- l'augmentation du nombre de livraisons et une combinaison favorable des livraisons d'avions d'affaires;
- la progression du nombre de livraisons d'avions *Q400*, *CRJ700* et *CRJ900*; et
- la hausse du nombre de livraisons d'aménagements intérieurs d'avions à large fuselage.

En partie compensées par :

- la baisse du nombre de livraisons d'avions *CRJ200*.

La baisse de 86 millions \$ des autres revenus découle surtout de la diminution des ventes d'avions d'affaires d'occasion.

## Marge en pourcentage

La progression de 1,1 % est essentiellement attribuable à :

- l'amélioration des marges découlant du volume plus élevé et d'une combinaison favorable des livraisons d'avions d'affaires.

En partie compensée par :

- le recul du volume de livraisons d'appareils *CRJ200*; et
- l'augmentation des coûts des mesures incitatives à la vente, en raison surtout des défis persistants associés au financement des avions régionaux.

## Frais d'exploitation

La hausse de 15 millions \$ résulte surtout des frais de recherche et de développement liés à l'étude de faisabilité des avions *C Series*.

## Amortissement

L'amortissement des coûts d'outillage a totalisé 64 millions \$ pour le trimestre terminé le 30 avril 2005, contre 62 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

## Carnet de commandes

Le carnet de commandes de Bombardier Aéronautique était comme suit aux :

(en milliards de dollars)	30 avril 2005	31 janvier 2005
Programmes d'avions	9,3 \$	9,1 \$
Services à la défense	1,1	1,1
	10,4 \$	10,2 \$

L'augmentation de la valeur du carnet de commandes reflète des commandes nettes légèrement supérieures aux livraisons. Comme le présentait le rapport annuel de la Société pour l'exercice 2005, 34 avions *CRJ200* de Independence Air, Inc. ont été volontairement retirés du carnet de commandes en janvier 2005. En avril 2005, Independence Air, Inc. a informé la Société qu'elle annulait les commandes relatives à ces 34 avions *CRJ200*.

## Relations de travail et main-d'œuvre

Au cours du premier trimestre de l'exercice 2006, une nouvelle convention collective a été négociée avec le Syndicat des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile, qui vise environ 1100 employés du centre d'aménagement intérieur de Montréal.

## AVIONS D'AFFAIRES

En avril 2005, le premier appareil *Bombardier Global 5000* aménagé a été mis en service.

## Livraisons d'avions

Les livraisons d'avions d'affaires ont été les suivantes pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005		2004	
	<i>Flexjet</i> <sup>(1)</sup>	Total	<i>Flexjet</i> <sup>(1)</sup>	Total
<b>Avions d'affaires à fuselage étroit</b>				
<i>Learjet 40</i>	5	1	3	1
<i>Learjet 45</i>	5	-	5	-
<i>Learjet 60</i>	2	-	1	-
<b>Avions d'affaires à large fuselage</b>				
<i>Challenger 300</i>	11	3	3	2
<i>Challenger 604</i>	7	-	7	-
<i>Bombardier Global 5000</i>	4	-	-	-
<i>Global Express</i>	3	-	2	-
	37	4	21	3

<sup>(1)</sup> La livraison d'un avion est incluse dans le tableau ci-dessus lorsque plus de la moitié des parts de l'avion ont été vendues à des clients externes.

L'augmentation de 71 % du nombre de livraisons d'avions d'affaires résulte surtout de l'accélération de la production des nouveaux modèles d'appareils (*Challenger 300*, *Bombardier Global 5000* et *Learjet 40*) ainsi que de la vigueur continue du marché des avions d'affaires.

## Commandes nettes

Bombardier a reçu 39 commandes nettes d'avions d'affaires au cours du trimestre terminé le 30 avril 2005 contre 30 commandes nettes au cours de la période correspondante de l'exercice précédent. Cette hausse témoigne du succès des nouveaux modèles d'appareils (*Challenger 300*, *Bombardier Global 5000* et *Learjet 40*) ainsi que de la vigueur continue du marché des avions d'affaires.

## AVIONS RÉGIONAUX

### Livraisons d'avions

Les livraisons d'avions régionaux ont été les suivantes pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005	2004
<b>Biréacteurs régionaux</b>		
CRJ200	17	29
CRJ700	13	11
CRJ900	7	6
<b>Turbopropulseurs</b>		
Q300	-	1
Q400	3	-
	<b>40</b>	<b>47</b>

Le recul de 15 % du nombre de livraisons d'avions régionaux reflète surtout la diminution du nombre de livraisons d'appareils *CRJ200*, en partie compensée par la hausse du nombre de livraisons d'appareils *Q400*, *CRJ700* et *CRJ900*. Cette variation correspond aux analyses de marché actuel qui indiquent un accroissement de la demande de biréacteurs régionaux de plus grande taille et de turbopropulseurs ainsi qu'une réduction de la demande de biréacteurs régionaux de 50 sièges.

### Carnet de commandes

Bombardier a reçu les principales commandes suivantes pour le trimestre terminé le 30 avril 2005 :

Client	Appareil	Nombre
SkyWest Airlines	CRJ700	20
Northwest Airlines	CRJ200	15
GoJet Airlines	CRJ700	10

Les commandes d'avions régionaux reçues par type d'appareil se présentaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005			2004
	Commandes	Échanges	Annulations	Commandes nettes
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
CRJ200	15	(4)	(3)	8
CRJ700	30	4	-	34
CRJ900	-	-	-	-
<b>Turbopropulseurs</b>				
Q200	-	-	-	-
Q300	1	-	-	1
Q400	-	-	-	-
	<b>46</b>	<b>-</b>	<b>(3)</b>	<b>43</b>
				2004
				Commandes nettes
				33
				1
				6
				1
				(2)
				5
				44

Le carnet de commandes d'avions régionaux comportait des commandes fermes, des options et des commandes conditionnelles comme suit au 30 avril 2005 :

	Commandes fermes	Options et commandes conditionnelles	Total
<b>Biréacteurs régionaux</b>			
CRJ200	67	542	609
CRJ700	78	456	534
CRJ705	15	15	30
CRJ900	11	26	37
<b>Turbopropulseurs</b>			
Q200	1	1	2
Q300	24	10	34
Q400	43	85	128
	<b>239</b>	<b>1 135</b>	<b>1 374</b>

## AVIONS CSERIES

En mars 2005, le conseil d'administration de la Société a autorisé Bombardier à offrir la nouvelle famille d'appareils *CSeries* à des clients. Cette autorisation d'offrir les appareils est une étape importante du processus qui pourrait mener au lancement du programme. Avant de procéder au lancement, Bombardier recherche des engagements fermes des clients, des fournisseurs et des gouvernements partenaires potentiels. La Société devrait décider si elle ira de l'avant avec la fabrication des appareils *CSeries* au cours de l'exercice 2006.

Le 12 mai 2005, des lettres d'intention relatives au financement des frais de recherche et de développement de la famille d'appareils *CSeries* ont été signées avec les gouvernements du Canada, du Québec et du Royaume-Uni. La région du Grand Montréal, au Québec, a été retenue comme emplacement privilégié pour l'assemblage final des appareils de la famille *CSeries*. L'usine de Bombardier à Belfast, en Irlande du Nord, a été choisie comme site privilégié pour le développement des ailes, des nacelles moteurs et des structures d'empennage composites de l'appareil.

Les gouvernements du Canada, du Québec et du Royaume-Uni investiront respectivement 350 millions \$ CAN (263 millions \$), 118 millions \$ CAN (88 millions \$) et 180 millions £ (340 millions \$), soit un total d'environ 700 millions \$, en vue d'appuyer la recherche et le développement des appareils de la famille *CSeries*. Ces investissements seront éventuellement remboursables sous forme de redevances par appareil livré.

## SERVICES À L'AVIATION

Le nombre de clients possédant des parts d'avion ou des droits à des heures de vol, à l'exclusion des clients de Delta AirElite Business Jets, se présentait comme suit aux :

	30 avril 2005	31 janvier 2005
Clients possédant des parts d'avion	593	593
Clients ayant des droits à des heures de vol	237	219

L'augmentation nette de 18 clients ayant des droits à des heures de vol découle essentiellement de la demande croissante de voyages en avion d'affaires et de la réussite de la formule *Skyjet Card* (bloc de 25 heures de droits à des heures de vol).

Le programme nord-américain *Flexjet* avait 82 avions en service au 30 avril 2005, comparativement à 79 avions au 31 janvier 2005. Cette hausse est principalement attribuable au réalignement de la flotte sur la demande de la clientèle par modèle d'avion, afin de mieux y répondre.

# TRANSPORT

## SOMMAIRE

### Analyse des résultats

Les résultats d'exploitation du secteur transport, utilisant une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain, principalement l'euro, la livre sterling et d'autres devises d'Europe de l'Ouest, sont convertis en dollars américains aux taux de change moyens de la période visée. En raison des raffermissements de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain (« l'incidence des taux de change »), les résultats d'exploitation ont été favorablement affectés (se reporter à la section « Incidence des fluctuations de taux de change » du présent rapport de gestion pour connaître les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses).

Les résultats du secteur transport ont été les suivants pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005	2004
Revenus sectoriels		
Matériel roulant <sup>(1)</sup>	1 316 \$	1 280 \$
Services <sup>(2)</sup>	331	282
Autres <sup>(3)</sup>	178	127
Total des revenus	1 825	1 689
Coût des ventes	1 616	1 637
Marge	209	52
Frais d'exploitation <sup>(4)</sup>	137	133
BAlIA avant éléments spéciaux	72	(81)
Amortissement	28	34
BAlI avant éléments spéciaux	44	(115)
Éléments spéciaux	8	(86)
BAlI	52 \$	(201) \$
(en pourcentage du total des revenus)		
Marge	11,5 %	3,1 %
BAlIA avant éléments spéciaux	3,9 %	(4,8) %
BAlIA	4,4 %	(9,9) %
BAlI avant éléments spéciaux	2,4 %	(6,8) %
BAlI	2,8 %	(11,9) %

<sup>(1)</sup> Constitué des revenus des trains de grandes lignes, métro, véhicules légers sur rail, locomotives, propulsion et bogies.

<sup>(2)</sup> Constitués des revenus de contrats d'entretien, de gestion des pièces de rechange et de logistique, ainsi que des revenus de modernisation des voitures et des composantes.

<sup>(3)</sup> Constitués des revenus des divisions Systèmes de transport et Systèmes de contrôle ferroviaire, exception faite de la partie du matériel roulant des commandes de systèmes de transport fabriqué par d'autres divisions du secteur transport.

<sup>(4)</sup> Constitués des frais de vente, des frais généraux et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

### Revenus sectoriels par région géographique

	2005	2004
Europe	1 384 \$	1 408 \$
Amérique du Nord	308	212
Asie-Pacifique	110	50
Autres	23	19
	1 825 \$	1 689 \$

### Revenus

La progression de 36 millions \$ des revenus de matériel roulant découle principalement de :

- l'augmentation des revenus des trains de grandes lignes en Amérique du Nord en raison de l'intensification des activités;
- l'incidence des taux de change qui totalise environ 55 millions \$;
- l'effet négatif de rajustements de contrats sur les revenus de l'exercice précédent; et
- la hausse des revenus de métro en Asie-Pacifique, attribuable surtout aux contrats obtenus en Chine.



En partie compensés par :

- le recul des revenus des trains de grandes lignes en Europe.

La hausse de 49 millions \$ des revenus de services s'explique essentiellement par :

- la progression des revenus de modernisation des voitures et des composantes; et
- l'incidence des taux de change, s'élevant à environ 10 millions \$.

L'augmentation de 51 millions \$ des autres revenus est surtout attribuable à :

- l'effet négatif de rajustements de contrats sur les revenus de l'exercice précédent;
- la hausse des revenus de systèmes de transport en Asie-Pacifique, principalement en raison d'un contrat obtenu à Taiwan; et
- l'incidence des taux de change qui totalise environ 5 millions \$.

### Marge en pourcentage

La hausse de 8,4 % provient essentiellement de l'incidence négative de rajustements de contrats, qui totalisent 200 millions \$, comptabilisés au cours du premier trimestre de l'exercice précédent. Ces rajustements étaient liés à la révision d'estimations de coûts pour l'achèvement d'un nombre limité de contrats, principalement en raison de problèmes techniques imprévus pour le développement de nouveaux produits, de revenus moins élevés que prévus provenant de réclamations contre des clients, de dommages-intérêts conventionnels anticipés et de dépassements de coûts.

### Frais d'exploitation

L'augmentation de 4 millions \$ s'explique principalement par l'incidence des taux de change.

### Amortissement

Le recul de 6 millions \$ est surtout attribuable à l'amortissement résiduel comptabilisé au cours du premier trimestre de l'exercice précédent relatif aux sites fermés, en regard d'un amortissement nul au cours du premier trimestre du présent exercice.

### Carnet de commandes

Bombardier a reçu les principales commandes suivantes au cours du premier trimestre de l'exercice 2006 :

Client	Produit	Nombre de véhicules	Matériel roulant	
Trenitalia, Italie	Locomotives type E464	100	323	\$
Angel Trains Cargo, Royaume-Uni	Locomotives <i>TRAXX</i> type F140 MS/DC	36	202	
Metrorex, Roumanie	Voitures de métro <i>MOVIA</i>	120	144	
Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Espagne	Tramways bidirectionnels <i>FLEXITY Outlook</i>	30	106	

Pour le trimestre terminé le 30 avril 2005, les nouvelles commandes ont totalisé 1,6 milliard \$, une hausse de 700 millions \$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Les nouvelles commandes de matériel roulant, de services et autres ont totalisé respectivement 1,1 milliard \$, 300 millions \$ et 195 millions \$.

Le carnet de commandes de Bombardier Transport était comme suit aux :

(en milliards de dollars)	30 avril 2005	31 janvier 2005
Matériel roulant	11,1 \$	11,4 \$
Services	4,8	4,8
Autres	5,3	5,1
	<b>21,2 \$</b>	<b>21,3 \$</b>

La baisse de la valeur du carnet de commandes reflète des nouvelles commandes légèrement inférieures aux revenus enregistrés, en partie compensée par un écart de conversion net positif de près de 100 millions \$. L'écart de conversion net positif découle d'un raffermissement de la livre sterling par rapport au dollar américain, en partie compensé par le repli de l'euro en regard du dollar américain.

## **RESTRUCTURATION**

Au cours de l'exercice 2005, un plan de restructuration visant à réduire la structure de coûts du secteur transport a été mis en œuvre. Ce plan envisage une réduction de 7600 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, dont 7300 sont des postes permanents, et la fermeture de sept sites de fabrication. Près de 5000 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris des employés contractuels, ont été abolis au 30 avril 2005.

Les activités de fabrication ont cessé à trois sites au cours de l'exercice précédent. En outre, le site de Pratteln, en Suisse, a mis fin à ses activités de fabrication en avril 2005. Les trois autres sites devant être fermés, Ammendorf, en Allemagne, Kalmar, en Suède, et Wakefield, au Royaume-Uni, devraient mettre un terme à leurs activités de fabrication au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006.

Les coûts et les sorties de fonds nettes liés au plan de restructuration sont les suivants :

	Réel E2004-E2005	Réel T1 E2006	Prévu T2-T4 de E2006 et E2007	Total prévu
Coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	303 \$	7 \$	14 \$	324 \$
Autres <sup>(1)</sup>	218	(15)	92	295
	521 \$	(8) \$	106 \$	619 \$
<b>Sorties de fonds nettes</b>	<b>147 \$</b>	<b>3 \$</b>	<b>325 \$</b>	<b>475 \$</b>

<sup>(1)</sup> Constitués de la dépréciation d'immobilisations corporelles, des gains réalisés lors de la vente de terrains et d'immeubles, des coûts de résiliation de contrats de location, des coûts environnementaux et d'autres coûts.

Des gains totalisant 27 millions \$ réalisés lors de la vente de terrains et d'immeubles de trois sites au Royaume-Uni sont compris dans le total des coûts de restructuration au poste « Autres » du premier trimestre de l'exercice 2006.

## **BOMBARDIER CAPITAL**

En avril 2005, la Société a signé une entente pour la vente des activités de financement de stocks de BC à GE Commercial Finance (« GE »). Le 31 mai 2005, la Société a conclu la vente pour un produit au comptant d'environ 1,3 milliard \$ (700 millions \$ après le remboursement par BC de ses facilités bancaires privées de titrisation liée au financement de stocks non transférées à GE), sous réserve de rajustements finaux.

Le produit au comptant inclut une prime avant impôts de 225 millions \$ sur la valeur comptable des actifs nets vendus. Le gain final réalisé lors de la vente reflètera les coûts d'opération et autres coûts connexes et sera comptabilisé au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2006. GE a pris en charge les obligations futures de services administratifs de BC en vertu des facilités publiques de titrisation liée au financement de stocks actuellement en place. Environ 280 employés sont mutés chez GE.

La Société a aussi entrepris un processus en vue de vendre ses activités de maisons usinées au bilan.

Les activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan sont présentées comme des activités abandonnées dans les états consolidés des résultats, et les actifs et les passifs connexes sont présentés dans les bilans consolidés aux postes « Actifs détenus à des fins de vente » et « Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente ». Ainsi, l'analyse suivante exclut ces activités.

### **Analyse des résultats d'activités poursuivies**

Les débiteurs financiers et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation découlant des activités poursuivies, avant la provision pour pertes sur créances, de BC se présentaient comme suit aux :

	<b>30 avril 2005</b>		<b>31 janvier 2005</b>	
Avions commerciaux				
Financement provisoire	<b>996</b>	<b>\$</b>	1 000	<b>\$</b>
Crédit-bail à long terme	<b>218</b>		218	
	<b>1 214</b>		1 218	
Financement de débiteurs <sup>(1)</sup>	<b>28</b>		59	
	<b>1 242</b>		1 277	
Portefeuilles en liquidation progressive	<b>303</b>		347	
	<b>1 545</b>	<b>\$</b>	1 624	<b>\$</b>

<sup>(1)</sup> Représente le financement offert à l'acquéreur de l'ancien secteur produits récréatifs de la Société, une partie apparentée.

### **Avions commerciaux**

Le portefeuille de financement provisoire des avions commerciaux est demeuré essentiellement inchangé, reflétant ainsi les défis persistants du financement des avions régionaux.

### **Portefeuilles d'activités en liquidation progressive**

Le recul de 44 millions \$ correspond à la réduction continue des portefeuilles d'avions d'affaires et de financement des biens de consommation.

### **Portefeuilles hors bilan**

BC gère un portefeuille hors bilan de crédit-bail pour wagons et d'autres portefeuilles hors bilan, totalisant respectivement 606 millions \$ et 23 millions \$ au 30 avril 2005, en regard de respectivement 602 millions \$ et 29 millions \$ au 31 janvier 2005.

En outre, en contrepartie d'honoraires à la juste valeur, BC gère des portefeuilles, actuellement en liquidation progressive, de prêts visant des maisons usinées et faisant l'objet de titrisations. L'encours de ces portefeuilles totalisait 971 millions \$ au 30 avril 2005 (1,0 milliard \$ au 31 janvier 2005).

Les résultats découlant des activités poursuivies de BC se présentaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005	2004
Revenus sectoriels	57 \$	62 \$
BAI découlant des activités poursuivies	(2) \$	(3) \$

Le BAI découlant des activités poursuivies devrait continuer de s'améliorer et démontrer une légère rentabilité pour les trimestres futurs.

### **Facilité de financement**

En janvier 2005, BC a mis en place une facilité de financement de 364 jours de 1,5 milliard \$ avec un tiers, en vertu de laquelle BC peut vendre certains débiteurs financiers liés au portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux à une structure d'accueil. Un tiers investisseur s'est engagé à financer 55 % de l'encours d'origine des débiteurs financiers transférés à la structure d'accueil. Au 30 avril 2005, BC a cédé des débiteurs financiers totalisant 511 millions \$ à la structure d'accueil dans laquelle il détient une participation subordonnée de 226 millions \$; BC a aussi fourni des améliorations limitées de termes de crédit. Cette tranche de la participation conservée est incluse dans le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux. Dans le cadre de cette opération, BC fournit à la structure d'accueil des services administratifs en contrepartie d'honoraires à la juste valeur. Une facilité de financement permanente devrait remplacer cette facilité de 364 jours avant son échéance.

## **SITUATION FINANCIÈRE**

### **Bombardier**

#### **Total des actifs**

Les actifs consolidés des secteurs manufacturiers totalisaient 16,0 milliards \$ au 30 avril 2005, en regard de 15,9 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette augmentation découle principalement :

- d'une hausse des stocks et des autres actifs.  
En partie compensée par :
- une diminution des espèces et quasi-espèces.

#### **Stocks**

Les stocks sont présentés déduction faite des avances et des facturations progressives relatives aux contrats et aux programmes. Toutefois, les avances et les facturations progressives en excédent des coûts connexes déterminés pour chaque contrat sont présentées à titre de passifs.

Les stocks bruts totalisaient 7,2 milliards \$ (4,2 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 30 avril 2005, comparativement à 7,1 milliards \$ (4,0 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 31 janvier 2005. L'augmentation des stocks bruts s'explique surtout par des niveaux plus élevés de produits finis dans le secteur aéronautique.

Les avances et les facturations progressives totalisaient 5,3 milliards \$ au 30 avril 2005, comparativement à 5,4 milliards \$ au 31 janvier 2005, dont 2,3 milliards \$ étaient présentés à titre de passifs au 30 avril 2005, contre 2,4 milliards \$ au 31 janvier 2005. Le recul du total des avances et des facturations progressives du secteur aéronautique a été en partie compensé par la hausse des avances et des facturations progressives du secteur transport.

#### **Autres actifs**

Les autres actifs atteignaient 1,0 milliard \$ au 30 avril 2005, en regard de 914 millions \$ au 31 janvier 2005. Cette hausse est surtout attribuable à la progression des prêts et des créances liées à des contrats de location consentis dans le cadre de la vente d'avions régionaux.

### **BC**

#### **Débiteurs financiers**

Les débiteurs financiers totalisaient 1,3 milliard \$ au 30 avril 2005, par rapport à 1,4 milliard \$ au 31 janvier 2005. Cette baisse découle essentiellement des réductions du portefeuille de financement de débiteurs et des portefeuilles en liquidation progressive.

#### **Actifs détenus à des fins de vente**

Les actifs détenus à des fins de vente totalisaient 2,3 milliards \$ au 30 avril 2005, contre 2,2 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette hausse est principalement attribuable à la croissance des actifs de financement de stocks par suite de l'augmentation de la demande de la part des détaillants, tout particulièrement dans le secteur des produits récréatifs.

## FLUX DE TRÉSORERIE

### Bombardier

Le tableau ci-dessous résume les flux de trésorerie, tel qu'ils sont présentés dans les états consolidés de flux de trésorerie, pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005	2004
Bénéfice net (perte nette)	55 \$	(174) \$
Éléments hors caisse	123	163
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	(337)	(143)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(159)	(154)
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	(63)	(60)
Flux de trésorerie disponibles	(222)	(214)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (à l'exclusion des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles)	82	11
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(32)	742
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	(19)	(50)
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	(191) \$	489 \$

#### Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

Les flux de trésorerie sont demeurés essentiellement inchangés. Le bénéfice de l'exercice précédent a subi l'incidence défavorable des dépenses hors caisse découlant des rajustements de contrats comptabilisés au premier trimestre de l'exercice précédent dans le secteur transport. Étant donné que ces rajustements de contrats étaient des dépenses hors caisse, l'incidence défavorable sur le bénéfice a été compensée par un effet favorable des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation.

#### Flux de trésorerie disponibles sectoriels

Les flux de trésorerie disponibles sectoriels étaient comme suit pour les trimestres terminés au 30 avril :

	2005		
	Aéronautique	Transport	Total
<b>BAIL</b>	52 \$	52 \$	104 \$
<b>Éléments hors caisse :</b>			
<b>Amortissement</b>			
Outillage de programmes	64	-	64
Autres	35	28	63
Gain à la cession d'immobilisations corporelles	-	(1)	(1)
Rémunération à base d'actions	1	1	2
Éléments spéciaux	-	(8)	(8)
<b>Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation</b>	(215)	(108)	(323)
<b>Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles</b>	(52)	(11)	(63)
<b>Flux de trésorerie disponibles sectoriels</b>	(115) \$	(47) \$	(162)
<b>Impôts sur les bénéfices et intérêts débiteurs nets<sup>(1)</sup></b>			(60)
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>			(222) \$

<sup>(1)</sup> Les impôts sur les bénéfices et les intérêts nets ne sont pas alloués aux secteurs.

	Aéronautique		Transport		2004
					Total
BAll	27	\$	(201)	\$	(174) \$
Éléments hors caisse :					
Amortissement					
Outillage de programmes	62		-		62
Autres	33		34		67
Rémunération à base d'actions	1		1		2
Éléments spéciaux	-		86		86
Variations nettes des soldes hors caisse					
liés à l'exploitation	(274)		134		(140)
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	(47)		(13)		(60)
Flux de trésorerie disponibles sectoriels	(198)	\$	41	\$	(157)
Impôts sur les bénéfiques et intérêts débiteurs nets <sup>(1)</sup>					(57)
Flux de trésorerie disponibles					(214) \$

<sup>(1)</sup> Les impôts sur les bénéfiques et les intérêts nets ne sont pas alloués aux secteurs.

- **Secteur aéronautique** – L'amélioration des flux de trésorerie disponibles sectoriels de 83 millions \$ s'explique surtout par les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation. Pour le trimestre terminé le 30 avril 2005, les variations nettes ont subi l'incidence défavorable de la progression des prêts et des créances liées à des contrats de location consentis dans le cadre de la vente d'avions régionaux. Pour le trimestre terminé le 30 avril 2004, les variations nettes ont subi l'incidence défavorable d'une cotisation volontaire de 182 millions \$ aux régimes de retraite du secteur aéronautique au Royaume-Uni.
- **Secteur transport** – Le recul des flux de trésorerie disponibles sectoriels de 88 millions \$ est essentiellement attribuable à une baisse des avances et des facturations progressives pour le trimestre terminé le 30 avril 2005 comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent.

#### Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (à l'exclusion des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles)

Les flux de trésorerie pour les trimestres terminés les 30 avril 2005 et 2004 reflètent principalement les avances nettes de BC respectivement de 100 millions \$ et de 18 millions \$.

#### Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés au cours du trimestre terminé le 30 avril 2005 reflètent surtout les remboursements nets de dette à long terme de 26 millions \$. Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 30 avril 2004 sont essentiellement attribuables au produit net de l'émission de billets totalisant 750 millions \$.

Compte tenu des éléments susmentionnés, les espèces et quasi-espèces s'élevaient à 2,1 milliards \$ au 30 avril 2005, en regard de 2,3 milliards \$ au 31 janvier 2005.

## BC

Le tableau suivant résume les flux de trésorerie, y compris les flux de trésorerie liés aux activités abandonnées, tel qu'ils sont présentés dans les états consolidés de flux de trésorerie pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005	2004
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	59 \$	104 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(72)	(246)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(7)	165
Incidence des fluctuations des taux de change sur les espèces et quasi-espèces	(1)	(1)
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	(21) \$	22 \$

#### Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

La diminution de 45 millions \$ est principalement attribuable aux variations nettes des soldes hors caisse liés aux activités d'exploitation par suite d'une diminution moins grande des débiteurs pour le trimestre terminé le 30 avril 2005, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent.

### **Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement**

Les flux de trésorerie utilisés au cours du trimestre terminé le 30 avril 2005 reflètent surtout :

- des avances nettes de 100 millions \$ à Bombardier.

En partie compensées par :

- un recul net de 20 millions \$ des débiteurs financiers.

Les flux de trésorerie utilisés au cours du trimestre terminé le 30 avril 2004 reflètent essentiellement :

- une augmentation nette des débiteurs financiers de 314 millions \$, surtout dans le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux; et
- des avances nettes de 18 millions \$ à Bombardier.

En partie compensées par :

- une baisse nette des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation de 72 millions \$.

### **Flux de trésorerie liés aux activités de financement**

Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 30 avril 2004 découlent surtout de la hausse nette de 165 millions \$ des emprunts à court terme.

En raison des éléments susmentionnés, les espèces et quasi-espèces ont totalisé 43 millions \$ au 30 avril 2005, en regard de 64 millions \$ au 31 janvier 2005. Les espèces et quasi-espèces comprennent à ces deux dates 10 millions \$ relatifs aux activités abandonnées.



## SOURCES DE FINANCEMENT

Compte non tenu des espèces et quasi-espèces et des facilités de titrisation associées aux activités de financement de stocks de BC, les sources de financement à court terme disponibles étaient les suivantes aux :

				30 avril 2005
	Facilités de crédit confirmées	Montants disponibles	Espèces et quasi-espèces	Sources de financement à court terme disponibles
BOMBARDIER	6 447 \$	2 098 \$	2 100 \$	4 198 \$
BC	600	600	33	633
	<b>7 047 \$</b>	<b>2 698 \$</b>	<b>2 133 \$</b>	<b>4 831 \$</b>

				31 janvier 2005
	Facilités de crédit confirmées	Montants disponibles	Espèces et quasi-espèces	Sources de financement à court terme disponibles
BOMBARDIER	6 519 \$	2 199 \$	2 291 \$	4 490 \$
BC	600	600	54	654
	<b>7 119 \$</b>	<b>2 799 \$</b>	<b>2 345 \$</b>	<b>5 144 \$</b>

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 les actions privilégiées et de combler d'autres besoins financiers prévus.

Au 30 avril 2005, la Société respectait ses engagements bancaires.

### Bombardier

La fluctuation des sources de financement à court terme disponibles se présentait comme suit pour le trimestre terminé le 30 avril 2005 :

Solde au 31 janvier 2005	4 490 \$
Flux de trésorerie disponibles	(222)
Avances nettes de BC	100
Écart de conversion sur les facilités de crédit confirmées découlant du raffermissement du dollar américain par rapport à l'euro et au dollar canadien	(72)
Augmentation des lettres de crédit prélevées (déduction faite de l'incidence des taux de change)	(29)
Remboursements nets de dette à long terme	(26)
Autres	(43)
<b>Solde au 30 avril 2005</b>	<b>4 198 \$</b>

### BC

La fluctuation des sources de financement à court terme disponibles se présentait comme suit pour le trimestre terminé le 30 avril 2005 :

Solde au 31 janvier 2005	654 \$
Avances nettes de Bombardier	(100)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	59
Diminution nette des débiteurs financiers	20
Remboursement de dette à long terme	(7)
Autres	7
<b>Solde au 30 avril 2005</b>	<b>633 \$</b>

## **EFFET DES FLUCTUATIONS DE 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 et la livre sterling, et de la conversion d'opérations en devises, principalement le dollar canadien et la livre sterling.

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

	<b>30 avril 2005</b>	31 janvier 2005	Augmentation (diminution)
Euro	<b>1,2919</b>	1,3051	(1) %
Dollar canadien	<b>0,7956</b>	0,8078	(2) %
Livre sterling	<b>1,9120</b>	1,8837	2 %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	<b>2005</b>	2004	Augmentation
Euro	<b>1,3065</b>	1,2295	6 %
Dollar canadien	<b>0,8131</b>	0,7502	8 %
Livre sterling	<b>1,8971</b>	1,8294	4 %

### **31 mai 2005**

*Bombardier, Bombardier Global 5000, Challenger, Challenger 300, Challenger 604, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ705, CRJ900, CSeries, FLEXITY, Flexjet, Global, Global Express, Learjet, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 60, MOVIA, 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 : +1 (514) 861-9481; Télécopieur : +1 (514) 861-2420; Site Internet : [www.bombardier.com](http://www.bombardier.com)

An English edition is available upon request to the Public Affairs Department, or on the website at [www.bombardier.com](http://www.bombardier.com) under Investor Relations.

**BOMBARDIER INC.**  
**BILANS CONSOLIDÉS**

(Non vérifiés)

(en millions de dollars américains, sauf le nombre d'actions)

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		30 avril 2005	31 janvier 2005	30 avril 2005	31 janvier 2005	30 avril 2005	31 janvier 2005
<b>Actifs</b>							
Espèces et quasi-espèces		2 133 \$	2 345 \$	2 100 \$	2 291 \$	33 \$	54 \$
Débiteurs		1 628	1 604	1 534	1 505	94	99
Débiteurs financiers	2	1 312	1 386	-	-	1 312	1 386
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres	3	494	474	275	249	219	225
Stocks	4	4 191	4 013	4 191	4 013	-	-
Immobilisations corporelles		3 353	3 412	3 265	3 322	88	90
Écart d'acquisition		2 346	2 357	2 346	2 357	-	-
Impôts sur les bénéfices reportés		605	628	426	443	179	185
Investissement dans BC / avances à Bombardier		-	-	443	439	171	71
Actifs au titre des prestations constituées		356	353	356	353	-	-
Actifs détenus à des fins de vente	5	2 270	2 230	-	-	2 270	2 230
Autres actifs		1 389	1 278	1 048	914	341	364
		<b>20 077 \$</b>	<b>20 080 \$</b>	<b>15 984 \$</b>	<b>15 886 \$</b>	<b>4 707 \$</b>	<b>4 704 \$</b>
<b>Passifs</b>							
Avances de BC		- \$	- \$	171 \$	71 \$	- \$	- \$
Créditeurs et frais courus	7	7 234	7 207	7 117	7 098	117	109
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	4	2 323	2 359	2 323	2 359	-	-
Impôts sur les bénéfices reportés		32	41	28	37	4	4
Dettes à long terme	8	5 683	5 716	3 096	3 128	2 587	2 588
Passifs au titre des prestations constituées		902	897	900	895	2	2
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	5	1 554	1 562	-	-	1 554	1 562
		<b>17 728</b>	<b>17 782</b>	<b>13 635</b>	<b>13 588</b>	<b>4 264</b>	<b>4 265</b>
<b>Capitaux propres (Investissement dans BC)</b>							
Actions privilégiées							
Émises et en circulation :							
Série 2 : 2 597 907		51	51	51	51	-	-
Série 3 : 9 402 093		148	148	148	148	-	-
Série 4 : 9 400 000		148	148	148	148	-	-
Actions ordinaires							
Émises et en circulation :							
Classe A : 319 470 212 (342 000 010 au 31 janvier 2005)		29	31	29	31	-	-
Classe B : 1 430 996 756 (1 408 466 958 au 31 janvier 2005)		1 413	1 411	1 413	1 411	-	-
Surplus d'apport		15	13	15	13	-	-
Bénéfices non répartis		350	301	350	301	-	-
Écart de conversion cumulé		195	195	195	195	-	-
Investissement dans BC		-	-	-	-	443	439
		<b>2 349</b>	<b>2 298</b>	<b>2 349</b>	<b>2 298</b>	<b>443</b>	<b>439</b>
		<b>20 077 \$</b>	<b>20 080 \$</b>	<b>15 984 \$</b>	<b>15 886 \$</b>	<b>4 707 \$</b>	<b>4 704 \$</b>

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 CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS**

(Non vérifiés)

Pour les trois mois terminés les 30 avril

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

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2005	2004	2005	2004	2005	2004
<b>Revenus</b>							
Fabrication		2 799 \$	2 495 \$	2 799 \$	2 495 \$	- \$	- \$
Services		624	582	624	582	-	-
Financement		46	53	-	-	57	62
Autres		332	367	332	367	-	-
		3 801	3 497	3 755	3 444	57	62
<b>Coût des ventes</b>							
Frais de vente, frais généraux et d'administration		218	214	206	200	12	14
Amortissement		133	145	127	129	6	16
Recherche et développement		40	27	40	27	-	-
Éléments spéciaux	10	(8)	86	(8)	86	-	-
Perte de BC		-	-	1	2	-	-
		3 699	3 679	3 652	3 620	59	65
<b>Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant intérêts</b>							
débiteurs nets et impôts sur les bénéfices		102	(182)	103	(176)	(2)	(3)
Intérêts débiteurs nets	11	46	40	46	45	-	-
<b>Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies</b>							
avant impôts sur les bénéfices		56	(222)	57	(221)	(2)	(3)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices		8	(40)	9	(39)	(1)	(1)
<b>Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies</b>							
Bénéfice découlant des activités abandonnées après impôts	5	7	8	7	8	7	8
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>		<b>55 \$</b>	<b>(174) \$</b>	<b>55 \$</b>	<b>(174) \$</b>	<b>6 \$</b>	<b>6 \$</b>
<b>Bénéfice (perte) par action :</b>							
<b>De base et dilué(e)</b>							
Découlant des activités poursuivies		0,02 \$	(0,11) \$				
Bénéfice net (perte nette)		0,03 \$	(0,10) \$				

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 CONSOLIDÉS DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS**

(Non vérifiés)

Pour les trois mois terminés les 30 avril

(en millions de dollars américains)

	<b>Bombardier Inc.</b>	
	<b>consolidé</b>	
	<b>2005</b>	<b>2004</b>
<b>Solde au début de la période</b>	<b>301 \$</b>	<b>532 \$</b>
Bénéfice net (perte nette)	<b>55</b>	(174)
Dividendes :		
Actions privilégiées	<b>(6)</b>	(6)
Actions ordinaires	-	(31)
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>350 \$</b>	<b>321 \$</b>

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 CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE**

(Non vérifiés)

Pour les trois mois terminés les 30 avril

(en millions de dollars américains)

	Bombardier Inc.		Bombardier		BC		
	Notes	consolidé	consolidé	consolidé	consolidé	consolidé	
		2005	2004	2005	2004	2005	2004
<b>Activités d'exploitation</b>							
Bénéfice net (perte nette)		55 \$	(174) \$	55 \$	(174) \$	6 \$	6 \$
Éléments hors caisse :							
Amortissement		133	145	127	129	6	16
Bénéfice de BC		-	-	(6)	(6)	-	-
Pertes sur créances		8	11	-	-	8	11
Impôts sur les bénéfices reportés		15	(46)	9	(48)	6	2
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles		(1)	-	(1)	-	-	-
Rémunération à base d'actions		2	2	2	2	-	-
Éléments spéciaux	10	(8)	86	(8)	86	-	-
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	13	(289)	(310)	(337)	(143)	33	69
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>		<b>(85)</b>	<b>(286)</b>	<b>(159)</b>	<b>(154)</b>	<b>59</b>	<b>104</b>
<b>Activités d'investissement</b>							
Acquisitions d'immobilisations corporelles		(65)	(64)	(65)	(63)	-	(1)
Cessions d'immobilisations corporelles		2	3	2	3	-	-
Variation nette des débiteurs financiers		3	(5)	-	-	20	(314)
Acquisitions d'actifs loués en vertu de contrats							
de location-exploitation - BC		-	(7)	-	-	(5)	(13)
Cessions d'actifs loués en vertu de contrats							
de location-exploitation - BC		2	6	-	-	5	85
Investissement dans BC / avances à Bombardier		-	-	100	18	(100)	(18)
Autres		(10)	8	(18)	(7)	8	15
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>(68)</b>	<b>(59)</b>	<b>19</b>	<b>(49)</b>	<b>(72)</b>	<b>(246)</b>
<b>Activités de financement</b>							
Variation nette des emprunts à court terme		-	165	-	-	-	165
Produits de l'émission de dette à long terme	8	6	759	6	759	-	-
Remboursements de dette à long terme		(39)	(13)	(32)	(13)	(7)	-
Émission d'actions, après les frais connexes		-	2	-	2	-	-
Dividendes versés		(6)	(6)	(6)	(6)	-	-
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>(39)</b>	<b>907</b>	<b>(32)</b>	<b>742</b>	<b>(7)</b>	<b>165</b>
Incidence des fluctuations de taux de change							
sur les espèces et quasi-espèces		(20)	(51)	(19)	(50)	(1)	(1)
<b>Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces</b>		<b>(212)</b>	<b>511</b>	<b>(191)</b>	<b>489</b>	<b>(21)</b>	<b>22</b>
<b>Espèces et quasi-espèces au début de la période</b>		<b>2 355</b>	<b>1 221</b>	<b>2 291</b>	<b>1 210</b>	<b>64</b>	<b>11</b>
<b>Espèces et quasi-espèces à la fin de la période<sup>(1)</sup></b>		<b>2 143 \$</b>	<b>1 732 \$</b>	<b>2 100 \$</b>	<b>1 699 \$</b>	<b>43 \$</b>	<b>33 \$</b>
<sup>(1)</sup> Composées des éléments suivants :							
Espèces et quasi-espèces liées aux :							
Activités poursuivies		2 133 \$	1 724 \$	2 100 \$	1 699 \$	33 \$	25 \$
Activités abandonnées		10	8	-	-	10	8
		<b>2 143 \$</b>	<b>1 732 \$</b>	<b>2 100 \$</b>	<b>1 699 \$</b>	<b>43 \$</b>	<b>33 \$</b>
<b>Information supplémentaire</b>							
Espèces payées pour :							
Intérêts		89 \$	103 \$	61 \$	59 \$	28 \$	49 \$
Impôts sur les bénéfices		11 \$	6 \$	9 \$	2 \$	2 \$	4 \$

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 trimestre terminé le 30 avril 2005

(Non vérifiées)

(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. Elle est un fabricant de matériel de transport, incluant des avions d'affaires et régionaux et du matériel de transport sur rail. Elle offre également des services financiers et des services de gestion d'actifs dans des domaines liés à ses compétences principales.

## Mode de présentation

Bombardier Inc. et ses filiales exercent leurs activités dans trois secteurs distincts, chacun se caractérisant par un cycle d'exploitation particulier; par conséquent, les bilans consolidés ne sont pas classifiés. Les services financiers et immobiliers, de nature différente des autres activités de Bombardier, sont présentés dans une colonne distincte, Bombardier Capital (« BC »), dans les états financiers consolidés intermédiaires.

Voici une description des colonnes figurant dans les présents états financiers consolidés intermédiaires.

<b>Bombardier Inc. consolidé</b>	<b>Bombardier</b>	<b>BC</b>
Représente toutes les activités de la Société de manière consolidée, après élimination des opérations et soldes entre Bombardier et BC.	Représente les activités des deux secteurs manufacturiers de la Société (aéronautique et transport).  Les opérations et les soldes entre ces secteurs ont été éliminés, tandis que les opérations et les soldes entre Bombardier et BC ne l'ont pas été.  L'investissement de Bombardier dans BC est comptabilisé à la valeur de consolidation et comprend les capitaux propres de BC ainsi que la dette subordonnée de Bombardier dans BC.	Représente les services financiers et immobiliers de la Société. Les activités liées au financement de stocks et aux maisons usinées au bilan sont présentées comme des activités abandonnées.  Les opérations et les soldes au sein de BC ont été éliminés, tandis que les opérations et les soldes entre Bombardier et BC ne l'ont pas été.

Certains des chiffres correspondants ont été reclassés afin d'être conformes à la présentation adoptée pour la période en cours, y compris le reclassement des activités liées au financement de stocks et de maisons usinées au bilan comme des activités abandonnées (voir la note 5 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente).

## Principes de consolidation

Les états financiers consolidés intermédiaires comprennent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales, presque toutes détenues en propriété exclusive, ainsi que les comptes des entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») lorsque la Société en est le bénéficiaire principal. Les états financiers consolidés intermédiaires comprennent aussi la quote-part de la Société dans ses coentreprises.

La date de fin d'exercice de la plupart des entités légales du secteur transport est le 31 décembre. Par conséquent, la Société consolide les activités du secteur transport avec le reste de ses activités avec un écart d'un mois. Si des opérations ou des événements importants surviennent au cours de ce mois, ils sont comptabilisés dans les états financiers consolidés intermédiaires de la Société.

## Reclassement dans les états de flux de trésorerie

À compter du quatrième trimestre de l'exercice 2005, la Société a changé, dans les états consolidés des flux de trésorerie, le classement des opérations intervenues entre les secteurs manufacturiers et le secteur BC, et liées aux activités de financement de débiteurs et de stocks. Cette modification a eu pour effet d'éliminer des flux de trésorerie consolidés l'incidence de ces opérations jusqu'à ce que les paiements soient reçus des clients externes. Cette modification n'a touché que la colonne Bombardier Inc. consolidé et n'a eu aucune incidence sur les colonnes Bombardier et BC. Ces opérations sont présentées à titre de flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation des secteurs manufacturiers et de flux de trésorerie liés aux activités d'investissement du secteur BC lorsque les opérations surviennent. Par suite de cette modification, les flux de trésorerie consolidés liés aux activités d'exploitation ont augmenté de 15 millions \$ pour le trimestre terminé le 30 avril 2005 et ont diminué de 236 millions \$ pour le trimestre terminé le 30 avril 2004, entraînant une diminution et une augmentation correspondantes des flux de trésorerie consolidés liés aux activités d'investissement respectivement pour les trimestres terminés les 30 avril 2005 et 2004.

## 1. ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Les états financiers consolidés intermédiaires 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 2005.

Les résultats d'exploitation des périodes intermédiaires ne reflètent pas nécessairement les résultats d'exploitation de l'exercice entier. Historiquement, Bombardier Aéronautique livre plus d'avions au quatrième trimestre que pendant les trois premiers trimestres de l'exercice, ce qui donne lieu à des revenus et à une marge brute plus élevés pour le présent trimestre. De plus, la Société investit habituellement dans ses soldes hors caisse liés à l'exploitation au cours des trois premiers trimestres d'un exercice, surtout dans le secteur aéronautique. Cet investissement dans les soldes hors caisse liés à l'exploitation est généralement réduit au quatrième trimestre.

## 2. DÉBITEURS FINANCIERS

Les débiteurs financiers de BC étaient comme suit aux :

	30 avril 2005		31 janvier 2005	
Avions commerciaux				
Financement provisoire	996	\$	1 000	\$
Crédit-bail à long terme	68		66	
	1 064		1 066	
Financement de débiteurs <sup>(1)</sup>	28		59	
	1 092		1 125	
Portefeuilles en liquidation progressive <sup>(2)</sup>	234		274	
	1 326		1 399	
Provision pour pertes sur créances	(14)		(13)	
	1 312	\$	1 386	\$

<sup>(1)</sup> Représente le financement offert à l'acquéreur de l'ancien secteur produits récréatifs de la Société, une partie apparentée.

<sup>(2)</sup> Les portefeuilles en liquidation progressive comprennent essentiellement les portefeuilles d'avions d'affaires et de financement de biens de consommation.

Le financement conclu avec quatre lignes aériennes représente environ 68 % du total du portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux au 30 avril 2005 (quatre lignes aériennes représentant environ 79 % au 31 janvier 2005).

BC gère également des débiteurs financiers vendus à des tiers principalement liés à ses portefeuilles de prêts hors bilan liés à ses activités de maisons usinées, lesquels totalisaient 994 millions \$ au 30 avril 2005



(1039 millions \$ au 31 janvier 2005). BC comptabilise des revenus d'honoraires relatifs aux droits de gestion conservés.

### 3. ACTIFS LOUÉS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION-EXPLOITATION ET AUTRES

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres étaient comme suit aux :

	30 avril 2005		31 janvier 2005	
	Coût	Valeur comptable nette	Coût	Valeur comptable nette
<b>BOMBARDIER</b>				
Avions du programme de multipropriété	200 \$	196 \$	145 \$	142 \$
Avions d'occasion	101	79	129	107
	<b>301</b>	<b>275</b>	274	249
<b>BC</b>				
Portefeuilles d'activités poursuivies	242	150	254	152
Portefeuilles en liquidation progressive	113	69	120	73
	<b>355</b>	<b>219</b>	374	225
	<b>656 \$</b>	<b>494 \$</b>	648 \$	474 \$

### 4. STOCKS

Les stocks de Bombardier étaient comme suit aux:

	30 avril 2005	31 janvier 2005
Contrats à long terme	1 679 \$	1 640 \$
Programmes aéronautiques	1 687	1 616
Produits finis <sup>(1)</sup>	825	757
	<b>4 191 \$</b>	4 013 \$

<sup>(1)</sup> Les produits finis comprenaient quatre avions neufs, non rattachés à une commande ferme, totalisant 43 millions \$ et 11 avions d'occasion s'élevant à 55 millions \$ au 30 avril 2005 (trois avions neufs totalisant 39 millions \$ et 11 avions d'occasion s'élevant à 56 millions \$ au 31 janvier 2005).

Les coûts engagés et les marges comptabilisées sur les contrats à long terme ainsi que les coûts engagés pour les programmes aéronautiques en cours s'établissaient respectivement à 4140 millions \$ et 2209 millions \$ au 30 avril 2005 (respectivement 4089 millions \$ et 2216 millions \$ au 31 janvier 2005).

Les avances reçues et les facturations progressives liées aux contrats à long terme et aux programmes aéronautiques en cours totalisaient respectivement 4336 millions \$ et 970 millions \$ au 30 avril 2005 (respectivement 4276 millions \$ et 1132 millions au 31 janvier 2005), dont respectivement 1875 millions \$ et 448 millions \$ constituent un passif et sont présentées à titre d'avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes au 30 avril 2005 (respectivement 1827 millions \$ et 532 millions \$ au 31 janvier 2005).

### 5. ACTIVITÉS ABANDONNÉES ET ACTIFS DÉTENUS À DES FINS DE VENTE

En avril 2005, la Société a signé une entente pour la vente des activités de financement de stocks de BC à GE Commercial Finance (« GE »). Le 31 mai 2005, la Société a conclu la vente pour un produit au comptant d'environ 1,3 milliard \$ (700 millions \$ après le remboursement par BC de ses facilités bancaires privées de titrisation liée au financement de stocks non transférées à GE), sous réserve de rajustements finaux.

Le produit au comptant inclut une prime avant impôts de 225 millions \$ sur la valeur comptable des actifs nets vendus. Le gain final réalisé lors de la vente reflètera les coûts d'opération et autres coûts connexes et sera comptabilisé au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2006. GE a pris en charge les obligations futures de services administratifs de BC en vertu des facilités publiques de titrisation liée au financement de stocks actuellement en place. Environ 280 employés sont mutés chez GE.

La Société a aussi entrepris un processus en vue de vendre ses activités de maisons usinées au bilan.

Les actifs et les passifs des activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan de BC ont été présentés séparément dans les bilans consolidés ci-joints aux postes « Actifs détenus à des fins de vente » et « Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente ». En outre, les résultats d'exploitation connexes ont été présentés séparément dans les états consolidés des résultats ci-joints et à titre d'activités abandonnées.

Les actifs détenus à des fins de vente et les passifs correspondants étaient comme suit :

	30 avril 2005	31 janvier 2005
<b>Actifs</b>		
Espèces et quasi-espèces	10 \$	10 \$
Débiteurs	18	18
Débiteurs financiers	2 239	2 199
Immobilisations corporelles	2	2
Autres actifs	1	1
	<b>2 270 \$</b>	<b>2 230 \$</b>
<b>Passifs</b>		
Créditeurs et frais courus	76 \$	74 \$
Emprunts à court terme <sup>(1)</sup>	300	300
Dette à long terme <sup>(1)</sup>	1 178	1 188
	<b>1 554 \$</b>	<b>1 562 \$</b>

<sup>(1)</sup> Comprennent 578 millions \$ au 30 avril 2005 (588 millions \$ au 31 janvier 2005) relatifs aux facilités bancaires privées de titrisation liée au financement de stocks qui seront remboursées à même le produit de la vente.

Les résultats d'exploitation, y compris les intérêts débiteurs attribués, étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005	2004
Revenus	51 \$	46 \$
Coût des ventes	27	24
Frais de vente et frais généraux et d'administration	10	9
	<b>37</b>	<b>33</b>
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices	14	13
Charge d'impôts sur les bénéfices	7	5
Bénéfice découlant des activités abandonnées	7 \$	8 \$
Bénéfice de base et dilué par action	- \$	- \$

## 6. EMPRUNTS À COURT TERME

En vertu d'ententes avec des syndicats bancaires, Bombardier Inc. doit maintenir un certain ratio financier trimestriel. Ce ratio était respecté au 30 avril 2005 et au 31 janvier 2005.

### Bombardier

Les facilités de crédit de Bombardier, ainsi que leurs échéances, étaient comme suit au 30 avril 2005 :

Facilités de crédit	Montants confirmés	Montants prélevés	Lettres de crédit prélevées	Montants disponibles	Taux de fin de période	Taux moyen	Échéance (exercice)
Européenne	4 705 \$	- \$	3 155 \$	1 550 \$	-	-	2006-2008
Lettres de crédit européennes	375	s.o.	195	180	s.o.	s.o.	2008-2009
Nord-américaine	1 367	-	999	368	-	-	2006
	<b>6 447 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>4 349 \$</b>	<b>2 098 \$</b>			

s.o. : sans objet.

Les facilités de crédit de Bombardier, ainsi que leurs échéances, étaient comme suit au 31 janvier 2005 :

	Montants confirmés	Montants prélevés	Lettres de crédit prélevées	Montants disponibles	Taux de fin d'exercice	Taux moyen pour l'exercice	Échéance (exercice)
Européenne	4 753 \$	- \$	3 103 \$	1 650 \$	-	-	2006-2008
Lettres de crédit européennes	378	s.o.	89	289	s.o.	s.o.	2008-2009
Nord-américaine	1 388	-	1 128	260	-	-	2006
	6 519 \$	- \$	4 320 \$	2 199 \$			

s.o. : sans objet.

En plus des lettres de crédit prélevées présentées dans les tableaux ci-dessus, Bombardier avait des facilités bilatérales totalisant 192 millions \$ au 30 avril 2005 (287 millions \$ au 31 janvier 2005).

## BC

La facilité de crédit de BC ainsi que son échéance étaient comme suit au 30 avril 2005 :

	Montants confirmés	Montants prélevés	Montants disponibles	Taux de fin de période	Taux moyen	Échéance (exercice)
Ligne renouvelable	600 \$	- \$	600 \$	-	-	2006

La facilité de crédit de BC ainsi que son taux et son échéance étaient comme suit au 31 janvier 2005 :

	Montants confirmés	Montants prélevés	Montants disponibles	Taux de fin d'exercice	Taux moyen pour l'exercice	Échéance (exercice)
Ligne renouvelable	600 \$	- \$	600 \$	-	1,9 %	2006

## 7. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les crédateurs et frais courus étaient comme suit aux :

	30 avril 2005	31 janvier 2005
<b>BOMBARDIER</b>		
Crédateurs	1 985 \$	2 112 \$
Mesures incitatives à la vente <sup>(1)</sup>	1 279	1 190
Frais courus	1 213	1 277
Garanties de produits	1 048	1 055
Salaires et avantages sociaux à payer	390	334
Revenus reportés – programme de multipropriété	229	163
Indemnités de départ et autres obligations liées à la cessation d'emploi pour départ involontaire	198	229
Impôts sur les bénéfices et autres taxes	129	120
Intérêts	52	73
Autres	594	545
	7 117	7 098
<b>BC</b>	117	109
	7 234 \$	7 207 \$

<sup>(1)</sup> Composées de la provision pour garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle et d'options de reprise ainsi que d'autres provisions et obligations associées à la vente d'avions.

**Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire** – Les variations de la provision pour indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire et autres coûts ont été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril 2005 et 2004 :

	Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire		Autres		Total
<b>Solde au 31 janvier 2005</b>	229	\$	7	\$	236
<b>Charge courante (revenu courant)<sup>(1)</sup></b>	8		(15)		(7)
<b>Montants reçus (versés)</b>	(37)		26		(11)
<b>Incidence des fluctuations de taux de change</b>	(2)		-		(2)
<b>Solde au 30 avril 2005</b>	198	\$	18	\$	216

<sup>(1)</sup> Sur laquelle une charge de 1 million \$ a été comptabilisée au coût des ventes du secteur aéronautique et le reste à titre d'éléments spéciaux du secteur transport dans les états consolidés des résultats (voir la note 10 – Éléments spéciaux).

	Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire		Autres		Total
Solde au 31 janvier 2004	179	\$	37	\$	216
Charge courante	53		33		86
Versements	(20)		(1)		(21)
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)		(2)		(7)
<b>Solde au 30 avril 2004</b>	207	\$	67	\$	274

## 8. DETTE À LONG TERME

En avril 2004, la Société a émis 500 millions \$ de billets, portant intérêt à 6,3 %, échéant en 2014 et 250 millions \$ de billets, portant intérêt à 7,45 %, échéant en 2034.

La dette à long terme de Bombardier inclut 222 millions \$ de dette à long terme liée aux EDDV consolidées au 30 avril 2005 (246 millions \$ au 31 janvier 2005), qui sont toutes liées à des structures existant avant le 1<sup>er</sup> mai 2004.

## 9. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

### Charge de rémunération à base 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, calculés selon un modèle d'évaluation des options, étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005		2004
Nombre d'options d'achat d'actions attribuées	30 000		382 520
Juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution	0,54	\$	2,08

Respectivement 50 817 540 et 53 462 540 options d'achat d'actions étaient émises et en cours au 30 avril 2005 et au 31 janvier 2005.

### Présentation pro forma de la juste valeur des options d'achat d'actions

Toutes les attributions accordées ou modifiées avant le 1<sup>er</sup> février 2003 sont comptabilisées comme des opérations de capitaux propres. Aucune dépense de rémunération n'est comptabilisée dans les états consolidés des résultats pour ces attributions.

L'incidence sur le bénéfice net (la perte nette) et sur le bénéfice (la perte) par action est négligeable si les options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2003 avaient été comptabilisées selon la méthode de la juste valeur.

## 10. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

La Société a comptabilisé les éléments spéciaux suivants pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005		2004	
<b>Transport</b>				
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	7	\$	53	\$
Autres <sup>(1)</sup>	(15)		33	
	(8)		86	
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	(5)		(5)	
	(13)	\$	81	\$

<sup>(1)</sup> Composés de gains non imposables réalisés lors de la vente de terrains et d'immeubles, totalisant 27 millions \$ pour le trimestre terminé le 30 avril 2005, de frais de résiliation de contrats et de coûts environnementaux, ainsi que d'autres coûts.

Les éléments spéciaux sont liés aux activités de restructuration afin de réduire la structure de coûts du secteur transport. La restructuration vise à réduire les effectifs de 7600 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, dont 7300 sont des postes permanents. Près de 5000 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris des employés contractuels, ont été abolis au 30 avril 2005.

Le coût total de la restructuration est estimé à 619 millions \$, 513 millions \$ ayant été comptabilisés au 30 avril 2005. La restructuration devrait être complétée au cours de l'exercice 2007.

## 11. INTÉRÊTS DÉBITEURS NETS

Les intérêts débiteurs nets de Bombardier se présentaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005		2004	
Dettes à long terme	46	\$	33	\$
Intérêts accumulés sur les mesures incitatives à la vente	8		9	
Intérêts débiteurs avec BC	-		5	
Intérêts créditeurs	(10)		(4)	
Autres	2		2	
	46		45	
Élimination intersectorielle	-		(5)	
	46	\$	40	\$

Les intérêts débiteurs nets de BC totalisant 24 millions \$ pour le trimestre terminé le 30 avril 2005 (18 millions \$ pour le trimestre terminé le 30 avril 2004) sont classés à titre de coût des ventes.

## 12. BÉNÉFICE (PERTE) PAR ACTION

Les bénéfices (les pertes) de base et dilué(es) par action étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005		2004	
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	48	\$	(182)	\$
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	(6)		(6)	
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies disponible pour les porteurs d'actions ordinaires	42		(188)	
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	7		8	
Bénéfice net (perte nette) disponible pour les porteurs d'actions ordinaires	49	\$	(180)	\$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation (en milliers)	1 750 467		1 749 783	
Effet net des options d'achat d'actions (en milliers)	-		4 377	
Nombre dilué moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation (en milliers)	1 750 467		1 754 160	
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) :				
Découlant des activités poursuivies	0,02	\$	(0,11)	\$
Découlant des activités abandonnées	-		-	
	0,03	\$	(0,10)	\$

Pour le trimestre terminé le 30 avril 2005, 50 817 540 options d'achat d'actions ont été exclues du calcul du bénéfice dilué par action, étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou au cours prédéterminé des actions classe B (droits de vote limités) pour cette période.

Pour le trimestre terminé le 30 avril 2004, les options d'achat d'actions pouvant être exercées ont eu un effet antidilutif sur le bénéfice par action ordinaire; par conséquent, les pertes par action de base et diluée sont les mêmes.

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

Les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation se présentaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005		2004	
<b>BOMBARDIER</b>				
Débiteurs	(25)	\$	97	\$
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres	(26)		(34)	
Stocks	(176)		227	
Créditeurs et frais courus	36		(107)	
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	(27)		(192)	
Obligations au titre des prestations constituées, montant net	6		(139)	
Autres	(125)		5	
	(337)		(143)	
<b>BC</b>				
Débiteurs	6		36	
Créditeurs et frais courus	10		18	
Autres	17		15	
	33		69	
	(304)		(74)	
Élimination intersectorielle	15		(236)	
	(289)	\$	(310)	\$

## 14. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Les composantes du coût des avantages étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2005		2004	
	Régimes de retraite	Autres avantages	Régimes de retraite	Autres avantages
Coût des services rendus au cours de la période	42	\$ 3	\$ 39	\$ 3
Intérêts débiteurs	73	5	68	4
Rendement prévu des actifs des régimes	(60)	-	(57)	-
Amortissement des coûts des services passés	1	-	1	-
Amortissement de la perte actuarielle	19	3	18	2
Gain de compression	-	(1)	-	-
	75	\$ 10	\$ 69	\$ 9

## 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 de risques important. Le risque éventuel maximal ne reflète pas les paiements prévus par la Société.

	30 avril 2005		31 janvier 2005	
	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations <sup>(1)</sup>	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations <sup>(1)</sup>
<b>Ventes d'avions</b>				
Crédit (a)	1 168	\$	1 074	\$
Valeur résiduelle (a)	2 538		2 481	
Risques mutuellement exclusifs <sup>(2)</sup>	(853)		(811)	
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 853	\$ 844	2 744	\$ 817
Options de reprise (b)	1 398	23	1 470	24
Options de vente multipropriété (c)	8	2	21	5
<b>Autres<sup>(3)</sup></b>				
Crédit et valeur résiduelle (e)	181	-	181	-
Obligations de rachat (f)	177	61	175	61
Garanties d'exécution (g)	1 046	-	1 031	-

<sup>(1)</sup> Incluses dans les crédateurs et frais courus.

<sup>(2)</sup> 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 risques en vertu de ces garanties ne doivent pas être additionnés pour calculer le risque combiné maximal de la Société.

<sup>(3)</sup> De plus, la Société a aussi fourni d'autres garanties (voir le paragraphe h)

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 de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles pour réduire le risque de la Société découlant de ces garanties. Des provisions pour pertes anticipées ont été établies pour couvrir les 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 obligations disponibles pour réduire les risques. Le produit anticipé des actifs sous-jacents devrait couvrir le total des risques de crédit et de valeur résiduelle de la Société compte tenu des provisions et des obligations.

### Ventes d'avions

**a) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle** – Bombardier fournit des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de location 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 à diverses périodes jusqu'en 2025. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit éventuel est lié à des clients exploitant des lignes aériennes commerciales. Le risque de crédit relatif à trois clients de l'aviation commerciale représentait 59 % du total du risque de crédit

maximal au 30 avril 2005. 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, Bombardier offre des garanties portant sur la valeur résiduelle d'avions à la date d'échéance de certaines ententes de location et de financement. Cette garantie offre un paiement limité par contrat à la partie 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 peut être faite à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties portant sur la valeur résiduelle en cours au 30 avril 2005 ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées :

Moins d'un an	36	\$
De 1 an à 5 ans	165	
De 6 à 10 ans	523	
De 11 à 15 ans	910	
Par la suite	904	
	2 538	\$

**b) Options de reprise** – Dans le cadre de la vente d'avions neufs, la Société offre, de temps à autre, à ses clients des options de reprise. Ces options offrent aux clients la reprise de leur avion d'occasion, à un montant prédéterminé et pendant une période prédéterminée, conditionnelle à 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 30 avril 2005 :

Moins d'un an	992	\$
De 1 an à 3 ans	161	
De 4 à 5 ans	210	
Par la suite	35	
	1 398	\$

La Société réévalue ses engagements d'achat d'avions avec reprise par rapport à la juste valeur prévue des avions et comptabilise les pertes anticipées à titre de charge aux bénéficiaires. La juste valeur d'un avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information recueillie relativement à la vente d'avions semblables sur le marché secondaire. Les provisions relatives aux pertes anticipées sur les options de reprise ont totalisé 19 millions \$ au 30 avril 2005 (18 millions \$ au 31 janvier 2005). 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 engagements fermes d'acheter des avions neufs de 4 millions \$ au 30 avril 2005 (6 millions \$ au 31 janvier 2005).

**c) Options de vente multipropriété** – En vertu du programme nord-américain de multipropriété *Flexjet*, certains clients peuvent échanger leurs parts d'avion à des montants prédéterminés pour des parts d'avion d'un plus grand modèle à des montants prédéterminés. L'engagement total de racheter des parts d'avion, en échange de parts d'un plus grand modèle, atteignait 8 millions \$ au 30 avril 2005 (21 millions \$ au 31 janvier 2005). Les provisions pour pertes anticipées établies selon la probabilité que ces options seront exercées totalisaient 2 millions \$ au 30 avril 2005 (5 millions \$ au 31 janvier 2005).

En outre, la Société offre à ses clients l'option de lui revendre leurs parts d'avion à la juste valeur estimative au cours d'une période prédéterminée à compter de la date de l'achat. L'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondées sur les justes valeurs courantes estimatives totalisait 544 millions \$ au 30 avril 2005 (527 millions \$ au 31 janvier 2005). 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 fournir du financement dans le cadre de commandes en main qui, déduction faite du financement par des tiers déjà en place, s'élevait à 4,9 milliards \$ au 30 avril 2005 (4,6 milliards \$ au 31 janvier 2005). Ces engagements sont liés aux avions faisant l'objet de commandes fermes, dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2010 et ont des dates d'échéance fixées à l'avance. La Société couvre en partie ses risques de taux d'intérêt et de crédit en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement auxquelles les parties faisant l'objet de la garantie doivent satisfaire avant de bénéficier de l'engagement de la Société.

## **Autres garanties**

**e) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle** – Dans le cadre de la vente de certain matériel de transport sur rail, Bombardier a fourni une garantie de crédit à l'égard du paiement de location totalisant 47 millions \$ au 30 avril 2005 (45 millions \$ au 31 janvier 2005). Cette garantie vient à échéance à l'exercice 2020 et est relative à un client. De plus, à la date d'échéance de certaines ententes de financement et autres, la Société a fourni des garanties portant sur la valeur résiduelle totalisant 134 millions \$ au 30 avril 2005 (136 millions \$ au 31 janvier 2005), principalement liées au secteur transport. La plupart de ces garanties peuvent être exercées au cours de l'exercice 2014.

**f) Obligations de rachat** – La Société a offert à certains prestataires de financement dans le secteur transport, le droit, sous certaines conditions, de revendre du matériel à la Société à des prix prédéterminés. Un montant de 177 millions \$ au 30 avril 2005 (175 millions \$ au 31 janvier 2005) était lié à deux ententes en vertu desquelles la Société peut être tenue, à compter de l'exercice 2009, de racheter le matériel en cas de manquement au paiement de la part du client au prestataire de financement. 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 un compte de dépôt en garantie qui, avec l'intérêt cumulé, devraient couvrir entièrement le risque de la Société. Une provision pour obligations de rachat totalisant 61 millions \$ est incluse dans les créiteurs et frais courus au 30 avril 2005 et au 31 janvier 2005.

**g) Garanties d'exécution** – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de véhicules de partenariat dans le secteur 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 d'un manquement d'un autre partenaire. 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 239 millions \$ au 30 avril 2005 (228 millions \$ au 31 janvier 2005). Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque, 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 807 millions \$ au 30 avril 2005 (803 millions \$ au 31 janvier 2005). 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 des 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**

BC et Bombardier ont conclu des opérations de cession-bail avec des tiers portant essentiellement sur des wagons à marchandises et des avions d'occasion. Les wagons à marchandises sont en grande partie loués simultanément à des exploitants. Les garanties portant sur la valeur résiduelle se rattachant aux opérations de cession-bail totalisaient 105 millions \$ au 30 avril 2005 (97 millions \$ au 31 janvier 2005).

## **Contrats de location-exploitation**

La Société loue des bâtiments 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 79 millions \$ au 30 avril 2005 (80 millions \$ au 31 janvier 2005).

## Litiges

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 une plainte modifiée, les modifications comprenant 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. La Société croit que ce recours est non fondé et entend défendre avec vigueur sa position.

La Société est défenderesse dans certaines poursuites 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.

La direction croit que la Société a établi des provisions adéquates pour couvrir les pertes éventuelles et les montants non recouvrables selon la couverture d'assurance, le cas échéant, relatifs à ces poursuites.

## 16. INFORMATION SECTORIELLE

La Société exerce ses activités dans les trois secteurs isolables décrits ci-après. Chaque secteur isolable offre différents produits et services et nécessite des technologies et des stratégies de marketing distinctes.

<b>Aéronautique</b>	<b>Transport</b>	<b>Bombardier Capital</b>
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 turbopropulseurs commerciaux ainsi qu'un vaste éventail d'avions d'affaires. Il propose également le programme de multipropriété <i>Flexjet</i> , 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. Les principales installations de fabrication de Aéronautique sont situées au Canada, au Royaume-Uni et aux États-Unis.	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, incluant des locomotives, des véhicules légers sur rail et des 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. Ses principales installations de fabrication sont situées en Allemagne, au Royaume-Uni, en France, au Canada et aux États-Unis.	BC offre du financement provisoire d'avions commerciaux et du financement de débiteurs, surtout sur les marchés de l'Amérique du Nord, et gère la liquidation progressive de divers portefeuilles.

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 2005.

La direction évalue le rendement de ses secteurs manufacturiers d'après le bénéfice (la perte) avant intérêts débiteurs nets et impôts. Le rendement du secteur BC est évalué selon le bénéfice (la perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices. Les intérêts débiteurs de BC sont inclus dans le coût des ventes.

La plupart des dépenses du siège social sont attribuées aux secteurs en fonction de leurs revenus respectifs.

Des opérations intersectorielles sont conclues dans le cours normal des affaires et sont mesurées à la valeur d'échange, soit la contrepartie établie et acceptée par les secteurs connexes.

Les actifs sectoriels nets excluent les espèces et quasi-espèces, l'investissement dans BC et les avances à Bombardier ainsi que les impôts sur les bénéfices reportés et sont réduits des crédateurs et frais courus (à l'exclusion des impôts sur les bénéfices et des intérêts à payer), des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes ainsi que des obligations au titre des prestations constituées.

Le tableau contenant le détail de l'information sectorielle se trouve ci-après.

## **17. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES**

Au cours du trimestre terminé le 30 avril 2005, la Société n'a pas conclu d'arrangements avec des entités à détenteurs de droits variables (« EDDV »), autres que dans le secteur aéronautique relativement aux structures de financement pour la vente d'avions régionaux. Les actifs et passifs de ces EDDV s'élevaient respectivement à 51 millions \$ et 16 millions \$ au 30 avril 2005. La direction a déterminé que la Société n'est pas le bénéficiaire principal de ces structures et, par conséquent, il n'est pas nécessaire de consolider ces EDDV.

**BOMBARDIER INC.**  
**INFORMATION SECTORIELLE**  
(Non vérifiés)  
Pour les trois mois terminés les 30 avril  
(en millions de dollars américains)

Secteurs d'activité	Bombardier Inc. consolidé						Transport		BC
	Notes	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	
Revenus de tiers									
Fabrication		2 799 \$	2 495 \$	1 487 \$	1 219 \$	1 312 \$	1 276 \$	- \$	- \$
Services		624	582	293	300	331	282	-	-
Financement		46	53	-	-	-	-	46	53
Autres		332	367	154	240	178	127	-	-
Revenus intersectoriels		3 801	3 497	1 934	1 759	1 821	1 685	46	53
<b>Revenus sectoriels</b>		<b>3 801</b>	<b>3 497</b>	<b>1 934</b>	<b>1 759</b>	<b>1 825</b>	<b>1 689</b>	<b>57</b>	<b>62</b>
Coût des ventes		3 316	3 207	1 674	1 543	1 616	1 637	41	35
Frais de vente, frais généraux et d'administration		218	214	90	84	116	116	12	14
Amortissement		133	145	99	95	28	34	6	16
Recherche et développement		40	27	19	10	21	17	-	-
Éléments spéciaux	10	(8)	86	-	-	(8)	86	-	-
		3 699	3 679	1 882	1 732	1 773	1 890	59	65
<b>Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies</b>		<b>102 \$</b>	<b>(182) \$</b>	<b>52 \$</b>	<b>27 \$</b>	<b>52 \$</b>	<b>(201) \$</b>	<b>(2) \$</b>	<b>(3) \$</b>
<b>avant intérêts et impôts sur les bénéfices</b>									
Aux		30 avril 2005	31 janvier 2005	30 avril 2005	31 janvier 2005	30 avril 2005	31 janvier 2005	30 avril 2005	31 janvier 2005
<b>Actifs nets sectoriels</b>		<b>3 236 \$</b>	<b>2 934 \$</b>	<b>2 373 \$</b>	<b>2 258 \$</b>	<b>420 \$</b>	<b>237 \$</b>	<b>443 \$</b>	<b>439 \$</b>
Créditeurs et frais courus		7 117	7 098						
Intérêts à payer		(52)	(73)						
Impôts sur les bénéfices à payer		(66)	(61)						
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes		2 323	2 359						
Passifs au titre des prestations constituées		900	895						
Actif d'impôts reportés		426	443						
Espèces et quasi-espèces		2 100	2 291						
<b>Total actifs – Bombardier</b>		<b>15 984</b>	<b>15 886</b>						
Investissement dans BC		(443)	(439)						
Avances de BC		(171)	(71)						
Total actifs – BC		4 707	4 704						
<b>Total actifs – Bombardier Inc. consolidé</b>		<b>20 077 \$</b>	<b>20 080 \$</b>						
Acquisitions d'immobilisations corporelles		65 \$	64 \$	52 \$	49 \$	13 \$	14 \$	- \$	1 \$