BOMBARDIER

Rapport annuel, exercice clos le 31 janvier 2007

UNE VISION GLOBALE

01 Faits saillants financiers
02 Une présence mondiale
04 Message aux actionnaires et aux employés
13 Conseil d'administration
14 Évoluer avec les marchés
16 Offrir les produits recherchés
18 Avoir les meilleurs employés
20 Responsabilité d'entreprise
22 La Fondation J. Armand Bombardier
24 Renseignements à l'intention des investisseurs
25 Section financière
161 Principales places d'affaires
162 Conseil d'administration, Comités du conseil d'administration, Bureau du président, Direction de la Société

Tous les montants dans ce rapport annuel sont exprimés en dollars américains, à moins d'indication contraire.

FAITS SAILLANTS FINANCIERS

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action et le carnet de commandes)

POUR LES EXERCICES CLOS LES 31 JANVIER	**2007**	2006
Revenus	**14 816 $**	14 726 $
B n fice d coulant des activit s poursuivies avant l ments sp ciaux et imp⁂ts sur les b n fices	**359 $**	238 $
Charge d'imp⁂ts sur les b n fices	**92 $**	15 $
B n fice net	**268 $**	249 $
B n fice par action–de base et dilu	**0,14 $**	0,13 $
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)		
Classe A	**– $**	– $
Classe B	**– $**	– $

AUX 31 JANVIER	**2007**	2006
Total actif	**18 577 $**	17 482 $
Capitaux propres	**2 733 $**	2 425 $
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	**281 $**	222 $
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	**40,7 $**	31,6 $
Valeur comptable de l'action ordinaire (en dollars)	**1,37 $**	1,19 $
Nombre d'actions ordinaires		
Classe A	**317 044 051**	319 260 212
Classe B	**1 421 575 917**	1 425 772 756

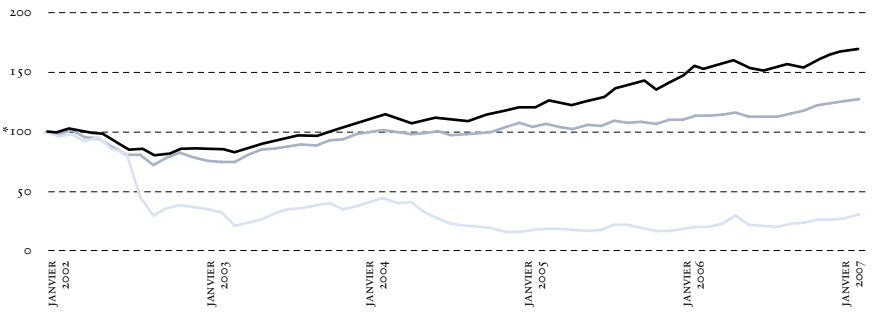
VARIATION DU COURS DE L'ACTION

(en dollars canadiens)

POUR LES EXERCICES CLOS LES 31 JANVIER	**2007**	2006
CLASSE A		
Haut	**4,61 $**	3,69 $
Bas	**2,69 $**	2,34 $
Fermeture	**4,48 $**	3,02 $
CLASSE B		
Haut	**4,62 $**	3,66 $
Bas	**2,68 $**	2,28 $
Fermeture	**4,45 $**	2,98 $

ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION DE BOMBARDIER

Du 31 janvier 2002 au 31 janvier 2007



CAPITALISATION BOURSIÈRE

7 746 MILLIONS $ CAN

(au 31 janvier 2007)

** Indice : Prix de clôture au 31 janvier 2002 = 100*

Bombardier est un chef de file mondial en solutions de transport novatrices, dans les secteurs des avions r gionaux et des bir acteurs d'affaires et dans ceux du mat riel et des syst mes de transport sur rail et services connexes. Bombardier, dont le si ge social est situ à Montr al au Canada, est pr sente dans plus de 60 pays sur cinq continents et exploite des installations manufacturi res dans 21 pays. Bombardier a atteint sa position de chef de file mondial en faisant preuve de vision, de pers v rance et d'innovation ainsi qu'en concevant et en fabriquant des produits qui r pondent aux besoins des clients en mati re de qualit , de fiabilit et de rentabilit .

À titre de leader dans les secteurs de l'a ronautique et du transport sur rail—des industries essentielles à la façon dont les gens vivent et travaillent—Bombardier peut contribuer à laborer des solutions de transport durables. Bombardier est en effet positionn e de façon unique pour y parvenir. Dot e d'op rations de par le monde et de la plus large gamme de produits dans deux secteurs du transport, Bombardier poss de une stabilit et une souplesse d'exploitation pratiquement in gal es, dont b n ficient ses clients, actionnaires, partenaires et employ s.

:: La ville de Shanghai est l'un des principaux centres industriels de la Chine, pays dans lequel Bombardier est présente depuis plus de 50 ans. La vaste gamme d'activités de Bombardier dans les secteurs du transport sur rail et de l'aéronautique a contribué au développement des infrastructures de transport de la Chine et continuera à jouer un rôle dans l'essor de ce pays et dans la réponse aux défis du nouveau siècle.

UNE PRÉSENCE MONDIALE

CHERS ACTIONNAIRES ET EMPLOYÉS

Dans le contexte volutif des march s mondiaux et des conditions commerciales, Bombardier a continu à bâtir, ces 12 derniers mois, sur les fondations tablies au cours des ann es pr c dentes. Chez Bombardier A ronautique, la forte demande pour nos avions d'affaires et biturbopropulseurs conjugu e à notre strat gie de diversification de produits a compens certains d fis pos s par le march des bir acteurs r gionaux. Pendant ce temps, Bombardier Transport a r alis des progr s solides et soutenus, poursuivant sa lanc e sur les march s traditionnels du rail, l'Europe et l'Am rique du Nord, ainsi que sur ceux des march s mergents. Bien que nous soyons convaincus que la discipline et le travail intense des derni res ann es portent leurs fruits, nous continuons n anmoins de concentrer nos efforts à r duire nos co ts, de perfectionner notre ex cution et d'am liorer notre service à la client le dans nos deux groupes.

Au cours de l'ann e, nous avons r alis des progr s substantiels dans la consolidation de notre bilan. Nous avons achev la liquidation progressive des activit s de Bombardier Capital au troisi me trimestre. Au cours de cette m me p riode, nous avons proc d à un r am nagement des ch ances de notre passif comprenant le refinancement de nos facilit s bancaires, deux offres publiques de rachat et un remboursement de billets de respectivement 1 milliard € et 220 millions $, ainsi qu'une nouvelle mission de billets pour un montant quivalant à 1,9 milliard €. Cela nous a permis d'atteindre trois objectifs : nous assurer la disponibilit de facilit s bancaires pour une p riode plus longue, tout en r duisant de façon significative les frais d' mission des lettres de cr dit; tirer parti des conditions favorables des march s de capitaux d'emprunt; et proroger notre profil d' ch ances accroissant ainsi notre marge de manœuvre à court terme.

Le b n fice d coulant des activit s poursuivies avant impôts sur les b n fices de l'exercice 2007 a atteint 335 millions $, comparativement à 150 millions $ l'exercice pr c dent. Le b n fice net pour la m me p riode a totalis 268 millions $, en hausse en regard de 249 millions $ pour l'exercice 2006, et le b n fice par action a t de 0,14 $, en hausse par rapport à 0,13 $. À la fin de l'exercice 2007, les esp ces et quasi-esp ces se sont tablies à 2,6 milliards $, refl tant des flux de tr sorerie disponibles de 610 millions $ pour l'exercice 2007, contre 532 millions $ pour l'exercice 2006. Au 31 janvier 2007, le carnet de commandes de la Soci t a atteint un niveau sans pr c dent de 40,7 milliards $, en regard de 31,6 milliards $ à la fin de l'exercice 2006.

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

Bombardier A ronautique est bien positionn dans ses march s, disposant d'avantages d terminants en mati re d'offre de produits, de co ts d'exploitation, de communit des appareils et de flottes. La derni re ann e a t marqu e par des ajustements à la demande dans nos march s ainsi que par des augmentations de notre production de

Bureau du président,
de gauche à droite :

:: Pierre Beaudoin
Président et chef
de l'exploitation
Bombardier Aéronautique
Vice-président exécutif
Bombardier Inc.

:: André Navarri
Président
Bombardier Transport
Vice-président exécutif
Bombardier Inc.

:: Laurent Beaudoin, FCA
Président du conseil
d'administration et
chef de la direction
Bombardier Inc.

À LA HAUTEUR DU DÉFI

biturbopropulseurs et d'avions d'affaires à hautes performances. Ce fut également une année de rationalisation de la fabrication et d'exécution plus rigoureuse dans tous nos domaines d'activité.

Des avions d'affaires chefs de file du marché

Les avions d'affaires de Bombardier continuent d'être les appareils de choix pour les sociétés, les gouvernements et les particuliers fortunés. Nous livrons concurrence dans huit des neuf catégories de l'industrie et menons avec près du tiers du marché mondial en fonction des revenus. Au cours de la dernière année, nous avons livré 212 avions d'affaires Bombardier et remporté 274 commandes nettes, en regard de 197 livraisons et 219 commandes nettes l'année précédente. Les livraisons de la dernière année comprennent 55 biréacteurs *Challenger 300*, nouveau chef de file dans sa catégorie, ainsi que 42 biréacteurs *Global*.

Pendant des années, les États-Unis ont constitué le principal marché pour les avions d'affaires. Toutefois, nous voyons maintenant l'Europe ainsi que d'autres marchés, en particulier ceux de la Russie, de la Chine et de l'Inde, commencer à représenter une plus forte proportion des ventes à l'échelle mondiale. L'an dernier, 63 % des commandes provenaient de marchés extérieurs aux États-Unis qui, historiquement, totalisaient 51 % de nos ventes. Nous avons publié au cours de l'année 2006 nos prévisions pour le marché de l'aviation d'affaires, lesquelles anticipent de 600 à 700 livraisons d'avions d'affaires annuellement pour l'ensemble des manufacturiers d'ici 2010, soit une hausse par rapport aux 540 livraisons annuelles effectuées de 2001 à 2005.

Compte tenu des nombres records de commandes et de livraisons d'avions d'affaires Bombardier enregistrés au cours de la dernière année, nous bénéficions d'une solide position sur les marchés. Par ailleurs, en innovant continuellement, nous maintenons notre avantage compétitif dans un contexte où la concurrence pour les parts de marché est très vive et s'intensifie. À titre d'exemple, l'entrée en service de notre appareil de dernière génération *Learjet 40 XR* au début de l'an dernier a été suivie, en avril 2006, du vol inaugural de l'appareil intermédiaire perfectionné *Learjet 60 XR*. L'appareil à large fuselage *Challenger* a également fait l'objet de nombreuses améliorations sur les plans du confort des passagers et des performances, et l'appareil de dernière génération *Challenger 605* devrait entrer en service cette année. Au cours de la dernière année, nous avons livré le 100e appareil *Challenger 300*. Premier véritable avion d'affaires superintermédiaire au monde, cet appareil a enregistré, depuis son entrée en service en janvier 2004, un taux de ponctualité des vols de 99,5 %. Parallèlement, la famille d'appareils *Global* a continué de gagner en popularité alors que nous avons livré le 200e appareil au cours de la dernière année.

Flexjet

Notre programme nord-américain *Flexjet* permet d'acheter des parts d'avion d'affaires Bombardier, assorties des services d'exploitation et de soutien. Au cours de la dernière année, une série d'innovations ont contribué à accroître de 17 % le nombre de clients. Ces innovations comprennent une zone de service secondaire élargie, la nouvelle carte avion *Flexjet* 25 qui donne accès par bloc d'heures de vol

:: Le programme du nouveau biréacteur régional *CRJ1000* a été lancé avec 38 commandes fermes et 23 commandes conditionnelles et options. Brit Air, le client de lancement pour l'appareil *CRJ700* en 1997, est encore, une décennie plus tard, l'un des clients de lancement pour ce nouvel avion de Bombardier.

:: Depuis la première livraison en 1994, des avions amphibies *Bombardier 415*, reconnus pour leur efficacité, ont été livrés à des agences de lutte contre les incendies en Croatie, en France, en Grèce, en Italie, au Canada (Ontario et Québec) et en Espagne.

à notre flotte d'appareils d'affaires, l'appareil *Challenger 604* reconfigur pour 12 passagers et une flotte plus importante d'appareils *Learjet 40 XR*.

De plus, notre rendement relatif aux facteurs cl s de la satisfaction de la client le a t sans pr c dent. Notre plus haut taux de d collage à l'heure pr vue jamais enregistr , nos plus faibles niveaux de nolisement, conjugu s à d'importantes am liorations apport es aux commodit s en cabine de nos appareils, ont entraîn un taux de satisfaction in gal à ce jour selon les sondages r alis s aupr s des clients.

Des biréacteurs régionaux qui améliorent la rentabilité de nos clients

Lorsque Bombardier a lanc l'appareil *CRJ100* en 1992, elle inaugurait galement une nouvelle re dans l'industrie de l'aviation r gionale. Avec 1409 bir acteurs r gionaux livr s au 31 janvier 2007, la s rie *CRJ* constitue le programme d'avions r gionaux le plus populaire de toute l'histoire. Avec plus de 1000 bir acteurs r gionaux *CRJ100/200* en service dans le monde, cet avion est au cœur des flottes de nombreux transporteurs a riens r gionaux r pondant au grand besoin de liaisons entre les a roports des petites communaut s et les grandes plaques tournantes. Au fur et à mesure que le march volue, de nouvelles liaisons enrichissent les r seaux existants. De plus, les avions d'occasion *CRJ100/200* p n trent des march s secondaires et desservent de nouveaux pays comme le Mexique, l'Afrique du Sud, le Nigeria, la Chine et la Russie. Certains appareils sont galement convertis en avions-cargos ou en navettes d'entreprise.

Ces derni res ann es, l'industrie am - ricaine des transporteurs a riens a subi une importante restructuration, la plupart des principaux exploitants recourant à la protection de la loi sur les faillites et s'ajustant aux co ts lev s du carburant. Bien que le march des bir acteurs r gionaux reste vigoureux, il traverse une phase de transition. Aujourd'hui, alors que les conomies d'exploitation constituent un facteur primordial dans leurs d cisions d'achat, les soci t s a riennes optent pour des bir acteurs r gionaux de plus grande taille. Parall lement, alors que la r surgence des biturbopropulseurs se poursuit, nos biturbopropulseurs de S*érie Q* sont bien positionn s dans le march en raison de leurs faibles co ts d'exploitation et de leur technologie de pointe, tel notre syst me exclusif antibruit et anti-vibration (NVS). Nous avons livr au cours de la derni re ann e 112 avions r gionaux et remport 87 commandes nettes. Ces livraisons incluent 63 bir acteurs r gionaux *CRJ700* et *CRJ900,* tandis que le nombre de livraisons de biturbopropulseurs de *Série Q* a progress pour s' tablir à 48, contre 28 l'ann e pr c dente.

Nous avons annonc en f vrier 2007 le lancement de l'avion *CRJ1000*, constituant le plus r cent chapitre de l'histoire du bir acteur r gional *CRJ*. Conçu sp cifiquement pour r pondre aux besoins des transporteurs r gionaux en bir acteurs offrant jusqu'à 100 si ges, le nouvel avion propose des co ts d'exploitation substantiellement moindres, des am liorations du confort en cabine ainsi qu'une r duction des missions de dioxyde de carbone pouvant atteindre 30 %. Nous avons lanc le programme avec 38 commandes fermes, dont 15 sont des conversions de commandes de bir acteurs *CRJ900* par My Way

Airlines, auxquelles s'ajoutent 23 commandes conditionnelles et options. Brit Air, de Morlaix en France, filiale de Air France, a pass une commande ferme de huit bir acteurs *CRJ1000* et pris des options sur huit. Un client souhaitant garder l'anonymat a pass une commande ferme de 15 avions, assortie d'une commande conditionnelle de 15 autres. Le vol inaugural est pr vu pour l' t 2008 et l'entr e en service au cours du quatri me trimestre de l'ann e civile 2009.

Selon nos pr visions, le march de l'aviation commerciale devrait reprendre et continuera de favoriser les appareils r gionaux de plus grande taille. Les pr visions anticipent pour les 20 prochaines ann es, la livraison sur les march s mondiaux de 11 000 appareils commerciaux dans le segment des appareils de 20 à 149 si ges, valu s à 370 milliards $. Le segment des appareils de 60 à 99 si ges, qui constitue actuellement le segment en croissance pour les transporteurs r gionaux, comptera 4100 appareils. Compte tenu des faibles co ts d'exploitation de nos bir acteurs r gionaux *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000* qui livrent concurrence dans cette cat gorie, nous sommes en bonne position pour nous approprier une part importante de cette demande. Les facteurs sous-jacents à la r ussite du programme *CRJ* sont en effet plus convaincants que jamais : une plus faible consommation de carburant, une r duction des frais d'entretien et des frais de redevance d'a roport, ainsi que des caract ristiques communes en mati re de qualification de type des pilotes, de pi ces de rechange et de formation. De plus, l'assouplissement des clauses de port e actuelles et futures (conventions de travail qui limitent la quantit de bir acteurs r gionaux que les soci t s a riennes sont autoris es à exploiter, d termin e en fonction du nombre de si ges) permettra aux transporteurs d'utiliser davantage de bir acteurs r gionaux de 70 à 99 si ges sur plus de routes.

Nous avons r ussi à largir notre client le internationale pour les appareils *CRJ900* avec des exploitants tels que Lufthansa CityLine d'Allemagne, Air Nostrum d'Espagne, Atlasjet Airlines de Turquie et Macedonian Airlines (MAT). Au cours de la derni re ann e, les transporteurs a riens italiens My Way et Air One ont command ces appareils pour tendre leurs liaisons. Ces deux clients ont d clar que les co ts d'exploitation, le confort des passagers et les aspects environnementaux ont t des facteurs cl s dans leur d cision d'achat. Nous avons reçu une premi re commande africaine de Arik Air du Nigeria, de m me qu'une importante commande de Northwest Airlines. Ensemble, ces clients ont command un total de 69 bir acteurs r gionaux *CRJ900* au cours de la derni re ann e, et pris des options sur 104 appareils. L'ann e a galement t marqu e par la livraison à SkyWest Airlines, au Utah, de notre 250e appareil *CRJ700*. Client de longue date, SkyWest a t parmi les premi res soci t s a riennes à signer une lettre d'intention en 1989 relative aux bir acteurs r gionaux *CRJ*, avant m me le lancement officiel du programme. Au d but de la pr sente ann e, Delta Air Lines a command 30 bir acteurs r gionaux *CRJ900* et pris des options sur 30 appareils *CRJ900* additionnels pour son r seau Delta Connections.

L'augmentation des ventes de biturbopropulseurs de *Série Q* au cours des derni res ann es refl te la sensibilit croissante du march à l' gard des co ts d'exploitation. En effet, les 48 livraisons de biturbopropulseurs de la derni re ann e constituent un progr s important sur les 28 livraisons de l'ann e pr c dente. Nos pr visions de march pour les 20 prochaines ann es anticipent que les biturbopropulseurs repr senteront 37 % de toutes les livraisons d'appareils r gionaux dans la cat gorie des avions de moins de 100 si ges. Pour r pondre à la demande, nous avons, au cours de la derni re ann e, augment la cadence de production des biturbopropulseurs *Q300* et *Q400* qui offrent aux exploitants et aux passagers un faible niveau de bruit en cabine et une grande fiabilit , combin s à des performances sur piste exceptionnelles. À ces avantages, l'appareil *Q400* ajoute des co ts d'exploitation tr s comp titifs et une vitesse de croisi re lev e. Parmi les clients qui ont command l'appareil *Q400*, citons Frontier Airlines du Colorado et un nouvel exploitant canadien, Porter Airlines. Luxair, le transporteur a rien national du Luxembourg, ainsi que Tassili Airlines d'Alg rie ont galement command des appareils *Q400*. Tassili est notre premier client alg rien pour cet appareil et notre deuxi me en Afrique. Ces quatre exploitants ont command un total de 27 appareils *Q400* et pris des options sur 23 appareils.

Au cours de la derni re ann e, tandis que les discussions progressaient avec un nombre limit de partenaires internationaux, nous avons poursuivi le d veloppement de notre concept de famille d'appareils *CSeries*. Ciblant de façon sp cifique le segment inf rieur du march des avions de 100 à 149 si ges, nous proc dons à l'optimisation du programme *CSeries* afin de r pondre aux exigences des clients qui souhaitent un avion commercial plus conomique, plus polyvalent et davantage ax sur les passagers. Nous continuerons d' valuer la viabilit du programme *CSeries*.

L'appareil amphibie de lutte contre les incendies *Bombardier 415*, lanc en 1994, demeure l'avion de r f rence de l'industrie. Au cours de la derni re ann e, nous avons reçu des commandes d'appareils de la France et de l'Espagne, et l'Italie a command des trousses de modernisation pour ses appareils.

Un service qui accroît la valeur de l'investissement du client

De la fabrication à la formation, Bombardier A ronautique offre une exp rience client unique couvrant l'avion d'un bout à l'autre, du nez à la queue. Toutefois, l' largissement de notre gamme de produits et l'innovation continue engendrent leurs propres d fis. C'est la raison pour laquelle le service à la client le est notre priorit . Nous prenons des mesures pour reconqu rir notre leadership sur le plan du service apr s-vente et procurer aux clients le soutien auquel ils ont droit. Au cours de la derni re ann e, nous avons continu à investir dans l' tablissement, à l' chelle mondiale, d'un r seau de soutien de calibre international pour les pi ces et les mat riaux pour les exploitants de bir acteurs d'affaires et d'avions r gionaux de Bombardier. Nos deux super-entrepôts de distribution de pi ces de rechange, situ s à Chicago et à

Francfort, assurent une gamme compl te de services, en compl ment des d pôts de pi ces de Dubaï, Sydney, Beijing, Montr al et Singapour. Nous avons galement doubl notre capacit de service de Dallas, prolong les heures d'ouverture de nos centres de service à la client le maintenant disponible 24 heures sur 24, sept jours sur sept, et nomm des repr sentants sur le terrain dans un plus grand nombre de r gions.

L'optimisation de nos procédés de fabrication

En continuant de rationaliser tous nos sites de fabrication, nous en avons accru fortement le rendement. Cette rationalisation comprend l' valuation de toutes les activit s de fabrication et d'assemblage ainsi que l' tablissement de cibles d'am - lioration pour chacune des installations, conjugu s à une plus importante int - gration de l'am nagement int rieur des avions d'affaires à la chaîne d'assemblage final. Une troite coordination entre nos unit s d'affaires a permis des gains d'efficacit similaires chez nos fournisseurs. Cette approche de collaboration am lior e avec nos fournisseurs nous permet de tirer avantage de leurs id es et de leur expertise et ainsi de cr er de la valeur dont les deux parties peuvent b n ficier.

En outre, notre site mexicain, qui a d marr ses activit s en produisant des harnais lectriques, fabrique aussi des composants de bir acteur *Challenger 850* et de biturbopropulseur *Q400*. De façon similaire, nous avons entam le processus de transfert de certains composants de biturbopropulseur *Q400*, produits pr - c demment par un autre fournisseur, à Shenyang Aircraft Corporation, en Chine, qui travaille d jà sur la famille de biturbopropulseurs *Dash 8/Série Q* depuis les ann es 1980.

BOMBARDIER TRANSPORT

Le progr s constant r alis au cours de la derni re ann e confirme que le programme d'am lioration du rendement de notre secteur transport sur rail, lanc il y a trois ans, commence à porter ses fruits. La marge BAII avant l ments sp - ciaux a progress comme pr vu, passant de 2,7 % à 3,9 %, tandis que les nouvelles commandes ont totalis un montant record de 11,8 milliards $ pour l'exercice 2007, d passant notre pr c dent niveau record de commandes de l'exercice 2004 et repr sentant un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,8. Notre carnet de commandes totalise 27,5 milliards $, le plus lev de l'industrie. Tout aussi significatif, Bombardier Transport a r alis de solides gains d'efficacit afin de devenir plus comp titif dans davantage de march s, comme le refl te le nombre d'importantes commandes obtenues de par le monde et portant sur nos diff rentes gammes de produits.

Tout en c l brant les progr s importants accomplis par Bombardier Transport, nous reconnaissons qu'il reste encore du travail à faire. Nous poursuivons notre programme d'am - lioration du rendement, visant à r duire les co ts, en insistant encore plus sur la gestion de projets afin de contrôler plus efficacement les risques et d'accroître notre avantage comp titif. À titre d'exemple, nous avons achev au cours de la derni re ann e le plan de restructuration pluriannuel, assurant ainsi une meilleure ad quation entre la capacit de production et la demande du march . Nous continuons de revoir notre processus d'approvisionnement, qui repr sente environ 60 % des co ts. Nos quipes s'emploient à tablir le nombre ad quat de fournisseurs pour nos familles de produits, à simplifier le choix des pi ces et à chercher des sources d'approvisionnement à faibles co ts. Nous perfectionnons galement le service à la client le en tant plus proactifs et continuons d'am liorer notre processus de soumission et la qualit de notre carnet de commandes.

Nous concentrons aussi les efforts de Bombardier Transport sur les activit s de services et de signalisation à marges plus lev es. Forts de nos produits chefs de file et de notre personnel d vou , nous sommes convaincus que les progr s r alis s l'an dernier ne sont qu'un aperçu de ce qui nous attend.

Le leader mondial dans le transport sur rail

Nous avons maintenu notre leadership dans l'industrie mondiale du transport sur rail au cours de la derni re ann e,

:: L'avion *Challenger 300* est le premier véritable avion d'affaires à réaction super-intermédiaire qui offre, avec huit passagers à bord, une distance franchissable transcontinentale et une vitesse de croisière supérieure sur de longs trajets. Le 100e appareil *Challenger 300* a été livré le 27 octobre 2006.

:: Un tramway *FLEXITY* Outlook à Bruxelles en Belgique. La Société des Transports Intercommunaux Bruxellois, STIB, exploite 68 de ces tramways bidirectionnels qui constituent la pierre angulaire du système de transport public de la région. Bombardier est le chef de file mondial des fournisseurs de véhicules légers sur rail et de tramways. En 2006, Bombardier a signé plusieurs importants contrats en Europe.

:: Les automotrices diesels *VLocity* 160 fournissent du service régional dans l'État de Victoria en Australie. La coentreprise australienne de Bombardier produit également des automotrices électriques pour les états du Queensland et d'Australie occidentale.

:: Bombardier Sifang Power (Qingdao) Transportation Ltd. fabrique actuellement 40 trains électriques à grande vitesse dans les installations de Qingdao, en Chine. Basés sur une conception européenne, les nouveaux trains desservironT le réseau ferroviaire interurbain en croissance de la Chine.

avec des parts du march pertinent totalisant 21 %. Le parc de Bombardier Transport compte plus de 100 000 v hicules et locomotives à l' chelle mondiale. En t te dans huit des dix segments de notre march , nos solutions de transport sur rail comprennent du mat riel roulant, des syst mes de propulsion et de contrôle, des bogies, des services, des syst mes de transport et des syst mes de contrôle ferroviaire. Au cours de la derni re ann e, nous avons largi notre leadership dans les march s des v hicules l gers sur rail ainsi que des trains suburbains et r gionaux. Nous avons galement d croch plusieurs importants contrats de service, secteur que nous d veloppons avec nergie.

Chef de file par ses idées et ses produits

G n rateur d'innovations par excellence, Bombardier Transport a apport plus de nouvelles id es que tout autre joueur cl au salon ferroviaire bisannuel Innotrans de Berlin—la plus importante exposition de l'industrie du transport sur rail au monde. *ORBITA*, notre plus r cente innovation en mati re de services embarqu s, fournit des donn es de diagnostic et de maintenance pr dictive, en temps r el, nous permettant d'identifier et de r gler des probl mes potentiels de mat riel avant que ceux-ci n'affectent le service de l'exploitant. First ScotRail du Royaume-Uni, un des premiers clients pour ce syst me, a dot son parc d'automotrices diesels du syst me *ORBITA*.

Un autre exemple, notre nouveau syst me *SEKURFLO* r pond à une pr occupation mondiale croissante en mati re de s curit publique. En plus de fournir de la vid osurveillance, *SEKURFLO* r pond aux besoins de s curit de l'exploitant, permettant ainsi au personnel d'intervenir rapidement en cas de probl me de s curit , tout en minimisant les risques associ s à la vie et aux biens.

En Europe, nous portons une attention particuli re au d ploiement de syst mes transfrontaliers et de signalisation. Pour contribuer à trouver des solutions à ces enjeux, nous continuons à jouer un rôle pr dominant dans le d veloppement du syst me europ en de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). ERTMS est une norme de signalisation à la fine pointe de la technologie qui finira par remplacer les divers syst mes utilis s actuellement dans diff rents pays europ ens et permettra aux trains de franchir les fronti res sans avoir à changer de locomotive ou de conducteur. Ce syst me universel est maintenant en fonction en Italie, en Suisse et en Espagne et sera bientôt implant aux Pays-Bas. L'ERTMS repr sente une innovation d terminante qui aidera grandement à concr tiser la vision europ enne de trains franchissant sans difficult les fronti res. Nous fournissons aussi l'ERTMS aux march s en rapide croissance de l'Asie-Pacifique.

Au salon InnoTrans, nous avons galement d voil la premi re locomotive diesel- lectrique de notre populaire famille de locomotives *TRAXX*. Celle-ci s'ajoute aux mod les *TRAXX* à courant alternatif, à courant continu et polycourant. Exploit s sur plusieurs continents, les produits *TRAXX* constituent la premi re famille compl te de locomotives au monde. Les clients peuvent commander plusieurs versions et s'attendre à b n ficier d'une r duction de co ts grâce à la communit de pi ces, de documentation, de formation, de logistique et d'installations de service. Dot e du syst me europ en de gestion du trafic ferroviaire/syst me europ en de contrôle ferroviaire (ERTMS/ETCS), qui utilise un ordinateur à bord pour maintenir automatiquement la vitesse du train sous la vitesse maximale permise sur toute section de voie, la plateforme *TRAXX* constitue la plateforme de locomotive la plus attrayante en ce qui concerne le syst me trans-europ en mergent, o 50 % du trafic de transport de marchandises est transfrontalier.

Contrats clés remportés

Au cours de 2006, nous avons obtenu l'un des plus importants contrats au monde portant sur la fourniture de 372 trains suburbains à la Soci t Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) et au r seau de banlieue d' le-de-France. Ce contrat historique dans un march tr s comp titif tire ses origines du succ s de longue date remport par nos Autorails Grande Capacit (AGC) actuellement livr s à 21 r gions françaises. La SNCF a command 112 trains AGC additionnels au cours de la derni re ann e,

portant à 612 trains le nombre total d'AGC ayant fait l'objet de commandes fermes.

En Allemagne, la R gie des transports de Francfort nous a accord un contrat record portant sur des v hicules l gers sur rail, alors que la Deutsche Bahn de Berlin a command des voitures à deux niveaux, portant son parc de ce type de voitures à 1400. La Deutsche Bahn nous a galement attribu un prix sp cial pour la qualit et la fiabilit exceptionnelles de nos voitures à deux niveaux de la s rie 2003. Celui-ci a t suivi, au d but de cette ann e, d'un contrat cadre historique avec la Deutsche Bahn portant sur la fourniture de 321 trains lectriques *TALENT* 2. Tr s polyvalents sur le plan de l'exploitation et de la conception modulaire, les trains *TALENT* 2 seront d ploy s sur les lignes r gionales partout en Allemagne.

Nos produits et services font l'objet d'une grande demande dans d'autres parties de l'Europe. Par exemple, en plus de Francfort, les tramways *FLEXITY* ont t choisis par Cracovie en Pologne, Palerme en Italie et Porto au Portugal. C'est ainsi qu'au cours de la derni re ann e, notre 1500e tramway *FLEXITY* a t command . La ville de Palerme a galement command un syst me de gestion du trafic *CITYFLO* 150 alors que Porto a inclu un contrat de service de cinq ans dans sa transaction.

Les chemins de fer d'État d'Espagne (RENFE) nous ont accord un important contrat pour la fourniture de 100 locomotives *TRAXX*, accompagn d'une entente de maintenance d'une dur e de 14 ans. Cette commande confirme le rôle pr pond rant que Bombardier joue en tant que fournisseur cl de l'Espagne dans le cadre des projets de trains à grande et à tr s grande vitesse. Au Royaume-Uni, o nous avons reçu le prix Golden Spanner pour les meilleures automotrices diesels- lectriques de l' re moderne, Transport for London nous a command 152 automotrices lectriques *Electrostar*, dont plus de 1600 sont en exploitation dans l'ensemble du pays. En fin d'ann e, le plus important exploitant des Pays-Bas, Nederlandse Spoorwagen, a command 50 automotrices lectriques à deux niveaux (de type VIRM), s'ajoutant à son parc actuel de 378 voitures VIRM.

En Am rique du Nord, nous avons obtenu un important contrat pour des voitures de m tro de la Chicago Transit Authority, laquelle exploite le deuxi me r seau de transport en commun aux États-Unis. Nous avons galement sign des contrats cl s avec la Toronto Transit Commission pour remplacer son parc de voitures de m tro vieillissantes et avec la Greater Vancouver Transportation Authority pour lui fournir des voitures MK II utilisant la technologie ART (Advanced Rapid Transit) pour son syst me de m tro automatique SkyTrain.

En Asie-Pacifique, un consortium dirig par Bombardier à Kuala Lumpur, en Malaisie, a remport un contrat pour fournir des voitures additionnelles enti rement automatis es ART MK II, largissant ainsi le parc existant de l'exploitant. Ces voitures assureront le service sur la ligne Kelana Jaya de 29 km, le plus long syst me de m tro enti rement automatique et sans conducteur en Asie, construit en 1998 par un consortium dirig par Bombardier. En Chine, nous participons à trois coentreprises et poss dons trois entreprises en propri t exclusive. Bombardier Sifang Power (Qingdao) Transportation Ltd., l'une de ces coentreprises, a termin la livraison de voitures destin es à tre exploit es en haute altitude par Qinghai-Tibet Railway. Nous avons galement d croch plusieurs projets de prestige, dont l'un pour des voitures qui seront exploit es sur la ligne qui reliera l'a roport international Capital de Beijing, le centre-ville de Beijing et le village olympique des Jeux d' t de 2008. Le contrat, accord à notre partenaire de longue date, Changchun Railway Vehicules (CRC), pr voit des voitures enti rement automatis es ART MK II de Bombardier. Bombardier a soulign en juin 2006 la livraison de sa milli me voiture de m tro à la Chine, une voiture *MOVIA* produite par CRC.

En Afrique du Sud, à titre de membre du consortium Bombela, nous avons remport au cours de la derni re ann e un important contrat du gouvernement de la province de Gauteng pour un r seau de trains interurbains. Notre part du contrat de conception et de construction comprend 96 v hicules *Electrostar,* une technologie de commande de train *CITYFLO* 250 et d'autres syst mes. En vertu d'un contrat distinct, nous fournirons galement des services de maintenance pour la ligne pendant 15 ans.

En Australie, nous avons galement obtenu deux importants contrats à la fin de la derni re ann e. Les gouvernements de l'Australie occidentale et du Queensland ont chacun octroy à notre coentreprise australienne une commande additionnelle pour des rames automotrices lectriques de banlieue de trois voitures chacune.

Des services et des systèmes : valeur ajoutée à la relation avec le client

La large gamme de services, de syst mes de signalisation et autres solutions de Bombardier Transport apportent une plus-value significative, permettant aux clients de se concentrer sur leurs activit s pendant que nous g rons l'entretien et les autres aspects non strat giques. Au cours de la derni re ann e, Trenitalia d'Italie nous a accord un important contrat pour effectuer l'entretien de son parc de locomotives construites par Bombardier. First Great Western, la principale entreprise de transport au Royaume-Uni, nous a choisis pour remettre à neuf plus de 400 voitures. En Am rique du Nord, nous avons obtenu un contrat pour la r vision des voitures pour Metro-North Railroad de New York.

Dans le domaine de la signalisation, nous avons inaugur aux Pays-Bas le premier syst me de gestion automatis e du trafic *INTERFLO* 450 sur la ligne Amsterdam-Utrecht, l'une les plus achaland es d'Europe. Nous avons galement mis en service notre premier syst me d'enclenchement informatis *EBI* aupr s de la Deutsche Bahn, en Allemagne, perçant ainsi un march potentiel dans ce pays. Dans le cadre de notre consortium Metronet Rail, qui d tient un contrat de modernisation et de maintenance pour une p riode de 30 ans pour les deux-tiers du m tro de Londres, nous avons galement obtenu un contrat pour fournir la signalisation et d'autres syst mes pour la ligne Waterloo & City.

UN HOMMAGE À NOTRE PERSONNEL

À l'origine petite soci t entrepreneuriale, Bombardier a grandi pour devenir une entreprise d'envergure internationale qui chevauche les continents et emploie des dizaines de milliers de femmes et d'hommes dans des douzaines de communaut s. Nous devons cette extraordinaire transformation au talent et au d vouement de nos employ s.

Aujourd'hui, toutefois, nous voluons dans des march s mondiaux o la concurrence est beaucoup plus vive qu'elle ne l' tait il y a dix ou m me cinq ans. Il incombe à chaque employ et gestionnaire, en raison de ces pressions, de concentrer ses efforts sur les qualit s qui nous ont men s là o nous sommes. Ces qualit s sont l'ing niosit , l'int - grit , la passion et l'esprit d' quipe. Mais le contexte plus comp titif que nous connaissons aujourd'hui exige que nous insistions sur une ex cution impeccable de toutes nos tâches. Les employ s font preuve de leadership et d'engagement et comprennent que le succ s que nous partageons repose sur un nombre incalculable de d cisions individuelles prises quotidiennement dans l'ensemble de la Soci t . Il n'existe pas de raccourci et la d termination à faire le petit effort suppl mentaire qui nous permet d'aller un pas plus loin se traduit par une client le plus satisfaite, une part plus grande de march , de l'investissement dans de nouveaux produits et march s et, ultimement, une croissance renouvel e. Nous remercions tous nos employ s pour leurs remarquables efforts et leur engagement envers notre avenir commun.

Régie d'entreprise et responsabilité d'entreprise

Une fois encore cette ann e, nous avons tir parti de la communication ouverte qui caract rise notre façon de travailler avec le conseil d'administration de la Soci t . Le Bureau du pr sident et la haute direction ont maintenu les administrateurs inform s des enjeux et des occasions au fur et à mesure qu'ils surgissaient; ceci permet au conseil d'administration d' tre au fait et de prendre des d cisions clair es pour notre avenir. Nous d sirons remercier nos administrateurs pour le d vouement et l'int grit avec lesquels ils ont rempli leurs obligations à l' gard des actionnaires. Leurs comp tences et leur solide expertise en a ronautique, en transport sur rail, en fabrication et en commerce international ont bien servi Bombardier, et nous serons heureux de continuer cette collaboration au cours de l'ann e à venir.

Nous souhaitons exprimer notre gratitude à notre confr re du conseil d'administration, James E. Perrella, qui quittera ses fonctions en mai 2007. D s sa nomination à titre d'administrateur en 1999, monsieur Perrella a partag son immense bagage de connaissances et d'exp rience avec ses coll gues du conseil et la haute direction de Bombardier. Il avait t nomm administrateur principal en 2003.

Lors de notre assembl e annuelle en mai 2006, Jean-Pierre Rosso, un administrateur ind pendant, s'est joint au conseil d'administration. La vaste exp rience de monsieur Rosso dans les hautes sph res du commerce international et de la fabrication d montre d jà qu'il constitue un atout pr cieux pour notre Soci t .

La r gie d'entreprise de Bombardier satisfait à toutes les exigences de divulgation de l'information et de r glementation et r pond aux normes d' thique les plus lev es. Nous croyons que l'honn tet , la transparence et l' quit , tel qu' nonc s dans notre code d' thique, constituent les piliers de notre r putation et de notre succ s. Toutefois, m me si ces principes sont partie int grante de notre culture, nous sommes d termin s à aller encore plus loin. Nous vous invitons à prendre connaissance plus en d tail de notre engagement formel en mati re de responsabilit d'entreprise dans les pages qui suivent.

Une vision à long terme

Soci t offrant des solutions de transport à l' chelle mondiale, Bombardier a une orientation clairement d finie. Nous sommes convaincus que nous disposons des atouts n cessaires pour renforcer notre position de chef de file dans chacun de nos deux secteurs d'activit . Évidemment, les d fis continueront d' tre au rendez-vous, comme toujours. Toutefois, les principes fondamentaux que nous avons tablis, il y a plusieurs ann es, continuent de porter fruits, se traduisant par des progr s constants, et nous sommes persuad s que nous atteindrons notre objectif de croissance durable et rentable.

(Sign par)

LAURENT BEAUDOIN, FCA
Pr sident du conseil
d'administration
et chef de la direction,
Bombardier Inc.

(Sign par)

PIERRE BEAUDOIN
Pr sident et chef de l'exploitation,
Bombardier A ronautique
Vice-pr sident ex cutif,
Bombardier Inc.

(Sign par)

ANDRÉ NAVARRI
Pr sident,
Bombardier Transport
Vice-pr sident ex cutif,
Bombardier Inc.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

LAURENT BEAUDOIN, C.C., FCA
Pr sident du conseil
d'administration
et chef de la direction
Bombardier Inc.

PIERRE BEAUDOIN
Pr sident et chef de l'exploitation
Bombardier A ronautique
Vice-pr sident ex cutif
Bombardier Inc.

ANDRÉ NAVARRI
Pr sident
Bombardier Transport
Vice-pr sident ex cutif
Bombardier Inc.

ANDRÉ BÉRARD
Administrateur de soci t s
Président : Comit de surveillance
des caisses de retraite
Membre : Comit de v rification

J.R. ANDRÉ BOMBARDIER
Vice-pr sident du conseil
Bombardier Inc.

JANINE BOMBARDIER
Pr sidente et gouverneure
Fondation J. Armand Bombardier

L. DENIS DESAUTELS
Administrateur de soci t s
Président : Comit de v rification
Membre : Comit de surveillance
des caisses de retraite

MICHAEL J. DURHAM
Administrateur de soci t s
Membre : Comit de v rification,
Comit de surveillance des caisses
de retraite

JEAN-LOUIS FONTAINE
Vice-pr sident du conseil
Bombardier Inc.

DANIEL JOHNSON
Avocat-conseil
McCarthy T trault s.r.l.
Membre : Comit de v rification,
Comit de surveillance des caisses
de retraite

JEAN C. MONTY
Administrateur de soci t s
Président : Comit des ressources
humaines et de la r mun ration
Membre : Comit de la r gie
d'entreprise et des nominations

JAMES E. PERRELLA
Pr sident du conseil et
chef de la direction à la retraite
Ingersoll-Rand Company
Président : Comit de la r gie
d'entreprise et des nominations
Membre : Comit des ressources
humaines et de la r mun ration

CARLOS E. REPRESAS
Pr sident du conseil
Nestl Group M xico
Membre : Comit des ressources
humaines et de la r mun ration,
Comit de surveillance des caisses
de retraite

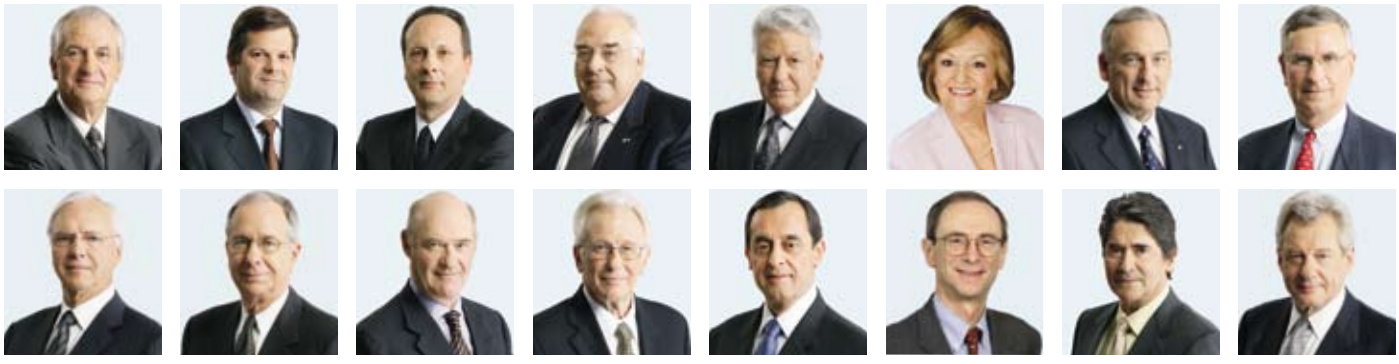
JEAN-PIERRE ROSSO
Pr sident du conseil
World Economic Forum USA Inc.
Membre : Comit de v rification

FEDERICO SADA G.
Pr sident et chef
de la direction
Vitro, S.A. de C.V.
Membre : Comit de la r gie
d'entreprise et des nominations

HEINRICH WEISS
Pr sident du conseil
d'administration
et chef de la direction
SMS GmbH
Membre : Comit des ressources
humaines et de la r mun ration,
Comit de la r gie d'entreprise
et des nominations

De gauche à droite
ligne du haut :
Laurent Beaudoin
Pierre Beaudoin
André Navarri
André Bérard
J.R. André Bombardier
Janine Bombardier
L. Denis Desautels
Michael J. Durham

De gauche à droite
ligne du bas :
Jean-Louis Fontaine
Daniel Johnson
Jean C. Monty
James E. Perrella
Carlos E. Represas
Jean-Pierre Rosso
Federico Sada G.
Heinrich Weiss



Bombardier a r ussi au pays et à l' tranger en consolidant sa position concurrentielle dans les march s traditionnels tout en identifiant les occasions de croissance à haut potentiel dans de nouveaux march s. L'expansion des march s g ographiques de chacun des secteurs d'activit continue chez Bombardier, toujours attentive aux d fis actuels et futurs.

En a ronautique, Bombardier est bien tablie aux États-Unis dans le march des avions r gionaux et celui des avions d'affaires et continue de diversifier sa base de clients à l'international. Tout en largissant continuellement sa pr sence dans ces deux march s en Europe, Bombardier poursuit sa perc e des march s à fort potentiel comme la Chine, l'Inde, la Russie et l'Europe de l'Est. La flotte croissante d'avions r gionaux *CRJ* et de *Série Q* de Bombardier et de bir acteurs d'affaires de Bombardier *Learjet*, *Challenger* et *Global*, chefs de file de l'industrie, la positionne bien pour faire face à la concurrence et pour r pondre à la forte demande à l' chelle internationale.

De m me, lorsque l'un des exploitants ferroviaires les plus respect s au monde œuvrant dans l'un des march s les plus exigeants choisit Bombardier pour l'un des plus importants contrats de mat riel ferroviaire jamais accord , cela en dit long sur son acceptation par le march et sur sa position concurrentielle. Cela t moigne galement de la haute consid - ration dont Bombardier jouit aupr s de ses clients, en l'occurrence la SNCF (Soci t Nationale des Chemins de fer Français) qui a command 372 trains de banlieue à la fine pointe de la technologie destin s au r seau d' le-de-France. D'importantes commandes reçues r cemment de Malaisie, d'Afrique du Sud et de Chine soulignent galement la comp titivit de Bombardier dans ces march s.

:: Train de banlieue de la région Île-de-France (concept artistique)

:: Biréacteur d'affaires *Global Express XRS*

ÉVOLUER AVEC LES MARCHÉS

Reconnaissant que chaque march a des besoins qui lui sont propres, lesquels appellent des solutions sp cifiques, Bombardier a cr l'un des portefeuilles de produits les plus complets au monde dans les secteurs de l'a ronautique et du transport sur rail.

Prenons l'exemple du biturbopropulseur *Q400*. Lanc en 1995, cet appareil de 68 à 78 si ges est maintenant command ou utilis par 20 exploitants sur quatre continents. Assurant plus de 220 liaisons et effectuant quelque 19 500 d parts par mois, les biturbopropulseurs *Q400*, de par leurs faibles co ts d'exploitation, offrent aux exploitants du monde entier de nouvelles occasions de g n rer des revenus. Grâce à sa technologie de pointe, il procure aux exploitants et aux passagers les performances et le confort dignes d'un bir acteur, sans le bruit et la vibration associ s aux avions à turbopropulsion. Ses capacit s consid rables font galement du biturbopropulseur *Q400* une solution id ale pour la patrouille maritime, la collecte de renseignements et autres missions non commerciales.

Dot d'une gamme de 20 trains interurbains et à grande vitesse, incluant sept diff rentes motrices à grande vitesse, Bombardier est impliqu dans la production de trains à grande vitesse et à tr s grande vitesse parmi les plus r put s en exploitation dans le monde. Ces trains comprennent plus de 540 trains à tr s grande vitesse exploit s au cœur du plus grand march du rail mondial qu'est l'Europe. Parmi les exemples bien connus de produits europ ens à tr s grande vitesse, citons les trains ICE en Allemagne et aux Pays-Bas, TGV en France, ETR 500 en Italie et AVE S-102 en Espagne.

:: Biturbopropulseur *Q400*

:: Train à très grande vitesse AVE S-102

OFFRIR LES PRODUITS RECHERCHÉS

La r putation d'excellence et d'innovation dont jouit Bombardier à l' chelle mondiale repose sur l'apport de ses quelque 56 000 employ s, ceux et celles qui œuvrent dans ses installations de fabrication, de service et de vente r parties dans le monde entier. Par leur ing niosit , leur int grit , leur passion et leur esprit d' quipe, ils font de Bombardier une entreprise de calibre international.

Alors que la concurrence s'intensifie, Bombardier encourage un environnement de travail, dans ses installations de fabrication et de service, permettant à ses employ s de contribuer pleinement. Un environnement qui invite à prendre des initiatives, o les quipes peuvent diriger leurs efforts sur l'am lioration des processus en identifiant et en adoptant les meilleures pratiques. Un environnement qui donne aux employ s le pouvoir de prendre des d cisions cruciales au quotidien. Un environnement de travail qui est, en fin de compte, plus stimulant et gratifiant que jamais.

Ce vaste engagement des employ s, et ses cons quences sur le milieu de travail, g n re des r sultats positifs chez Bombardier tant pour son personnel que sur les plans organisationnel et financier. Ce climat de collaboration constructive et productive refl te le type de leadership exemplaire que Bombardier a d fini et encourage à tous les chelons de l'entreprise.

:: Michèle Dumont, assembleuse (à gauche), et Jonathan Piché, mécanicien (à droite), travaillant sur un biréacteur d'affaires *Challenger 605* à l'usine de Bombardier située à Dorval au Canada.

:: Robert Boulanger, tuyauteur / monteur (à gauche), et Rodolphe Catoire, technicien d'atelier (à droite), travaillant à l'assemblage d'un Autorail Grande Capacité (AGC) à l'usine de Bombardier située à Crespin en France.

AVOIR LES MEILLEURS EMPLOYÉS

NOTRE ENGAGEMENT ENVERS LA RESPONSABILITÉ D'ENTREPRISE

Nous nous engageons, chez Bombardier, à tre un citoyen corporatif responsable. À titre de chef de file dans la fabrication de solutions de transport durables à l' chelle mondiale, nous reconnaissons la responsabilit qui nous incombe d'agir conform ment à notre mission, à nos valeurs fondamentales et à nos caract ristiques de leadership. Notre engagement envers la responsabilit d'entreprise repose sur trois piliers : l'excellence, les personnes et l'environnement.

L'EXCELLENCE

Nous sommes fiers de notre travail, tant sur le plan de la conception que sur ceux de la fabrication et de l'entretien de produits et syst mes qui facilitent la mobilit de personnes et de biens. À titre de chef de file, nous jouons un rôle central dans l' laboration de solutions de transport r pondant aux d fis et aux possibilit s que pr sente la mobilit à l' chelle mondiale. Nous cherchons à atteindre l'excellence dans tout ce que nous entreprenons par le biais de nos interactions avec nos employ s, actionnaires, clients et fournisseurs, ainsi qu'avec les communaut s dans lesquelles nous exerçons nos activit s et nos autres parties prenantes.

LES PERSONNES

Nous accordons la priorit aux personnes. Nous communiquons ouvertement avec nos employ s pour cr er un environnement qui favorise l' quit , le respect et la diversit , et qui reconnaît l'effort fourni. Le respect des normes en mati re de sant et de s curit et de celles du travail constitue une responsabilit fondamentale qui r git toutes nos activit s. Au sein des communaut s dans lesquelles nous exerçons nos activit s, notre contribution se fait de façon constructive par le biais d'initiatives telles que le partenariat, la philanthropie ou le b n volat.

L'ENVIRONNEMENT

Nous favorisons la durabilit . Afin de maximiser les avantages environnementaux inh rents à nos produits, nous incorporons l'efficacit nerg tique d s l' tape de conception. Nous int grons la notion de fin de vie à la recherche et à la conception de produits. Afin de minimiser l'impact de nos activit s et de nos produits sur l'environnement, nous adaptons nos syst mes de gestion et notre exploitation en tablissant des cibles exigeantes qui nous aident à am liorer continuellement nos performances en mati re de durabilit .

RESPONSABILITÉ D'ENTREPRISE

NOTRE DÉMARCHE

OÙ NOUS EN ÉTIONS

Comme le d montrent nos politiques, nos programmes, notre code de conduite, nos valeurs et l'engagement de la haute direction, la durabilit a toujours fait partie int grante de la façon dont Bombardier g re ses activit s.

Toutefois, m me si ces pratiques sont en place, nous reconnaissons que nous pouvons faire plus. Nous avons donc commenc à explorer la possibilit d' largir notre responsabilit d'entreprise par le biais d'un engagement formel et une approche de communication renouvel e.

Dans un premier temps, nous avons consacr plusieurs mois à dresser un inventaire complet de nos activit s et pratiques relatives à la responsabilit d'entreprise afin d'obtenir un portrait pr cis de notre situation.

Cet inventaire comprend un rapport de Bombardier Transport, publi en mars 2007, qui r pond aux exigences, à titre de signataire, de la Charte de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) sur le d veloppement durable.

OÙ NOUS EN SOMMES

Les r sultats de notre inventaire d montrent que m me si nous appuyons et nous nous conformons d jà à de multiples normes de r gie d'entreprise et mesures de durabilit , il y a encore place à am lioration. Nous continuons à utiliser des outils d'analyse comparative pour nous assurer que tous les secteurs cl s de la responsabilit d'entreprise seront identifi s et couverts.

Nous avons progress jusqu'ici en d finissant et officialisant l'engagement de Bombardier à l' gard de la responsabilit d'entreprise. Cet engagement assurera une compr hension et une approche communes de la durabilit pour tous les sites d'exploitation de nos groupes A ronautique et Transport.

OÙ NOUS ALLONS

Avec notre engagement comme guide, nous irons de l'avant de mani re cibl e et d termin e. Toutefois, nous sommes r alistes et reconnaissons que la mise en œuvre d'un programme de responsabilit d'entreprise d taill et transparent est un long processus.

Comme prochaine tape, nous pr parons une feuille de route qui sera diffus e au cours du premier semestre de l'ann e 2007.

Nous serons heureux de partager nos progr s avec nos parties prenantes et de d montrer le renouvellement continu de notre imputabilit au fur et à mesure que nous concr tiserons notre engagement envers la responsabilit d'entreprise.

:: Bombardier est fière d'appuyer la Fondation J. Armand Bombardier en contribuant aux fonds dont elle a besoin pour remplir sa mission. Au cours de la dernière année, en plus de verser 4 millions $ CAN à la Fondation, Bombardier s'est engagée directement sous forme de dons ou de commandites dans des projets contribuant au bien-être des communautés dans lesquelles elle exerce ses activités. Au Canada ainsi que dans des villes comme Washington, Wichita, Mexico, Belfast et Berlin, le montant versé à ces projets a totalisé près de 5 millions $ l'an dernier. Pour plus d'information, nous vous invitons à consulter notre feuille de route relative à la responsabilité d'entreprise qui sera publiée au cours du premier semestre de l'année 2007.

LA FONDATION J. ARMAND BOMBARDIER CÉLÈBRE UN CENTIÈME ANNIVERSAIRE

Joseph-Armand Bombardier, inventeur, entrepreneur, pilier de sa communaut et fondateur d'entreprise, est n il y a 100 ans à Valcourt, au Qu bec. Monsieur Bombardier avait compris l'importance d'investir dans sa communaut . Il tait convaincu que nous partageons tous la responsabilit de maintenir nos communaut s dynamiques et fortes. Pour honorer l'esprit humanitaire de monsieur Bombardier, sa famille a cr en 1965 une fondation soutenant des causes dans les domaines de l' ducation et de la sant ainsi que dans les domaines social, philanthropique et culturel, au Qu bec et au Canada. Depuis sa cr ation, la Fondation a accord plus de 80 millions $ CAN à un grand nombre d'organismes caritatifs ainsi que 2,6 millions $ CAN en bourses d' tudes.

La Fondation c l bre ce centenaire tant au Mus e J. Armand Bombardier qu'au Centre culturel Yvonne L. Bombardier à Valcourt. Une exposition permanente, *Joseph-Armand Bombardier : 1907-2007, la passion d'inventer et d'entreprendre,* a t inaugur e au seul mus e priv de sciences et de technologie du Qu bec, alors que le Centre culturel, nomm ainsi en l'honneur de l' pouse de monsieur Bombardier, pr sente une exposition consacr e à un autre natif de la r gion, le peintre Fr d rick S. Coburn (1871-1960). Le Centre culturel encourage les cr ateurs locaux et poursuit sa mission par le biais de sa biblioth que, de sa galerie d'art et de ses ateliers.

Au cours de la derni re ann e, la Fondation a vers plus de 5 millions $ CAN à un grand nombre de causes. Elle s'est galement jointe à la famille Bombardier et aux employ s de la Soci t pour contribuer aux campagnes corporatives de Centraide/United Way à Montr al et dans d'autres communaut s canadiennes o Bombardier exerce ses activit s. La Fondation a galement d bours un montant majeur pour la campagne *Ensemble* de la Fondation de l'Universit de Sherbrooke qui regroupe six centres reconnus pour leur excellence dans les domaines de la sant et de l' ducation, deux des quatre secteurs cl s sur lesquels la Fondation concentre son appui.

ÉDUCATION

Reconnaissant que l' ducation est à la base de toute soci t prosp re, la Fondation a investi plus de 56 % de son budget dans ce domaine, plus particuli rement dans d'importantes universit s canadiennes. À titre d'exemple, à l'Universit de Colombie-Britannique, une chaire en transport urbain apporte de nouveaux clairages sur les liens fondamentaux existant entre les syst mes de transport, l'utilisation du sol et le d veloppement, afin d'aider les communaut s à bâtir des villes plus saines. À l'Universit du Qu bec à Trois-Rivi res, la Chaire de recherche J. Armand Bombardier sur les relations interentreprises et la gestion du risque labore les meilleures pratiques visant à rendre les petites et moyennes entreprises plus comp titives à l' chelle mondiale. À l'Universit McGill, une chaire conjointe de recherche pluridisciplinaire en dynamique informatis e des fluides utilise la mod lisation informatique sophistiqu e de l' coulement de l'air dans l'optique de construire des avions plus s curitaires et plus performants. La Fondation a aussi contribu à une importante campagne de financement de l'Universit du Qu bec à Montr al visant l' tablissement d'un centre o les tudiants pourront mieux se pr parer à passer un s jour à l' tranger sur les plans personnel, financier et social et à tirer pleinement parti de l'exp rience. Les Bourses internationalistes J. Armand Bombardier, programme quinquennal de bourses de la Fondation totalisant 1,75 million $ CAN, s'est termin avec succ s au cours de l'ann e. Il aura aid 125 tudiants à vivre une exp - rience enrichissante lors de leurs tudes à l' tranger.

LA FONDATION J. ARMAND BOMBARDIER

DÉVELOPPEMENT SOCIAL ET HUMANITAIRE

Afin de perp tuer l'esprit humanitaire de M. Bombardier, la Fondation a consacr 23 % de son budget à plusieurs organismes vou s au d veloppement communautaire, au bien- tre de familles et d'enfants, de m me qu'à la lutte contre la violence, les abus sexuels, la pauvret , la d pendance et la discrimination.

Parmi les nombreux groupes qui ont reçu l'appui de la Fondation, PROMIS aide les immigrants à s'int grer à la soci t canadienne, en leur donnant acc s à une grande vari t de services et à du logement temporaire. La Fondation Ressources Jeunesse offre des ateliers sur le leadership, s'inspirant de la carri re de J. Armand Bombardier, à de jeunes adultes sans emploi pour les aider à prendre en main leur propre carri re et à int grer le march du travail. La Maison l'Escargot, situ e en Mont r gie au Qu bec, fournit un environnement chaleureux et du soutien à des enfants de trois à six ans abandonn s ou susceptibles de l' tre. Ces enfants sont souvent si meurtris sur le plan motif qu'ils ont besoin d'aide professionnelle pour gu rir et, ultimement, tre accueillis dans une famille adoptive. Dans un milieu plus urbain, le Centre 1, 2, 3, GO! travaille dans des quartiers d favoris s pour offrir à des enfants de moins de trois ans un environnement plus favorable pour grandir et s' panouir. Portant son action au delà de nos fronti res, la Fondation a galement appuy le programme d'aide humanitaire d'Oxfam-Qu bec au cours de la derni re crise d'importance ayant secou le Moyen-Orient.

SANTÉ

La Fondation a maintenu son soutien de longue date aux secteurs de la sant et de la recherche au cours de l'exercice 2007. Parmi les b n ficiaires, on retrouve la Fondation de la recherche sur le diab te juv nile dont les chercheurs s'appliquent à r duire les souffrances associ es au diab te de type 1 et à ses complications. La Soci t d'arthrite, Division du Qu bec finance des services, des traitements, de la recherche et des efforts de sensibilisation du public. Dans le domaine du cancer de la prostate, ProCURE Alliance apporte un soutien pour ce qui est des soins aux patients, de l' ducation, de la sensibilisation ainsi que de la recherche li e à cette forme de cancer, la plus courante chez les hommes. Travaillant de concert avec quatre grandes universit s, ProCURE cr e actuellement une biobanque pour aider les chercheurs et les cliniciens à trouver un rem de. Enfin, la Fondation du Centre hospitalier Notre-Dame de la Merci consacre ses efforts à am liorer la qualit de vie de ses patients confin s à leur lit ou à leur fauteuil roulant.

ARTS ET CULTURE

En appui aux arts de la sc ne, la Fondation a contribu au Fonds de cr ation des Grands Ballets Canadiens de Montr al qui investit dans des nouvelles productions, des costumes et des d cors. La Maison Th âtre, un autre b n ficiaire de la Fondation, subventionne des douzaines de troupes ambulantes qui font vivre une exp rience th âtrale à des milliers d'enfants et de jeunes de tous les milieux et de toutes les r gions du Qu bec. Le c l bre Orchestre symphonique de Montr al a galement reçu un don de la Fondation pour contribuer à son d veloppement et à la poursuite de son excellence.

Au cours de cette ann e soulignant le centi me anniversaire de naissance de J. Armand Bombardier, la Fondation honorera plus que jamais l'h ritage qu'a laiss derri re lui cet homme remarquable ainsi qu'une vie consacr e à c l brer tant le cœur que l'esprit.

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

CAPITAL SOCIAL

Autorisé, émis et en circulation au 31 janvier 2007

	AUTORISÉ	ÉMIS ET EN CIRCULATION
Actions classe A	1 892 000 000	317 044 051
Actions classe B	1 892 000 000	1 433 422 917*
Actions privilégiées, série 2	12 000 000	2 597 907
Actions privilégiées, série 3	12 000 000	9 402 093
Actions privilégiées, série 4	9 400 000	9 400 000

* Dont 11 847 000 actions achetées et détenues en mains tierces pour le régime d'unités d'actions fondé sur le rendement.

INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

Actions classes A et B	Toronto (Canada)
Actions privilégiées, série 2, série 3 et série 4	Toronto (Canada)
Symbole des actions	BBD (Toronto)

DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Pour l'exercice 2008 – Versements sujets à l'approbation du conseil d'administration

SÉRIE 2

DATE D'INSCRIPTION	DATE DE VERSEMENT	DATE D'INSCRIPTION	DATE DE VERSEMENT
2007-01-31	2007-02-15	2007-07-31	2007-08-15
2007-02-28	2007-03-15	2007-08-31	2007-09-15
2007-03-30	2007-04-15	2007-09-28	2007-10-15
2007-04-30	2007-05-15	2007-10-31	2007-11-15
2007-05-31	2007-06-15	2007-11-30	2007-12-15
2007-06-29	2007-07-15	2007-12-31	2008-01-15

Convertible le 1er août 2007 en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (Voir note 11 – Capital social, afférente aux états financiers consolidés)

SÉRIE 3

DATE D'INSCRIPTION	DATE DE VERSEMENT
2007-04-13	2007-04-30
2007-07-13	2007-07-31
2007-10-19	2007-10-31
2008-01-18	2008-01-31

Convertible le 1er août 2007 en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2 (Voir note 11 – Capital social, afférente aux états financiers consolidés)

SÉRIE 4

DATE D'INSCRIPTION	DATE DE VERSEMENT
2007-04-13	2007-04-30
2007-07-13	2007-07-31
2007-10-19	2007-10-31
2008-01-18	2008-01-31

ACTIONNAIRES

Si vous souhaitez obtenir un exemplaire de ce rapport annuel ou d'autres documents corporatifs, nous vous encourageons à les télécharger à partir du site Internet de la Société à l'adresse www.bombardier.com, permettant un accès pratique, rapide et écologique. Vous pouvez toutefois en commander des versions papier sur le site Internet de la Société dans la section Relations avec les investisseurs, puis Contacts, ou en faire la requête à l'adresse suivante :

BOMBARDIER INC.
AFFAIRES PUBLIQUES
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone : +1 514 861-9481, poste 3390
Télécopieur : +1 514 861-2420

INVESTISSEURS

BOMBARDIER INC.
RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone : +1 514 861-9481, poste 3487
Télécopieur : +1 514 861-2420
Courriel : investisseurs@bombardier.com

AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Les actionnaires qui désirent de l'information sur leurs actions doivent communiquer avec :

SERVICES AUX INVESTISSEURS
COMPUTERSHARE INC.
100, avenue University, 9e étage
Toronto (Ontario)
Canada M5J 2Y1

1500, rue University, bureau 700
Montréal (Québec)
Canada H3A 3S8

Téléphone : +1 514 982-7555 ou +1 800 564-6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement)
Télécopieur : +1 416 263-9394 ou +1 888 453-0330 (sans frais, Amérique du Nord seulement)
Courriel : service@computershare.com

INCORPORATION

La Société a été incorporée par lettres patentes le 19 juin 1902 et prorogée en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions le 23 juin 1978.

VÉRIFICATEURS

Ernst & Young s.r.l.
1, Place Ville-Marie
Montréal (Québec)
Canada H3B 3M9

ASSEMBLÉE ANNUELLE

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le mardi 29 mai 2007, à 9 h 30 à l'adresse suivante :
Hyatt Regency Montréal
Grand Salon
1255, rue Jeanne-Mance
Montréal (Québec)
Canada H5B 1E5

ENVOIS MULTIPLES : Malgré les vérifications faites pour n'adresser qu'un exemplaire de chaque document aux actionnaires inscrits de Bombardier, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à des noms ou à des adresses différents. Prière de signaler pareil cas à l'un des numéros suivants : +1 514 982-7555 ou +1 800 564-6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement), ou envoyer un courriel à l'adresse suivante : service@computershare.com.

SECTION FINANCIÈRE

26 Rapport de gestion
104 Rétrospective financière
106 Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière et Rapport des vérificateurs
107 Bilans consolidés
108 États des capitaux propres consolidés
109 États des résultats consolidés
110 États des flux de trésorerie consolidés
111 Sommaire des principales conventions comptables
120 Notes afférentes aux états financiers consolidés

RAPPORT DE GESTION

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

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

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

28 36 58 77 82 87

SOMMAIRE

- Profil
- Mesures financières non conformes aux PCGR
- Informations financières consolidées
- Résultats du quatrième trimestre

AÉRONAUTIQUE

- Profil
- Contexte commercial
- Objectifs et stratégies
- Analyse des résultats
- Avions d'affaires
- Avions régionaux
- Services à l'aviation et programme du nouvel avion commercial
- Flexjet et Skyjet
- Pays stratégiques

TRANSPORT

- Profil
- Contexte commercial
- Objectifs et stratégies
- Analyse des résultats
- Matériel roulant
- Services
- Systèmes et signalisation
- Pays stratégiques

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

- Liquidités
- Facilité de lettres de crédit
- Refinancement de la dette à long terme
- Besoins de trésorerie futurs
- Situation financière
- Soutien au crédit
- Structure du capital

ARRANGEMENTS HORS BILAN ET ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

- Instruments financiers dérivés
- Engagements et éventualités
- Arrangements financiers
- Entités à détenteurs de droits variables

AUTRES

- Estimations comptables critiques
- Régimes de retraite
- Environnement
- Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière
- Contrôles et procédures
- Risques et incertitudes
- Taux de change
- Principales données financières

SOMMAIRE

I. PROFIL

Bombardier Inc. est un chef de file mondial en solutions de transport novatrices œuvrant dans deux secteurs d'activité : Aéronautique et Transport.

– Aéronautique est un chef de file mondial dans la conception et la fabrication de produits d'aviation novateurs et la prestation de services connexes sur les marchés des avions d'affaires, des avions régionaux et des avions spécialisés. Aéronautique offre des familles complètes de biréacteurs et de biturbopropulseurs régionaux ainsi qu'un vaste éventail de biréacteurs d'affaires. Il offre également le programme de multipropriété *Flexjet*, des programmes donnant droit à des heures de vol *Skyjet*, des services de logistique de pièces, des services techniques, des services d'entretien d'avions et des services de formation au pilotage. Aéronautique a représenté 56 % du total des revenus de l'exercice 2007.

– Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel et de systèmes de transport sur rail et la prestation de services connexes et offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers, de locomotives, de véhicules légers sur rail et de systèmes de navettes automatisées. Il propose aussi des bogies, des systèmes de propulsion électrique, de contrôle et des services d'entretien, ainsi que des systèmes de transport et des solutions de contrôle ferroviaire. Transport a représenté 44 % du total des revenus de l'exercice 2007.

Le total des revenus s'est établi à 14,8 milliards $ pour l'exercice 2007. La Société tire 45 % de ses revenus de l'Europe et 32 % des États-Unis. Plus de 96 % de ses revenus proviennent de marchés à l'extérieur du Canada. La Société avait des effectifs mondiaux de quelque 56 000 employés au 31 janvier 2007.

Bénéfice net de

268$

millions

Flux de trésorerie disponibles de

610$

millions

FAITS SAILLANTS

> Carnet de commandes de 40,7 milliards $ au 31 janvier 2007, une amélioration de 9,1 milliards $ comparativement au 31 janvier 2006.

> BAIIA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 1095 millions $ (1071 millions $ après éléments spéciaux), comparativement à 990 millions $ (902 millions $ après éléments spéciaux) pour l'exercice précédent.

> Bénéfice découlant des activités poursuivies de 243 millions $ (0,12 $ par action), comparativement à 135 millions $ (0,06 $ par action) pour l'exercice précédent.

> Bénéfice net de 268 millions $, en regard de 249 millions $ pour l'exercice précédent.

> Flux de trésorerie disponibles de 610 millions $, une augmentation de 78 millions $ en regard de l'exercice précédent.

> Remboursement de 2,3 milliards $ de dettes à long-terme et émission de 1,6 milliard € (2,1 milliards $) et de 385 millions $ de billets de premier rang et clôture de la facilité de lettres de crédit de 4,3 milliards € (5,6 milliards $) dans le cadre d'un plan de refinancement afin d'offrir à la Société une flexibilité financière et opérationnelle accrue.

II. MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

BAIIA
Bénéfice (perte) avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices et amortissement

BAIIA AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX
Bénéfice (perte) avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices, amortissement et éléments spéciaux

BAII AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX
Bénéfice (perte) avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices et éléments spéciaux

BAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX
Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices et éléments spéciaux

BPA AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX
Bénéfice (perte) par action avant éléments spéciaux

FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, déduction faite des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles

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

– BAIIA, BAIIA avant éléments spéciaux et BAII avant éléments spéciaux, par rapport au BAII – se reporter aux tableaux Analyse des résultats des secteurs Aéronautique et Transport.
– BAII et BAI avant éléments spéciaux, par rapport au BAI – se reporter au tableau Principales informations financières ci-après.
– Bénéfice par action avant éléments spéciaux par rapport au bénéfice par action – se reporter aux tableaux du rapprochement du bénéfice par action ci-après.
– Flux de trésorerie disponibles par rapport aux flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation – se reporter au tableau Flux de trésorerie ci-après.

La direction croit qu'un grand nombre d'utilisateurs de son rapport de gestion analysent les résultats de la Société d'après ces mesures du rendement et que cette présentation est conforme aux pratiques de l'industrie. Les éléments spéciaux sont liés au plan de restructuration de Transport lancé au cours de l'exercice 2005. De l'avis de la direction, ces éléments pourraient nuire à l'analyse des tendances.

III. INFORMATIONS FINANCIÈRES CONSOLIDÉES

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les principales informations financières étaient comme suit pour les exercices :

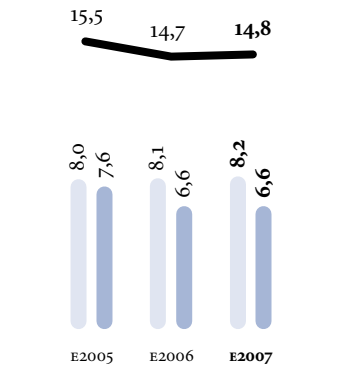
	2007	2006
Revenus	**14 816 $**	14 726 $
BAIIA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**1 095 $**	990 $
Amortissement	**518**	545
BAII découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**577**	445
Revenus de financement	**(157)**	(156)
Dépenses de financement	**375**	363
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**359**	238
Éléments spéciaux	**24**	88
BAI découlant des activités poursuivies	**335**	150
Impôts sur les bénéfices	**92**	15
Bénéfice découlant des activités poursuivies	**243**	135
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts[1]	**25**	114
Bénéfice net	**268 $**	249 $
Bénéfice par action de base et dilué *(en dollars)* :		
Découlant des activités poursuivies	**0,12 $**	0,06 $
Bénéfice net	**0,14 $**	0,13 $
(en pourcentage des revenus)		
BAIIA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**7,4 %**	6,7 %
BAII découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**3,9 %**	3,0 %
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**2,4 %**	1,6 %
BAI découlant des activités poursuivies	**2,3 %**	1,0 %
Carnet de commandes *(en milliards de dollars)*	**40,7 $**	31,6 $
Espèces et quasi-espèces	**2 648 $**	2 917 $
Flux de trésorerie disponibles	**610 $**	532 $

1 Lié aux activités de financement de stocks, de maisons usinées au bilan et hors bilan, de financement de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan de Bombardier Capital (« BC ») (se reporter à la note 6 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente, afférente aux états financiers consolidés), qui étaient toutes vendues au 31 janvier 2007.

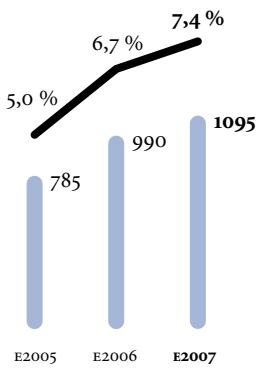
Le rapprochement du bénéfice par action découlant des activités poursuivies avant et après éléments spéciaux se présente comme suit pour les exercices :

	2007	2006
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, après impôts	**265 $**	212 $
Éléments spéciaux, après impôts	**(22)**	(77)
Bénéfice découlant des activités poursuivies	**243 $**	135 $
Bénéfice par action de base et dilué *(en dollars)* :		
Découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, après impôts	**0,14 $**	0,11 $
Éléments spéciaux, après impôts	**(0,01)**	(0,04)
Découlant des activités poursuivies	**0,12 $**	0,06 $

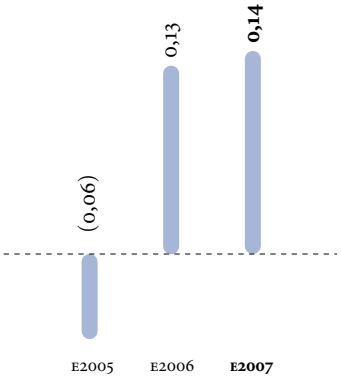
REVENUS DÉCOULANT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES
en milliards de dollars



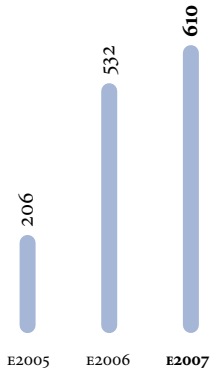
BAIIA DÉCOULANT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX



BPA
en dollars



FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES
en millions de dollars



ANALYSE DES RÉSULTATS

Revenus

La hausse de 90 millions $ reflète surtout :

– l'augmentation des revenus de fabrication des avions d'affaires (528 millions $);
– la progression des revenus de services et de systèmes et signalisation de Transport (237 millions $);
– la hausse des revenus de services de Aéronautique (85 millions $); et
– la progression des revenus tirés de la multipropriété et des revenus liés aux activités de sous-traitance externe (64 millions $).

En partie contrebalancées par :

– la baisse du nombre total de livraisons et des prix de vente des avions régionaux (568 millions $); et
– le recul des revenus de matériel roulant (290 millions $).

Marge BAIIA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux

La progression de 0,7 point de pourcentage est essentiellement attribuable à :

– la marge BAIIA plus élevée de Transport, surtout due au déploiement du programme d'amélioration des marges et de la qualité, axé sur l'approvisionnement, l'ingénierie et la gestion de projets; et
– la marge BAIIA plus élevée de Aéronautique, découlant surtout de la hausse du nombre total de livraisons d'avions d'affaires et de biturbopropulseurs, de la combinaison favorable et de l'amélioration des prix de vente pour les avions d'affaires, de la baisse des coûts des mesures incitatives à la vente, et d'éléments non récurrents, en partie contrebalancés par la baisse du nombre de livraisons d'appareils *CRJ200*, par la hausse de la charge nette au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production, par la baisse du nombre total de livraisons, des prix de vente et des marges pour les avions *CRJ700* et *CRJ900*, et par la baisse des marges sur les livraisons d'aménagements intérieurs d'avions d'affaires à large fuselage.

Amortissement
La baisse de 27 millions $ est surtout due à une charge de dépréciation, constatée au cours de l'exercice 2006, relativement à des marques de commerce.

Revenus de financement et dépenses de financement
Les dépenses nettes de financement ont totalisé 218 millions $, par rapport à 207 millions $ pour l'exercice précédent. L'augmentation de 11 millions $ reflète principalement :
– la baisse des revenus de financement provenant de prêts et de créances liées aux contrats de location relativement à des portefeuilles de financement d'avions, qui correspond à la réduction du solde moyen de ces portefeuilles (28 millions $);
– la hausse des intérêts débiteurs sur la dette à long terme (11 millions $); et
– les frais de financement liés au plan de refinancement (11 millions $).

En partie compensés par :
– la hausse des intérêts créditeurs sur les espèces et quasi-espèces (16 millions $); et
– la diminution de la charge de désactualisation liée à certaines mesures incitatives à la vente (11 millions $).

Éléments spéciaux
Les éléments spéciaux sont liés au plan de restructuration de Transport lancé au cours de l'exercice 2005, qui est maintenant terminé. La charge finale liée à ce plan a été comptabilisée au cours du premier trimestre de l'exercice 2007.

Impôts sur les bénéfices
Pour l'exercice 2007, le taux d'imposition effectif a été de 27,5 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 32,8 %. Le taux effectif est inférieur au taux prévu par la loi principalement en raison de la variation nette des montants constatés au titre des économies fiscales liées aux pertes d'exploitation et aux écarts temporaires, des écarts permanents et des taux d'imposition plus faibles des sociétés émettrices étrangères, en partie contrebalancés par la moins-value d'actifs d'impôts sur les bénéfices reportés.

Pour l'exercice 2006, le taux d'imposition effectif s'est élevé à 10,0 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 32,0 %. Le taux effectif est inférieur au taux prévu par la loi principalement en raison de la variation nette des montants constatés au titre des économies fiscales liées aux pertes d'exploitation et aux écarts temporaires, des taux d'imposition plus faibles des sociétés émettrices étrangères et de l'incidence du raffermissement du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les actifs d'impôts sur les bénéfices reportés libellés en dollars canadiens, en partie contrebalancés par les écarts permanents et la moins-value d'actifs d'impôts sur les bénéfices reportés.

Les détails des composantes de la charge d'impôts sur les bénéfices sont présentés à la note 16 – Impôts sur les bénéfices, afférente aux états financiers consolidés.

Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts
Pour l'exercice 2007, le bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts, comprend un gain net après impôts de 17 millions $ et des résultats d'exploitation de 8 millions $ (respectivement 90 millions $ et 24 millions $ pour l'exercice 2006).

FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2007	2006
Bénéfice découlant des activités poursuivies	**243 $**	135 $
Éléments hors caisse	**469**	508
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	**179**	111
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**891**	754
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	**(281)**	(222)
Flux de trésorerie disponibles	**610**	532
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (à l'exclusion des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles)	**(1 138)**	1 556
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**57**	(907)
Incidence des fluctuations du taux de change sur les espèces et quasi-espèces	**134**	(174)
Flux de trésorerie liés aux activités poursuivies	**(337)**	1 007
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	**63**	(440)
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	**(274) $**	567 $

Flux de trésorerie disponibles

L'augmentation de 78 millions $ est surtout attribuable à :
– l'accroissement des flux de trésorerie disponibles de Transport (221 millions $).

En partie contrebalancé par :
– la baisse des flux de trésorerie disponibles de Aéronautique (86 millions $); et
– l'incidence négative des impôts sur les bénéfices et des dépenses nettes de financement (57 millions $).

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

Les flux de trésorerie utilisés au cours de l'exercice 2007 reflètent essentiellement :
– l'acquisition des titres déposés en garantie des obligations de la Société en vertu de la nouvelle facilité de lettres de crédit de 4,3 milliards € (5,6 milliards $) consentie en décembre 2006 (la « nouvelle facilité de lettres de crédit ») (1,1 milliard $); et
– le paiement anticipé en vertu d'un contrat d'échange (150 millions $).

En partie contrebalancés par :
– la cession d'activités abandonnées, déduction faite des espèces cédées (161 millions $) (se reporter à la note 6 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente, afférente aux états financiers consolidés).

Les flux de trésorerie pour l'exercice 2006 reflètent surtout la cession d'activités abandonnées, déduction faite de l'encaisse cédée (1,4 milliard $), et le produit du règlement d'un instrument financier dérivé avant son échéance (209 millions $).

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie pour l'exercice 2007 reflètent surtout :
– l'émission, en novembre 2006, de 1,6 milliard €, (2,1 milliards $) et de 385 millions $ de billets de premier rang.

En partie contrebalancée par :
– le remboursement, avant leur échéance, de 220 millions $, et le rachat de 500 millions € (640 millions $) de billets de BC, ainsi que le rachat de 218 millions € (279 millions $) de l'encours de 500 millions € (640 millions $) de billets, en novembre 2006;
– les remboursements, à l'échéance, respectivement de 450 millions $ et de 200 millions $ CAN (176 millions $) de billets de BC en juin et juillet 2006; et
– les remboursements, à l'échéance, respectivement de 175 millions £ (305 millions $) et de 150 millions $ CAN (130 millions $) de débentures en février et décembre 2006.

Les flux de trésorerie utilisés pour l'exercice 2006 reflètent le remboursement net de dette à long terme (868 millions $).

Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées

Les flux de trésorerie pour l'exercice 2007 reflètent surtout les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation (65 millions $).

Les flux de trésorerie utilisés au cours de l'exercice 2006 reflètent :
– les flux de trésorerie utilisés dans le cadre des activités de financement (586 millions $).

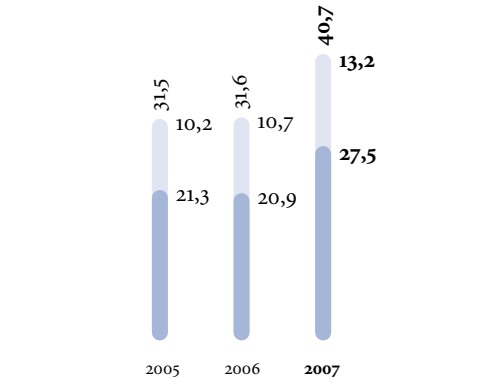
En partie contrebalancés par :
– les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et d'investissement (146 millions $).

Par suite des éléments susmentionnés, les espèces et quasi-espèces totalisaient 2,6 milliards $ au 31 janvier 2007, en regard de 2,9 milliards $ au 31 janvier 2006.

CARNET DE COMMANDES

L'augmentation de 9,1 milliards $ découle :
– des nouvelles commandes supérieures aux revenus comptabilisés de Transport (5,2 milliards $) et Aéronautique (2,5 milliards $); et
– de l'incidence positive nette des rajustements de taux de change dans Transport (1,4 milliard $), attribuable surtout au raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain au 31 janvier 2007 en regard du 31 janvier 2006.

CARNET DE COMMANDES
(aux 31 janvier, en milliards de dollars)



IV. RÉSULTATS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

FAITS SAILLANTS

> BAIIA découlant des activités poursuivies de 372 millions $, comparativement à 306 millions $ avant éléments spéciaux (269 millions $ après éléments spéciaux) pour la période correspondante de l'exercice précédent.
> Bénéfice net de 112 millions $ (0,06 $ par action), par rapport à 86 millions $ (0,05 $ par action) pour la période correspondante de l'exercice précédent.
> Flux de trésorerie disponibles de 1,1 milliard $, une augmentation de 473 millions $ en regard de la période correspondante de l'exercice précédent.
> Remboursements de dette à long-terme de 2,3 milliards $ et émission de 1,6 milliard € (2,1 milliards $) et de 385 millions $ de billets de premier rang et clôture de la nouvelle facilité de lettres de crédit, dans le cadre d'un plan de refinancement pour offrir à la Société une flexibilité financière et opérationnelle accrue.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES TRIMESTRIELLES

Les principales informations financières étaient comme suit pour les trimestres terminés les 31 janvier :

	2007			2006		
	BA	BT	TOTAL	BA	BT	TOTAL
Revenus	**2 558 $**	**1 829 $**	**4 387 $**	2 400 $	1 635 $	4 035 $
BAIIA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**253 $**	**119 $**	**372 $**	197 $	109 $	306 $
Amortissement	**95**	**33**	**128**	90	56	146
BAII découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**158**	**86**	**244**	107	53	160
Éléments spéciaux	**–**	**–**	**–**	–	37	37
BAII découlant des activités poursuivies	**158 $**	**86 $**	**244**	107 $	16 $	123
Revenus de financement			**(48)**			(52)
Charges de financement			**118**			98
BAI découlant des activités poursuivies			**174**			77
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices			**62**			(8)
Bénéfice découlant des activités poursuivies			**112**			85
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts			**–**			1
Bénéfice net			**112 $**			86 $
Bénéfice par action de base et dilué *(en dollars)* :						
Découlant des activités poursuivies			**0,06 $**			0,05 $
Bénéfice net			**0,06 $**			0,05 $
(en pourcentage des revenus)						
BAIIA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**9,9 %**	**6,5 %**	**8,5 %**	8,2 %	6,7 %	7,6 %
BAII découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**6,2 %**	**4,7 %**	**5,6 %**	4,5 %	3,2 %	4,0 %
BAII découlant des activités poursuivies	**6,2 %**	**4,7 %**	**5,6 %**	4,5 %	1,0 %	3,0 %
BAI découlant des activités poursuivies			**4,0 %**			1,9 %
Flux de trésorerie disponibles			**1 120 $**			647 $

BA : Aéronautique; BT : Transport.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Revenus

L'augmentation de 352 millions $ est surtout attribuable à :
– la hausse des revenus de matériel roulant (104 millions $);
– l'augmentation des revenus de fabrication des avions d'affaires (97 millions $); et
– l'accroissement du nombre de livraisons et la combinaison favorable pour les avions régionaux d'occasion (76 millions $).

En partie contrebalancés par :
– la baisse des revenus de fabrication des avions régionaux (99 millions $).

Marge BAIIA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux

La progression de 0,9 point de pourcentage reflète surtout une marge BAIIA plus élevée de Aéronautique et de Transport.

La marge BAIIA plus élevée de Aéronautique est surtout attribuable à :
– l'augmentation du nombre total de livraisons, une combinaison favorable et une amélioration des prix de vente des avions d'affaires;
– un gain de 34 millions $ découlant du règlement d'un litige avec US Airways Group, Inc. et ses filiales; et à
– la hausse du nombre de livraisons de biturbopropulseurs.

En partie contrebalancés par :
– la baisse du nombre total de livraisons, des prix de vente et des marges pour les avions *CRJ700* et *CRJ900;*
– la diminution des marges sur les livraisons d'aménagements intérieurs des avions d'affaires à large fuselage; et par
– la baisse du nombre de livraisons d'appareils *CRJ200*.

Le BAIIA plus élevé de Transport est surtout attribuable au déploiement du programme d'amélioration des marges et de la qualité, axé sur l'approvisionnement, l'ingénierie et la gestion de projets.

Amortissement

La baisse de 18 millions $ est surtout due à une charge de dépréciation, constatée au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006, relativement à des marques de commerce.

Revenus de financement et dépenses de financement

Les dépenses nettes de financement ont totalisé 70 millions $, en regard de 46 millions $ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Cette augmentation de 24 millions $ est essentiellement attribuable à :
– la hausse des intérêts débiteurs sur la dette à long terme (18 millions $);
– aux frais de financement liés au plan de refinancement (11 millions $); et
– au recul des revenus de financement provenant des portefeuilles de prêts et de créances liées aux contrats de location relativement à des portefeuilles de financement d'avions, qui correspond à la réduction du solde moyen de ces portefeuilles (11 millions $).

En partie contrebalancés par :
– les intérêts créditeurs sur les titres déposés en garantie (4 millions $); et
– une baisse de la charge de désactualisation liée à certaines mesures incitatives à la vente (4 millions $).

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux pour la période de trois mois terminée le 31 janvier 2006 ont trait au plan de restructuration de Transport lancé au cours de l'exercice 2005.

Impôts sur les bénéfices

Pour la période de trois mois terminée le 31 janvier 2007, le taux d'imposition effectif a été de 35,6 %, par rapport au taux d'imposition prévu par la loi de 32,8 %. Le taux effectif plus élevé que le taux prévu par la loi est surtout dû à la moins-value d'actifs d'impôts sur les bénéfices reportés, en partie contrebalancée par les écarts permanents et la variation nette des montants constatés au titre des économies fiscales liées aux pertes d'exploitation et aux écarts temporaires.

Pour la période de trois mois terminée le 31 janvier 2006, la Société a constaté un recouvrement d'impôts de 8 millions $ sur un BAI découlant des activités poursuivies de 77 millions $ par suite de l'incidence de l'accroissement des taux d'imposition adoptés au Québec sur des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés et du raffermissement du dollar canadien par rapport au dollar américain.

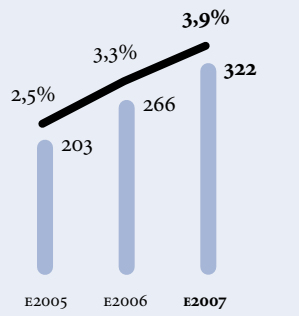
Flux de trésorerie disponibles

L'augmentation de 473 millions $ est surtout attribuable aux :
– accroissements des flux de trésorerie disponibles de Aéronautique (301 millions $) et de Transport (213 millions $).

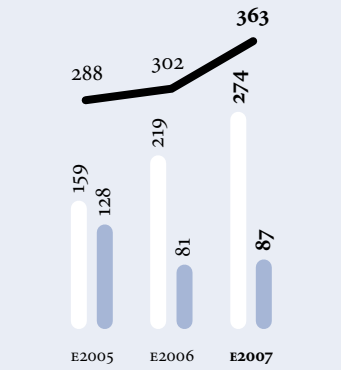
En partie contrebalancés par :
– l'incidence négative des impôts sur les bénéfices et des dépenses nettes de financement incluse dans la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (41 millions $).

AÉRONAUTIQUE

BAII



COMMANDES NETTES D'AVIONS
en unités



Aéronautique est un chef de file mondial dans la conception et la fabrication de produits d'aviation novateurs et la prestation de services connexes sur les marchés des avions d'affaires, des avions régionaux et des avions spécialisés. Aéronautique a des sites de production au Canada, aux États-Unis, au Royaume-Uni (Irlande du Nord) et, depuis peu, au Mexique. En outre, Aéronautique compte des centres de service d'entretien, des centres de service agréés, des centres de distribution et des dépôts de pièces de rechange, ainsi que plusieurs bureaux de vente et de commercialisation partout dans le monde. Aéronautique est présent dans 20 pays et compte des effectifs de quelque 27 000 employés.

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les énoncés prospectifs de la section Aéronautique du présent rapport sont fondés sur :

- *une croissance stable du produit intérieur brut en dollars constants (« PIB ») et une hausse des profits des sociétés aux États-Unis et dans les marchés internationaux;*
- *le carnet de commandes fermes actuel et les commandes futures estimatives selon :*
  - *une demande semblable d'avions d'affaires (définie comme les commandes) sur le marché américain et une croissance continue de la demande des marchés internationaux;*
  - *une demande soutenue de biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux de plus grande taille; et*
  - *la croissance prévue des services du marché de l'après-vente.*
- *le déploiement et l'exécution continus d'initiatives stratégiques liées à la réduction des coûts.*

363
commandes nettes

Carnet de commandes de
13,2 $
milliards

BAII de
322 $
millions

FAITS SAILLANTS

> 363 commandes nettes et 326 livraisons d'avions neufs, contre respectivement 302 et 337 pour l'exercice précédent.
> Carnet de commandes de 13,2 milliards $, en regard de 10,7 milliards $ au 31 janvier 2006.
> BAII de 322 millions $ ou 3,9 % des revenus, en regard de 266 millions $ ou 3,3 % des revenus pour l'exercice précédent.
> Flux de trésorerie disponibles de 814 millions $, comparativement à 900 millions $ pour l'exercice précédent.
> Le 19 février 2007, Aéronautique a lancé le biréacteur régional *CRJ1000* conçu spécifiquement pour répondre au besoin croissant des transporteurs aériens en biréacteurs offrant jusqu'à 100 sièges.

I. PROFIL

MARCHÉ

Avions d'affaires

Le marché des avions d'affaires se divise en deux segments : les appareils à fuselage étroit et les appareils à large fuselage, selon la taille de la cabine, la distance franchissable et le prix des appareils. Les avions à fuselage étroit se subdivisent en quatre catégories distinctes : les appareils très légers, légers, légers-supérieurs et intermédiaires. Les avions à large fuselage se subdivisent en cinq catégories distinctes : les appareils super-intermédiaires, grands, supergrands, très long-courriers et les navettes d'entreprise. Aéronautique livre concurrence dans huit des neuf catégories, de l'appareil léger à la navette d'entreprise, qui, en fonction des revenus, représentaient 97 % du marché total des avions d'affaires pour l'année civile 2006.

Selon un rapport publié par la General Aviation Manufacturers Association (« GAMA ») le 9 février 2007, les livraisons de tous les types d'avions d'affaires se sont accrues au cours de l'année civile 2006, menant ainsi à un nouveau sommet de l'industrie au chapitre de la facturation. D'après ce rapport, 798 avions d'affaires, allant de la catégorie des appareils légers à celle des navettes d'entreprise, ont été livrés au cours de l'année civile 2006, en regard de 679 au cours de l'année civile 2005, ce qui bat le record précédent de 695 atteint au cours de l'année civile 2000. Au cours de l'année civile 2006, Aéronautique a livré 213 avions d'affaires, comparativement à 188 au cours de l'année civile 2005. Le rapport confirme que Aéronautique est le chef de file du marché des avions d'affaires en fonction des revenus et qu'il détient une part de marché de 27 % fondée sur le nombre de livraisons dans les catégories où il livre concurrence. L'information recueillie auprès de GAMA et d'autres sources n'est généralement disponible que par année civile.

Les revenus tirés de la fabrication d'avions d'affaires ont représenté 47 % du total des revenus de Aéronautique pour l'exercice 2007, en regard de 41 % pour l'exercice 2006. Aéronautique compte sept concurrents dans les catégories d'avions d'affaires où il livre concurrence.

Avions régionaux

Les transporteurs aériens régionaux exploitent habituellement des avions régionaux (biréacteurs et biturbopropulseurs) d'une capacité allant jusqu'à 100 sièges sur les liaisons intérieures et régionales. Les grandes sociétés aériennes exploitent généralement des avions de plus de 100 sièges sur des liaisons intérieures et internationales. Les transporteurs régionaux alimentent les plates-formes de correspondances des grandes sociétés aériennes dans le monde et fournissent des services de liaisons directes à fréquence élevée traditionnellement assurés par les grandes sociétés aériennes. D'après des données accessibles au public, un total de 245 avions régionaux offrant jusqu'à 100 sièges ont été livrés dans le monde au cours de l'année civile 2006, en regard de 288 avions régionaux au cours de l'année civile 2005. La demande sur le marché continue de se déplacer des

biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux de plus petite taille vers ceux de plus grande taille.

En réponse à la préférence du marché pour des avions régionaux de plus grande taille, Aéronautique a lancé, le 19 février 2007, l'appareil *CRJ1000* de 100 sièges. Aéronautique offre maintenant une gamme complète de biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux, offrant de 37 à 100 sièges. Au cours de l'année civile 2006, Aéronautique a livré 126 avions régionaux, comparativement à 153 au cours de l'année civile 2005, ce qui lui a valu une part de marché de 61 % dans les marchés dans lesquels il a un produit en service. Aéronautique a un concurrent important dans le marché des biréacteurs régionaux, et un autre dans le marché des biturbopropulseurs. Les revenus tirés de la fabrication d'avions régionaux ont représenté 26 % du total des revenus de Aéronautique au cours de l'exercice 2007, en regard de 33 % au cours de l'exercice 2006.

PRODUITS ET SERVICES

Le portefeuille de produits de Aéronautique comprend une gamme complète d'avions d'affaires, de biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux et d'avions amphibies. Le tableau ci-dessous présente les principaux produits et services des unités d'affaires :

AVIONS D'AFFAIRES	AVIONS RÉGIONAUX	SERVICES À L'AVIATION ET PROGRAMME DU NOUVEL AVION COMMERCIAL	FLEXJET ET SKYJET
BIRÉACTEURS D'AFFAIRES À FUSELAGE ÉTROIT - *Learjet 40/40 XR* - *Learjet 45/45 XR* - *Learjet 60/60 XR* BIRÉACTEURS D'AFFAIRES À LARGE FUSELAGE - *Challenger 300* - *Challenger 604/605* - *Bombardier Global 5000* - *Global Express XRS* - Série *Challenger 800*	BIRÉACTEURS RÉGIONAUX - *CRJ200* - *CRJ700* - *CRJ705* - *CRJ900* - *CRJ1000*[1] BITURBOPROPULSEURS - *Q200* - *Q300* - *Q400*	- Logistique des pièces - Entretien d'avions - Formation à l'aviation commerciale - Formation à l'aviation militaire - Avions amphibies - Solutions d'avions spécialisés	- Programme de multipropriété - Programmes donnant droit à des heures de vol

1 Programme lancé le 19 février 2007.

CLIENTS

Les clients de Aéronautique sont essentiellement des personnes ou des entreprises, dont la valeur nette est élevée, pour les avions d'affaires, et des transporteurs régionaux pour les avions régionaux. Les clients de Aéronautique sont établis dans plus de 70 pays, les États-Unis représentant 48 % du total des revenus de Aéronautique au cours de l'exercice 2007. Les facteurs concurrentiels pour ces deux types d'avion comprennent le prix de l'appareil et ses coûts d'exploitation, la qualité et la fiabilité du produit, la taille et le confort de la cabine, la distance franchissable et la vitesse de l'avion, et le soutien des produits et services.

II. CONTEXTE COMMERCIAL

CONJONCTURE DE L'EXERCICE 2007

Avions d'affaires

La progression de la demande dans le marché des avions d'affaires s'est poursuivie au cours de l'exercice 2007. Les conditions économiques sous-jacentes qui influent sur la demande d'avions d'affaires, notamment la croissance du PIB et les profits des sociétés, sont demeurées saines au cours de l'année. En outre, les économies émergentes des pays d'Europe de l'Est, dont la Russie, et l'appréciation de l'euro par rapport au dollar américain ont soutenu une demande internationale plus forte, au point où les marchés internationaux (non américains) ont représenté environ 50 % du marché mondial fondé sur les commandes au cours de l'année civile 2006, comparativement à environ 45 % au cours de l'année civile 2005.

La concurrence entre fabricants s'est accentuée ces dernières années, car de nouveaux participants sont entrés sur les divers segments de marché. Au cours de l'année civile 2006, des concurrents ont lancé deux nouveaux produits et six produits dérivés sur le marché des avions d'affaires. Aéronautique entend par produit dérivé un avion doté d'une cabine aux mêmes dimensions que celle de son prédécesseur, mais avec des modifications importantes de sa structure ou de ses systèmes (fuselage plus long, nouveau cockpit, nouveau moteur ou nouvelles ailes). Au cours de l'exercice 2007, deux produits dérivés de Aéronautique ont été mis en service, les appareils *Challenger 605* et *Learjet 40 XR*, et un troisième nouveau produit dérivé, l'appareil *Learjet 60 XR*, sera mis en service au cours du premier semestre de l'exercice 2008. Les prix des avions d'affaires neufs continuent de se raffermir par suite de la hausse de la demande combinée avec la stabilité des stocks d'avions d'affaires d'occasion disponibles à la vente. L'accroissement de la demande à l'égard des programmes de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol a également eu un effet positif sur la demande d'avions d'affaires.

Avions régionaux

Selon un rapport publié par *Airline Monitor* de janvier-février 2007, après cinq ans de pertes importantes, l'industrie mondiale du transport aérien a affiché des résultats au seuil de la rentabilité pour l'année civile 2006 et devrait réaliser des profits pour l'année civile 2007. Les grandes sociétés aériennes continuent de mettre l'accent sur la réduction des coûts en réponse aux prix élevés du carburant et à la baisse des rendements (soit les revenus moyens par passager sur les revenus passagers-kilomètres), en partie causée par l'accroissement du nombre de transporteurs à prix modiques dans la plupart des régions du monde. Par conséquent, la demande d'avions neufs s'est déplacée des avions régionaux de plus petite taille vers ceux de plus grande taille, offrant un plus grand nombre de sièges et des coûts unitaires (sièges-kilomètres) plus faibles. Étant donné les économies supérieures offertes par les biturbopropulseurs, qui consomment moins de carburant et dont les coûts d'entretien sont inférieurs à ceux des biréacteurs de taille similaire pour les vols court-courriers jusqu'à 500 milles marins, ce segment a enregistré une hausse importante de ses commandes mondiales ces dernières années.

Les grandes sociétés aériennes ont été obligées de réduire davantage leurs coûts tout en maintenant leurs réseaux. Par conséquent, il est prévu que les grandes sociétés aériennes continueront d'impartir les liaisons courte distance et à faible densité à des exploitants à coûts plus faibles, représentés actuellement par leurs transporteurs régionaux partenaires. Vu cette approche, les grandes sociétés aériennes peuvent maintenir la fréquence et l'horaire des liaisons qui ne sont pas autrement rentables avec leurs propres avions. Les clauses de portée des conventions collectives de pilotes aux États-Unis continuent également de s'assouplir, de sorte qu'un plus grand nombre d'avions régionaux de plus grande taille peuvent être pilotés par les pilotes des affiliés régionaux des grandes sociétés aériennes grâce à une entente de partage de codes. Cela permet aux grandes sociétés aériennes et aux transporteurs régionaux de livrer concurrence plus efficacement dans un contexte de faible rendement.

La demande internationale d'avions régionaux (biréacteurs et biturbopropulseurs) de grande taille augmente, tandis que les sociétés aériennes européennes continuent d'agrandir leur flotte d'avions de ce type. Les économies émergentes contribuent elles aussi à la croissance des transporteurs régionaux, employant à la fois des avions neufs et des avions d'occasion. En outre, la disponibilité de biréacteurs régionaux de 50 sièges sur les marchés secondaires a aidé Aéronautique à développer de nouveaux marchés comme le Mexique, l'Inde et la Russie.

Services à l'aviation

L'industrie a enregistré une augmentation globale de la demande de services à l'aviation, qui est influencée par un certain nombre de facteurs, dont les suivants : la taille et le vieillissement des flottes, une augmentation globale de l'utilisation des appareils et une tendance vers l'impartition des activités liées à l'entretien, aux réparations et à la révision. Les activités de rationalisation entreprises par de nombreux transporteurs régionaux ont aussi offert des occasions d'affaires pour les services d'entretien d'avions. En outre, le nombre accru de livraisons d'avions d'affaires au cours de l'exercice 2007 a eu un effet positif sur les services de formation à l'aviation commerciale.

Se reporter à la section Inducteurs de marché pour plus de détails.

TENDANCES PRÉVUES

Croissance économique

Une économie forte affichant une croissance stable du PIB et une hausse des profits des sociétés se traduisent habituellement par un accroissement de la demande d'avions. D'après les données fournies par Global Insight, Inc. en janvier 2007, les taux de croissance du PIB aux États-Unis et à l'échelle mondiale devraient s'établir respectivement à 2,3 % et 3,3 % pour l'année civile 2007, comparativement à respectivement 3,3 % et 3,9 % pour l'année civile 2006. Au cours des trois prochaines années, le PIB américain et le PIB mondial devraient augmenter à un taux annuel moyen respectivement de 3,0 % et 3,5 %. Les taux de croissance du PIB pour les marchés émergents comme la Chine, l'Inde et les pays d'Europe de l'Est devraient demeurer fermes au cours des prochaines années.

Dans ce contexte, Aéronautique s'attend à ce que la demande reste forte, surtout sur les marchés internationaux des avions d'affaires. Aéronautique prévoit une demande soutenue de biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux de plus grande taille.

Avions d'affaires

Selon une enquête effectuée par Honeywell et datée d'août 2006, les prévisions mondiales annuelles relativement à toutes les catégories d'avions d'affaires, sauf celle des navettes d'entreprise, sont de 1085 livraisons en moyenne de 2006 à 2016, pour une valeur estimative totale de 195 milliards $. Ces livraisons annuelles moyennes se sont établies à 817 au cours de l'année civile 2006. De plus, l'enquête prévoit que le pourcentage de propriétaires actuels ayant l'intention d'acheter un avion d'affaires neuf au cours des cinq prochaines années est plus élevé à l'étranger qu'aux États-Unis. Les marchés émergents en Chine, en Inde et dans les pays d'Europe de l'Est offrent les meilleures possibilités d'expansion des activités d'avions d'affaires et des infrastructures connexes. Dans les segments de marché où Aéronautique est présent, la concurrence devrait s'intensifier, car les avionneurs offrent de nouveaux produits ou des produits dérivés pour stimuler la demande.

Les coûts énergétiques toujours élevés et l'introduction possible de frais d'utilisation (frais imposés à ceux qui utilisent le système de contrôle aérien, peu importe la taille de l'appareil) aux États-Unis pourraient freiner la demande d'avions d'affaires à court ou moyen terme. Par contre, l'arrivée d'un grand nombre de nouveaux biréacteurs d'entrée de gamme et le développement du concept de taxi aérien ouvriront le marché à bon nombre de nouveaux clients.

Avions régionaux

Selon les données fournies par Global Insight, Inc. en décembre 2005, la moyenne sur vingt ans du taux de croissance annuelle du PIB à l'échelle mondiale devrait graviter autour de 3,1 %. D'après ce taux de croissance, Aéronautique prévoit que la capacité mondiale de transport aérien, soit les sièges-kilomètres offerts, va plus que doubler. De 2006 à 2025, Aéronautique prévoit donc 5200 livraisons d'avions régionaux de 20 à 100 sièges, d'une valeur estimative totale de 150 milliards $, ce qui représente des livraisons annuelles moyennes de 260 appareils, comparativement à 245 au cours de l'année civile 2006. L'Amérique du Nord (soit les États-Unis et le Canada) et l'Europe continueront de représenter les marchés les plus importants. Le taux de croissance le plus élevé de la capacité est prévu en Chine et en Inde.

En Europe, la combinaison d'un environnement très concurrentiel et de l'importance grandissante des questions environnementales obligera les sociétés aériennes à maintenir des avions modernes et efficaces par des renouvellements réguliers de leur flotte. Aux États-Unis, les clauses de portée des pilotes continuent d'évoluer afin de permettre graduellement l'intégration d'avions de plus grande taille chez les transporteurs régionaux. À moyen terme, l'assouplissement de la portée semble s'orienter des avions de 50 sièges vers les avions de 100 sièges. Ces modifications se feront progressivement sentir dans l'industrie au cours des prochaines années.

Se reporter à la section Inducteurs de marché pour plus de détails.

PRINCIPAUX FACTEURS DE SUCCÈS

Les principaux facteurs de succès dans le contexte commercial actuel incluent :

- la performance concurrentielle des produits et services existants dans des segments de marché ciblés;
- les améliorations novatrices des produits et des services;
- la capacité d'offrir une expérience client extraordinaire à tous les points de contact;
- l'accroissement de la présence sur les marchés émergents; et
- une organisation efficace sur le plan des coûts et une main-d'œuvre motivée et qualifiée.

III. OBJECTIFS ET STRATÉGIES

L'objectif financier principal de Aéronautique consiste à poursuivre la mise en œuvre de son plan visant à porter le BAII à 8 % d'ici trois ans. Le plan repose sur trois priorités, qui ont été communiquées à l'échelle de l'entreprise et qui sont comprises et peuvent être appliquées par les employés à tous les échelons de l'organisation :

- s'assurer de la participation de tous les employés et leur offrir un environnement de travail sécuritaire et gratifiant;
- offrir une expérience client extraordinaire; et
- réduire les frais d'exploitation en éliminant le gaspillage sous toutes ses formes.

Le tableau suivant présente ces priorités, ainsi que les réalisations accomplies au cours de l'exercice 2007 et les mesures prévues pour l'exercice 2008 pour chacune de ces priorités :

PRIORITÉS DE AÉRONAUTIQUE	RÉALISATIONS DE 2007	MESURES PRÉVUES POUR 2008
S'assurer de la participation de tous les employés et leur offrir un environnement de travail sécuritaire et gratifiant	PARTICIPATION DES EMPLOYÉS > Déploiement du programme « Atteindre l'excellence », processus permettant aux employés de comparer la performance de leur équipe aux normes les plus élevées de l'industrie et d'élaborer des plans d'action pour atteindre ces normes. - Majorité des employés certifiés au niveau Bronze, premier des cinq niveaux du programme. - Accroissement de la satisfaction des employés par suite du programme, comme le valide le sondage annuel.	PARTICIPATION DES EMPLOYÉS > Obtention par tous de la certification Bronze du programme « Atteindre l'excellence » et engagement de tous les employés dans le processus pour atteindre le prochain niveau de certification (Argent), autre étape vers la réalisation d'une performance de classe mondiale.
	GESTION DES TALENTS > Poursuite du déploiement et de l'amélioration des processus de gestion des talents, des programmes de formation et des outils de planification de la relève.	GESTION DES TALENTS > Développement plus poussé d'outils et de processus.
	SANTÉ ET SÉCURITÉ > Mise en œuvre de nouveaux programmes et de nouvelles pratiques menant à la réduction de la fréquence et de la gravité des accidents de travail.	SANTÉ ET SÉCURITÉ > Rehaussement des normes de santé et de sécurité du travail et application des meilleures pratiques dans tous les sites de fabrication.

PRIORITÉS DE AÉRONAUTIQUE	RÉALISATIONS DE 2007	MESURES PRÉVUES POUR 2008
Offrir une expérience client extraordinaire	RÉORGANISATION/RESTRUCTURATION > Réorganisation des entités de logistique des pièces et des centres de service sous la direction d'un nouveau cadre supérieur. > Changement important au sein de la direction de l'exploitation dans les postes en interaction avec les clients clés.	LIVRAISON À TEMPS > Poursuite de la réduction du temps de cycle et amélioration des processus pour l'aménagement intérieur des avions à large fuselage.
	SERVICE À LA CLIENTÈLE > Ajout de représentants du service sur place et agrément d'établissements de maintenance en ligne dans le réseau de service. > Mise en place des activités 24 heures sur 24, sept jours sur sept à tous les centres de service de Aéronautique. > Agrandissement du centre de service à Dallas.	SERVICE À LA CLIENTÈLE > Lancement des centres de service à la clientèle intégrés ouverts 24 heures sur 24, sept jours sur sept et offrant des services pour les avions immobilisés au sol aux clients d'avions d'affaires. > Ajout d'établissements au réseau mondial de centres de service et d'entretien agréés. > Lancement du service spécialisé de livraison de pièces pour avions immobilisés au sol, en faisant appel à la flotte de *Flexjet* (« Parts Express »).
	DISPONIBILITÉ DES PIÈCES > Optimisation des niveaux des stocks de pièces – plus particulièrement les pièces dont la demande est élevée pour tous les modèles en production.	DISPONIBILITÉ DES PIÈCES > Poursuite de la stratégie de déploiement des stocks de pièces.
Réduire les frais d'exploitation en éliminant le gaspillage sous toutes ses formes	STRATÉGIE DE SÉLECTION DES FOURNISSEURS > Établissement de stratégies pour la chaîne d'approvisionnement selon les principaux types de produits de base. > Mise en place d'équipes multidisciplinaires conjointes avec des fournisseurs clés pour relever les activités sans valeur ajoutée de la chaîne d'approvisionnement. > Établissement de nouvelles sources d'aluminium de qualité aéronautique (dont une en Russie) pour Bombardier et les fournisseurs retenus.	STRATÉGIE DE SÉLECTION DES FOURNISSEURS > Poursuite de la recherche de stratégies pour la chaîne d'approvisionnement selon les types de produits de base. > Déploiement des équipes multidisciplinaires chez d'autres fournisseurs. > Atténuation des pressions inflationnistes sur le coût des composants et obtention de l'engagement des fournisseurs à améliorer l'efficacité.
	STRATÉGIE INDUSTRIELLE > Achèvement d'une évaluation détaillée du réseau industriel et réévaluation des décisions de fabriquer ou d'acheter et des lieux de production des composants clés. > Démarrage de la production de harnais électriques et de composants aéronautiques structuraux à l'usine de Querétaro, au Mexique. > Transfert de la production du fuselage du biturbopropulseur *Q400*, des gouvernes de vol et des pièces de Mitsubishi Heavy Industries aux établissements de Aéronautique au Mexique, à Belfast et au Canada et à Shenyang Aircraft Corporation en Chine.	STRATÉGIE INDUSTRIELLE > Accélération de la production de harnais électriques à l'usine au Mexique. > Accélération de la production de composants aéronautiques structuraux transférée en Chine et à l'usine au Mexique. > Poursuite de l'exécution réussie des transferts de la production des principaux composants aéronautiques structuraux en Chine et au Mexique. > Poursuite de l'étude sur le potentiel de fabrication futur dans des pays stratégiques.
	PRODUCTION RATIONALISÉE > Mise en œuvre d'initiatives de production rationalisée aux établissements de Montréal et de Belfast, menant à des améliorations au chapitre des coûts, de la qualité et de la stabilité du calendrier.	PRODUCTION RATIONALISÉE > Poursuite de la détermination des améliorations possibles sur tout le réseau de fabrication.
	IMPARTITION DES PROCESSUS > Poursuite de l'accélération de l'activité au centre d'ingénierie en Inde.	

PART DE MARCHÉ

Le nombre total de livraisons et la part de Aéronautique du marché des avions d'affaires dans lequel il livre concurrence ont été comme suit pour les années civiles :

		2006			2005		
			AÉRONAUTIQUE			AÉRONAUTIQUE	
CATÉGORIE	PRODUIT	MARCHÉ TOTAL [1] (EN UNITÉS)	TOTAL DES LIVRAISONS (EN UNITÉS)	PART DE MARCHÉ [2]	MARCHÉ TOTAL [1] (EN UNITÉS)	TOTAL DES LIVRAISONS (EN UNITÉS)	PART DE MARCHÉ [2]
Léger/ Léger-supérieur	*Learjet 40/40 XR/ Learjet 45/45 XR*	**284**	**56**	**20 %**	248	49	20 %
Intermédiaire	*Learjet 60*	**152**	**15**	**10 %**	126	18	14 %
Superintermédiaire	*Challenger 300*	**98**	**55**	**56 %**	91	50	55 %
Grand	*Challenger 604/ Challenger 605*	**73**	**29**	**40 %**	71	36	51 %
Supergrand/Très long-courrier	*Bombardier Global 5000/ Global Express XRS*	**123**	**40**	**33 %**	104	30	29 %
Navette d'entreprise[3]	Série *Challenger 800*	**68**	**18**	**26 %**	39	5	13 %
		798	**213**	**27 %**	679	188	28 %

1 Le nombre de livraisons dans la catégorie des appareils très légers (87 unités pour l'année civile 2006 et 71 unités pour l'année civile 2005) n'est pas inclus dans le marché total ci-dessus étant donné que Aéronautique n'offre pas de produits dans cette catégorie.
2 L'évaluation des parts de marché dans l'industrie des avions d'affaires se fonde sur les données de livraison de GAMA pour l'année civile et, par conséquent, ne correspond pas au nombre de livraisons d'avions enregistré au cours de l'exercice de la Société terminé le 31 janvier. Pour certains concurrents, GAMA fournit seulement de l'information par famille de produits. En pareils cas, Aéronautique estime le nombre de livraisons par catégorie d'après les registres de la FAA, d'autres bases de données publiques, les tendances historiques et les analyses sur la concurrence.
3 La catégorie des navettes d'entreprise a été reclassée des avions régionaux aux avions d'affaires.

La hausse de 18 % du nombre de livraisons du marché total est surtout le fait du raffermissement général du marché des avions d'affaires, attribuable à la solide conjoncture économique et à la croissance des marchés émergents. Le recul de 1 % de la part de marché de Aéronautique reflète surtout une réduction du nombre de livraisons d'appareils *Challenger 604* à mesure que le programme évoluait vers l'appareil *Challenger 605*. En outre, il y a eu une diminution de la part de Aéronautique dans la catégorie intermédiaire, résultant de l'entrée en service de deux produits dérivés de concurrents au cours de l'année civile 2006. La grève à l'usine de Wichita au cours du troisième trimestre de l'exercice 2007 a également eu un effet négatif sur la part de marché de Aéronautique par son incidence sur le nombre de livraisons d'avions de la série *Learjet*. Ces trois facteurs ont été compensés par une augmentation du nombre de livraisons d'appareils de la série *Global* et une hausse du nombre de livraisons d'avions de la série *Challenger 800*.

Le dernier rapport de GAMA sur les livraisons sur le marché des avions d'affaires daté du 9 février 2007 confirme que la Société était le chef de file du marché des avions d'affaires en fonction des revenus pour l'année civile 2006.

PERSPECTIVES

Des prévisions de Honeywell Aerospace datées d'août 2006 pour les avions d'affaires indiquent que, si la croissance du PIB américain dépasse 3 %, la vitalité du marché des avions d'affaires devrait se maintenir. Selon des données fournies par Global Insight, Inc. en janvier 2007, les taux de croissance du PIB aux États-Unis et à l'échelle mondiale devraient s'établir en moyenne respectivement à 3,0 % et 3,5 % au cours des trois prochaines années. Comme sa clientèle est de plus en plus internationale, Aéronautique est bien placé pour tirer parti de la solidité continue du marché des avions d'affaires.

Dans les segments de marché où Aéronautique livre concurrence, il est prévu que la concurrence s'intensifiera, puisque des avionneurs offriront de nouveaux produits ou des produits dérivés pour stimuler la demande. Aéronautique devrait mettre en service au cours du premier semestre de l'exercice 2008 un nouveau dérivé, soit l'appareil *Learjet 60 XR*.

VI. AVIONS RÉGIONAUX

INDUCTEURS DE MARCHÉ

Conjoncture économique

Au cours de l'année civile 2006, la conjoncture économique mondiale et la restructuration continue des sociétés aériennes américaines ont contribué à l'amélioration des résultats financiers des sociétés aériennes par rapport aux cinq années précédentes. Le marché des transporteurs aériens régionaux a partagé cette croissance, les grandes sociétés aériennes continuant de se fier aux avions régionaux et aux transporteurs régionaux partenaires pour offrir de plus petites unités de capacité à des coûts concurrentiels qui viennent s'ajouter aux avions des grandes sociétés aériennes et ouvrir de nouveaux marchés. L'industrie du transport aérien aux États-Unis continue de

relever des défis financiers et a vécu une importante restructuration. Deux grandes sociétés aériennes, Northwest Airlines, Inc. (« Northwest ») et Delta Airlines, Inc. (« Delta »), qui exercent actuellement leurs activités sous la protection de la loi sur les faillites, ont l'intention de déposer leur plan de restructuration. Les transporteurs aériens régionaux affiliés continuent de jouer un rôle important dans les plans de restructuration des grandes sociétés aériennes, comme le prouvent les récentes commandes de biréacteurs régionaux de grande taille passées par Northwest et Delta. Les sociétés aériennes européennes continuent également d'accroître leur flotte d'avions régionaux de grande taille. De plus, les économies émergentes contribuent à la croissance des transporteurs aériens régionaux, utilisant des avions neufs ainsi que des avions d'occasion.

Disponibilité du financement d'avions

La disponibilité du financement d'avions régionaux demeure un défi. Les coûts liés à la propriété d'un avion constituent une tranche importante des frais d'exploitation pour la plupart des sociétés aériennes. Ainsi, la disponibilité d'un financement attrayant représente une part importante des plans d'affaires des transporteurs aériens régionaux. À l'échelle mondiale, la pression exercée sur les flux de trésorerie des transporteurs aériens a influé sur le financement d'avions. En outre, l'industrie du transport aérien aux États-Unis a été particulièrement touchée du fait que les principales sociétés aériennes ont cherché à se placer sous la protection de la loi sur les faillites. Aéronautique continue de travailler étroitement avec les grandes institutions financières et les organismes gouvernementaux pour aider les transporteurs aériens régionaux à obtenir du financement.

Revenus passagers-kilomètres et capacité de passagers disponible

Les principales sociétés aériennes continuent d'impartir des liaisons à leurs partenaires aériens régionaux afin de réduire les coûts. Les transporteurs aériens régionaux optent pour l'achat d'avions neufs offrant une plus grande capacité. Cette évolution est attribuable aux coûts moins élevés des sièges-kilomètres offerts par les avions de plus grande taille, ce qui contribue à préserver la rentabilité des sociétés aériennes, même en période où les tarifs sont très bas. Les sièges additionnels permettent également aux sociétés aériennes d'accueillir plus de passagers à mesure que le trafic-passagers continue d'augmenter.

Selon la Regional Airline Association (RAA), les transporteurs aériens régionaux américains ont affiché une croissance de 5,9 % des revenus passagers-kilomètres au cours de la période de douze mois terminée en septembre 2006. Les revenus passagers-kilomètres sont une mesure du trafic-passagers payant et représentent la demande de passagers pour le transport aérien (définis comme un passager payant transporté sur un kilomètre). Les sièges-kilomètres offerts, qui sont une mesure de la capacité offerte aux passagers (définis comme un siège transporté sur un kilomètre, qu'un passager l'occupe ou non), sont demeurés relativement stables, affichant une diminution de 0,2 % pour la période de douze mois terminée en septembre 2006, comparativement à la même période terminée en septembre 2005. Bien que la capacité américaine soit restée relativement stable, telle qu'elle est mesurée par les sièges-kilomètres offerts, la demande de transport aérien régional, mesurée par les revenus passagers-kilomètres, a continué d'augmenter. Ces résultats ont valu un coefficient d'occupation des sièges de 74 % pour la période de douze mois terminée en septembre 2006, contre 70 % pour la période correspondante terminée en septembre 2005. Le coefficient d'occupation des sièges s'entend du nombre de passagers transportés divisé par le nombre de sièges. Le coefficient d'occupation des sièges est une mesure de la santé de l'industrie du transport aérien. Des coefficients élevés d'occupation des sièges contribuent à la demande d'avions régionaux de plus grande capacité afin de satisfaire à une demande élevée.

Selon la European Regions Airline Association (ERAA), les transporteurs aériens régionaux en Europe ont eux aussi enregistré une croissance de 10,6 % des revenus passagers-kilomètres pour la période de janvier à novembre 2006, en regard de la période de onze mois terminée en novembre 2005. Les sièges-kilomètres offerts ont affiché une progression de 7,0 %. Le coefficient d'occupation des sièges des transporteurs aériens régionaux en Europe s'est élevé à 64 % pour la période de onze mois terminée en novembre 2006, contre 62 % pour la période correspondante terminée en novembre 2005.

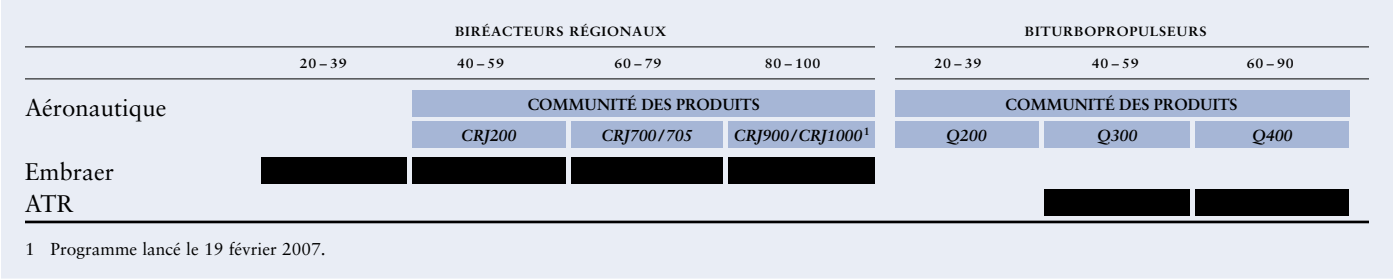
Prix du carburant et réglementation environnementale

La persistance du prix élevé du pétrole brut, depuis le milieu de 2003, continue d'exercer de la pression sur les résultats des sociétés aériennes. Ainsi, les grandes sociétés aériennes continuent d'impartir des liaisons à leurs partenaires régionaux afin de réduire les coûts. Les achats d'avions neufs des transporteurs aériens régionaux évoluent vers des avions de plus grande capacité qui offrent des coûts par siège-kilomètre moins élevés et contribuent à préserver la rentabilité des sociétés aériennes, même en période où les tarifs sont très bas. Les coûts des biturbopropulseurs, qui reposent sur des coûts d'entretien, de carburant et d'acquisition beaucoup moins élevés pour les vols court-courriers jusqu'à 500 milles marins, comparativement à des biréacteurs de même taille, sont devenus plus attrayants dans un contexte de hausse des prix du carburant. La nouvelle réglementation environnementale relative à l'industrie du transport aérien fait pression sur les sociétés aériennes pour qu'elles renouvellent leur flotte en acquérant des appareils plus écoénergétiques et plus respectueux de l'environnement, comme les biturbopropulseurs et les biréacteurs régionaux. Ces appareils offrent une consommation de carburant moins élevée et une réduction des émissions de dioxyde de carbone par rapport aux appareils des générations précédentes actuellement en service.

Clauses de portée
Les clauses de portée des conventions collectives des pilotes américains continuent de s'assouplir, de sorte que plus de biréacteurs régionaux de plus grande taille peuvent être pilotés par les pilotes des affiliés régionaux des grandes sociétés aériennes grâce à une entente de partage de codes. Parmi les clauses de portée plus libérales, notons les cas de Delta, Northwest et US Airways.

CONCURRENCE
Les principaux concurrents de Aéronautique sont Embraer, dans le secteur des biréacteurs régionaux, et Avions de Transport Régional (« ATR ») dans le secteur des biturbopropulseurs.

Le tableau ci-après illustre les principaux concurrents de Aéronautique par catégorie, dans les segments où Aéronautique livre concurrence. Les zones ombragées représentent les catégories où les concurrents de Aéronautique offrent des produits.



1 Programme lancé le 19 février 2007.

Aéronautique propose actuellement deux familles d'avions régionaux éprouvées qui offrent une communité de produits dans les segments des biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux. Selon une publication de Air Transport World datée de janvier 2007, les avions régionaux de Aéronautique sont en service auprès de douze des vingt plus grandes sociétés aériennes mondiales, de leurs filiales ou de leurs sociétés affiliées.

Biréacteurs régionaux
La famille des appareils de série *CRJ* offre aux transporteurs régionaux une solution réseau composée d'appareils de 40 à 100 sièges dont la communité inclut des compétences d'équipage, des pièces de rechange et des procédures d'entretien communes. Aéronautique soutient que les appareils de cette famille procurent un avantage économique en raison de leurs coûts d'exploitation moins élevés, dont une efficience énergétique supérieure, un poids inférieur et des coûts d'entretien plus faibles.

Biturbopropulseurs
La famille des appareils de *Série Q* offre des biturbopropulseurs de 37 à 78 sièges dont la communité inclut des compétences d'équipage, des pièces de rechange et des procédures d'entretien communes. Les biturbopropulseurs de *Série Q* offrent des coûts d'exploitation plus faibles que les biréacteurs régionaux sur les vols jusqu'à 500 milles marins, répondant ainsi davantage aux demandes économiques des sociétés aériennes dans les secteurs du court-courrier. L'avantage concurrentiel de l'avion *Q400* réside dans ses économies d'exploitation supérieures, offrant le coût par siège le moins élevé de l'industrie des avions régionaux. Il offre également une vitesse digne d'un avion à réaction sur des liaisons plus courtes et une distance franchissable accrue, ce qui permet aux transporteurs aériens régionaux d'exploiter l'avion *Q400* dans des marchés qui n'étaient pas traditionnellement desservis par les biturbopropulseurs.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS
En février 2007, Aéronautique a annoncé le lancement du biréacteur régional *CRJ1000*, la prochaine grande étape de l'évolution de la famille d'avions de série *CRJ*. Connu auparavant sous le nom de projet *CRJ900X*, le biréacteur régional *CRJ1000* est conçu spécifiquement pour répondre aux besoins croissants des transporteurs régionaux en biréacteurs offrant jusqu'à 100 sièges. Il propose des coûts d'exploitation faibles et un confort amélioré en cabine.

Le nouveau biréacteur régional *CRJ1000*, dont le vol inaugural est prévu pour le milieu de l'exercice 2009, devrait être mis en service au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2010. Affichant une masse maximale au décollage de 41 632 kilogrammes (91 800 livres), le biréacteur régional *CRJ1000* disposera d'une autonomie maximale de 3139 kilomètres (1691 milles marins) avec 100 passagers, sous certaines conditions d'exploitation. Comparativement aux avions des générations précédentes dotés d'un nombre de sièges similaire, qui sont présentement en service, le biréacteur régional *CRJ1000* est conforme aux exigences environnementales actuelles grâce à une consommation de carburant substantiellement moindre et à une réduction pouvant atteindre 30 % des émissions de dioxyde de carbone. En outre, le concurrent le plus proche de cet appareil a des coûts d'exploitation directs jusqu'à 15 % plus élevés.

Les autres avantages économiques incluent une communité d'environ 90 % des pièces avec les autres appareils de la famille *CRJ* et des compétences d'équipage communes. Le biréacteur régional *CRJ1000* misera sur le succès de la famille actuelle d'appareils *CRJ*, qui a un parc d'environ 1400 avions.

Le programme du biréacteur *CRJ1000* a été lancé avec 38 commandes fermes, dont 15 sont des conversions de commandes de biréacteur *CRJ900*, en plus de 23 commandes conditionnelles et options.

AUTRES ÉVÉNEMENTS

Au cours de l'exercice 2007, les événements suivants ont eu lieu :

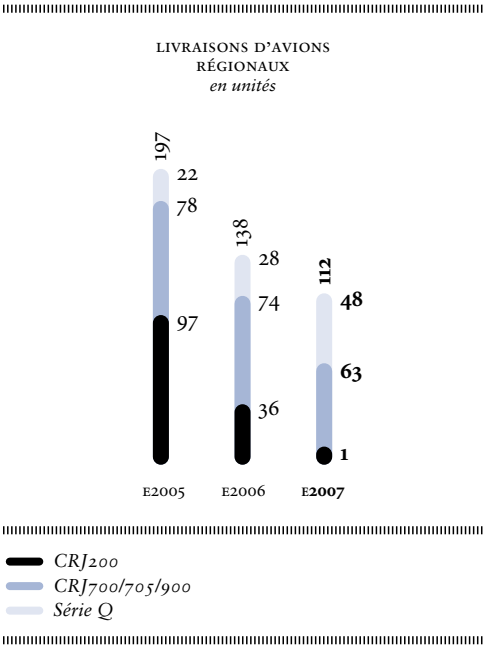
- une entente a été conclue avec MHI, un fournisseur de composants d'avions régionaux, en vue de transférer la production de certains composants de biturbopropulseur *Q400* aux installations de fabrication de Aéronautique à Belfast, à Montréal et à Querétaro, au Mexique, et à la Shenyang Aircraft Corporation (« SAC ») en Chine. Dans le cadre de cette entente, MHI a effectué un paiement de 84 millions $ à la Société relativement au transfert de la production, ce qui a donné lieu à un gain du même montant;
- par suite des modifications des clauses de portée aux États-Unis, il est devenu plus difficile de prédire la combinaison des commandes futures pour les programmes d'avions *CRJ700* et *CRJ900*. Par conséquent, Aéronautique a décidé d'aligner la date d'achèvement de ces programmes aux fins comptables sur la date la plus rapprochée des deux dates initiales. Ainsi, les quantités d'avions des programmes aux fins comptables ont été réduites, passant de 550 à 420 unités, et une charge de 74 millions $ a été comptabilisée;
- le 14 décembre 2006, le tribunal de la faillite des États-Unis du East District of Virginia, Alexandria Division, a approuvé une lettre de règlement global entre US Airways Group, Inc. et la Société, qui a été signée par les parties le 10 novembre 2006. En vertu de la lettre de règlement global, tous les litiges de la Société à l'encontre de US Airways Group et de ses filiales dans les causes du chapitre 11 ont été réglées, et la Société a obtenu une réclamation non garantie générale qui a été monétisée par la suite en un produit de 34 millions $, ce qui a donné lieu à un gain du même montant;
- au cours du troisième trimestre de l'exercice 2007, Aéronautique a annoncé qu'elle réduirait la cadence de production de ses biréacteurs régionaux *CRJ700* et *CRJ900* pour refléter la demande actuelle du marché, ce qui entraînera une baisse des effectifs d'environ 1330 employés. Les indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire liés à ces mises à pied, totalisant 31 millions $, ont été comptabilisés au cours du troisième trimestre de l'exercice 2007. En outre, au cours du premier trimestre de l'exercice 2007, la Société a révélé que le reste des mises à pied annoncées au cours de l'exercice 2006 aux installations de Belfast n'aurait pas lieu en raison du rapatriement de certains sous-ensembles de travaux liés au biturbopropulseur *Q400* de MHI. Par conséquent, la provision pour indemnités de départ d'environ 12 millions $ liée à ces mises à pied restantes a été reprise. L'incidence nette des indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire s'est établie à 19 millions $ pour l'exercice 2007;
- le 26 octobre 2006, le tribunal de la faillite des États-Unis du Southern District of New York a approuvé des ententes entre la Société, Northwest, Exportation et développement Canada et General Electric Capital Corporation relativement aux arrangements de restructuration de Northwest approuvés par le tribunal de la faillite des États-Unis. Dans le cadre de ces ententes, la Société versera des paiements incitatifs. Certains de ces paiements incitatifs ont entraîné une réclamation permise à l'égard du patrimoine de Northwest, qui a été vendue pour une contrepartie au comptant. En outre, dans le cadre de ces ententes, Northwest a renoncé à certains de ses droits en vertu d'ententes sur les mesures incitatives à la vente. Ces ententes ont eu une incidence neutre sur les résultats d'exploitation de la Société; et
- le 5 juin 2006, la Société a conclu une entente avec Delta relativement à l'arrangement de restructuration approuvé par le tribunal de la faillite des États-Unis pour Delta et Comair, Inc. (« Comair »). Ainsi, les montants à verser à Delta et Comair conformément aux accords sur les mesures incitatives à la vente ont été compensés par des prêts de financement provisoire, totalisant 171 millions $, consentis par la Société à ces entités. L'entente conclue avec Delta a eu une incidence neutre sur les résultats d'exploitation de la Société.

LIVRAISONS D'AVIONS

Le nombre de livraisons d'avions régionaux a été comme suit pour les exercices :

	2007	2006
Biréacteurs régionaux		
CRJ200	**1**	36
CRJ700	**13**	47
CRJ705	**–**	15
CRJ900	**50**	12
Biturbopropulseurs		
Q200	**1**	1
Q300	**16**	11
Q400	**31**	16
	112	138

Ces livraisons reflètent un déplacement de la demande vers les biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux de plus grande taille. En réponse à ce déplacement de la demande,



Aéronautique a annoncé qu'il procéderait au rajustement de la cadence de production de ses avions régionaux pour refléter la demande actuelle du marché. À compter de novembre 2006, la cadence de production des biréacteurs régionaux *CRJ700* et *CRJ900* a donc été réduite, passant d'un avion produit tous les trois jours à un avion produit tous les cinq jours, ce qui diminuera le nombre de livraisons prévues, soit d'environ 63 avions pour l'exercice 2007 à près de 50 avions pour le prochain exercice. Cette réduction a été compensée par l'augmentation du niveau de production de biturbopropulseurs *Q400* en réponse au besoin croissant pour ce type d'avion. Le nombre de livraisons prévues des avions de la famille des biturbopropulseurs de *Série Q* s'établira à environ 65 livraisons pour le prochain exercice, comparativement à 48 livraisons au cours de l'exercice 2007.

CARNET DE COMMANDES

Les commandes d'avions régionaux reçues par type d'appareil se présentaient comme suit aux 31 janvier :

				2007	2006
	COMMANDES	ÉCHANGES	ANNULATIONS/ RETRAITS	COMMANDES NETTES	COMMANDES NETTES
Biréacteurs régionaux					
CRJ200	**–**	**(15)**	**(1)**	**(16)**	(23)
CRJ700	**8**	**(12)**	**(29)**	**(33)**	43
CRJ900	**72**	**27**	**(1)**	**98**	17
Biturbopropulseurs					
Q200	**3**	**–**	**–**	**3**	2
Q300	**11**	**–**	**–**	**11**	8
Q400	**24**	**–**	**–**	**24**	34
	118	**–**	**(31)**	**87**	81

Au cours de l'exercice 2007 :

- SkyWest, Inc. et Air Nostrum ont exercé leurs droits de conversion visant l'échange de respectivement 17 appareils *CRJ700* et 15 appareils *CRJ200* contre 32 appareils *CRJ900*.
- Mesa Air a échangé cinq appareils *CRJ900* contre cinq appareils *CRJ700*.
- En raison d'une entente conclue avec US Airways en novembre 2006, Aéronautique a retiré 29 appareils *CRJ700* et un appareil *CRJ200* de son carnet de commandes (se reporter à la section Autres événements ci-dessus pour plus de renseignements).
- Par suite de la faillite de Styrian Spirit, Aéronautique a retiré un appareil *CRJ900* de son carnet de commandes.

Aéronautique a reçu les importantes commandes nettes suivantes au cours de l'exercice 2007 :

CLIENTS	AVION	UNITÉS
Biréacteurs régionaux		
Northwest Airlines	*CRJ900*	36
My Way Airlines	*CRJ900*	19 [1]
Air One	*CRJ900*	10
GE Commercial Aviation Services (GoJet Airlines)	*CRJ700*	5
Arik Air	*CRJ900*	4
Brit Air	*CRJ700*	3
Biturbopropulseurs		
Frontier Airlines	*Q400*	10
Tassili Airlines	*Q400*	4
National Air Support	*Q300*	3
Air New Zealand	*Q300*	3
Japan Coast Guard	*Q300*	3
Luxair	*Q400*	3

1 Avec le lancement du programme du biréacteur régional *CRJ1000*, 15 de ces commandes fermes ont été converties en commandes d'avions *CRJ1000* en février 2007.

Le carnet de commandes d'avions régionaux, ainsi que les options et les commandes conditionnelles, se présentaient comme suit au 31 janvier 2007 :

	COMMANDES FERMES	OPTIONS ET COMMANDES CONDITIONNELLES
Biréacteurs régionaux		
CRJ200	–	208
CRJ700	5	121
CRJ705	–	–
CRJ900 [1]	71	150
Biturbopropulseurs		
Q200	4	–
Q300	15	8
Q400	57	87
	152	574

1 Avec le lancement du programme d'avions *CRJ1000*, 15 de ces commandes fermes ont été converties en commandes d'avions *CRJ1000* en février 2007.

De plus, le 8 février 2007, Aéronautique a annoncé que Delta avait passé une commande ferme de 30 appareils *CRJ900* et pris des options sur 30 autres appareils *CRJ900*. Le tribunal de la faillite des États-Unis pour le Southern District of New York a accordé son autorisation pour ce contrat.

PART DE MARCHÉ

Part de marché fondée sur les livraisons

Le nombre total de livraisons et la part de marché dans les catégories où des produits de Aéronautique ont été mis en service se présentaient comme suit pour les années civiles :

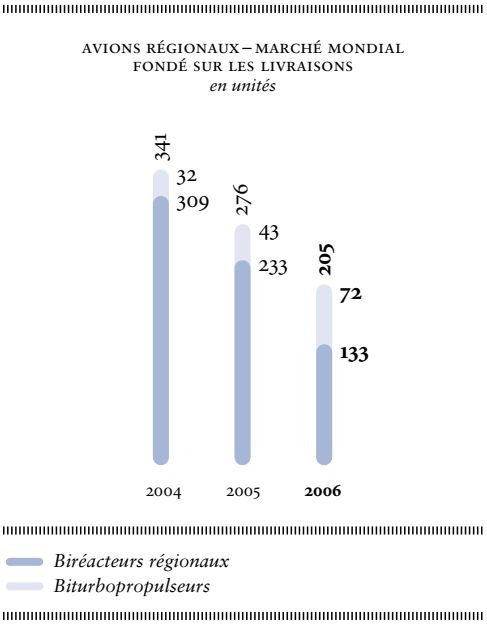
	2006			2005 [1]		
		AÉRONAUTIQUE			AÉRONAUTIQUE	
	MARCHÉ MONDIAL (EN UNITÉS)	TOTAL DES LIVRAISONS (EN UNITÉS)	PART DE MARCHÉ [2]	MARCHÉ MONDIAL (EN UNITÉS)	TOTAL DES LIVRAISONS (EN UNITÉS)	PART DE MARCHÉ [2]
Biréacteurs régionaux	**133** [3]	**78**	**59 %**	233 [3]	125	54 %
Biturbopropulseurs	**72** [4]	**48**	**67 %**	43 [4]	28	65 %
	205	**126**	**61 %**	276	153	55 %

1 La part de marché dans la catégorie des navettes d'entreprise a été exclue du tableau ci-dessus et est maintenant présentée dans la section Avions d'affaires.
2 L'évaluation de la part de marché dans l'industrie des avions régionaux est établie d'après le nombre de livraisons d'avions enregistrées pendant l'année civile, ce qui ne correspond pas au nombre de livraisons d'avions enregistrées au cours des exercices de la Société terminés les 31 janvier.
3 Appareils de 40 à 90 sièges.
4 Appareils de 20 à 90 sièges.

Source : rapports de la concurrence.

La diminution de 26 % sur le marché mondial des avions régionaux, mesurée par le nombre de livraisons, est surtout attribuable à la baisse du nombre de livraisons dans la catégorie de biréacteurs régionaux de 50 à 70 sièges, en partie contrebalancée par un accroissement du nombre de livraisons dans la catégorie des biréacteurs régionaux de 90 sièges et des biturbopropulseurs de grande taille.

La hausse de 6 % de la part de marché de Aéronautique dans les catégories où il livre concurrence reflète principalement l'accroissement du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux *CRJ900* et de biturbopropulseurs de *Série Q*.



PERSPECTIVES

D'après les données fournies par Global Insight, Inc. en janvier 2007, le PIB américain et le PIB mondial devraient augmenter à un taux annuel moyen respectivement de 3,0 % et 3,5 % au cours des trois prochaines années. Dans ce contexte, Aéronautique prévoit une demande soutenue de biréacteurs régionaux et de biturbopropulseurs de plus grande taille. Dans sa publication Economics Briefing de janvier 2007, l'Association du transport aérien international (« IATA ») a déclaré que le taux de croissance de la demande de trafic-passagers devrait diminuer par rapport aux taux de croissance exceptionnels des trois dernières années civiles; cependant, la plupart des sociétés aériennes restent persuadées que la croissance de la demande de trafic-passagers sera positive au cours de l'année civile 2007.

Au cours des douze prochains mois, la tendance continue à utiliser des avions de plus grande taille devrait se poursuivre, tant chez les transporteurs aériens régionaux que chez les grandes sociétés aériennes, afin de réduire les coûts par siège. Une croissance continue est également prévue pour les transporteurs à faibles tarifs, un certain nombre d'exploitants utilisant des biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux de grande taille pour accroître leurs débouchés.

Les transporteurs régionaux offriront encore des possibilités d'impartition à faibles coûts aux grandes sociétés aériennes et aux transporteurs à faibles tarifs, en raison de la structure de faibles coûts indirects des transporteurs régionaux. Les transporteurs régionaux continuent de jouer un rôle clé dans les plans de réorganisation des grandes sociétés aériennes, surtout aux États-Unis.

Série *CRJ* – La concurrence dans les catégories des biréacteurs régionaux de 60 à 100 sièges restera intense. Aéronautique croit être bien positionné dans ces catégories compte tenu des avantages économiques de ses produits et des avantages de communité pour la famille des appareils de série *CRJ* de 40 à 100 sièges. Étant donné l'importance de la flotte d'avions *CRJ100/200*, il est possible que les clients de ces avions décident de passer aux appareils de plus grande capacité *CRJ700* et *CRJ900* et au biréacteur régional récemment annoncé *CRJ1000*, comme en témoignent de récentes commandes d'avions.

Aéronautique accroît sa clientèle à l'extérieur du Canada et des États-Unis, tout particulièrement en Europe, au Moyen-Orient, en Amérique latine et en Russie. La flotte actuelle semble répondre à la demande de biréacteurs régionaux de 50 sièges. Aéronautique continue d'étudier les possibilités de recommercialiser les avions *CRJ200* d'occasion dans les marchés des avions régionaux partout dans le monde. En outre, Aéronautique développe des marchés secondaires pour les avions *CRJ200* de 50 sièges, et certains sont recommercialisés en configuration pour le fret aérien.

À la fin de l'exercice 2007, environ 27 appareils *CRJ100/200* inexploités étaient encore disponibles sur le marché secondaire par rapport à environ 100 appareils à la fin de l'exercice 2006. La plupart de ces appareils ont été ou sont en voie d'être remis en service, surtout par des sociétés aériennes américaines, à mesure qu'elles terminent leur restructuration.

Série Q – Étant donné les coûts d'exploitation plus faibles des biturbopropulseurs, ce segment a connu une autre année d'activité intense au chapitre du nombre de commandes à l'échelle mondiale. Grâce à sa gamme complète de biturbopropulseurs de *Série Q*, Aéronautique continue d'être bien positionné pour tirer parti de la croissance de ce marché. Puisqu'une réduction des coûts par siège-kilomètre s'impose devant la diminution persistante des rendements des sociétés aériennes et la hausse des prix du carburant, Aéronautique prévoit une demande soutenue de biturbopropulseurs.

VII. SERVICES À L'AVIATION ET PROGRAMME DU NOUVEL AVION COMMERCIAL

ÉVALUATION DU PROGRAMME CSERIES

Voir la section Développement de produits pour de l'information.

LOGISTIQUE DES PIÈCES

Aéronautique fournit des services de soutien 24 heures sur 24 pour les pièces de rechange, dont l'expédition régulière, l'entretien des avions immobilisés au sol, des programmes de location, des programmes donnant droit à des heures de vol, des programmes de gestion de pièces avec échange, des services de vente de pièces excédentaires et de réparation de pièces appartenant à des clients. Ces services sont offerts aux clients à partir :

- des principaux centres de distribution de Chicago (238 000 pi^2 – 22 110 m^2) et Francfort (50 000 pi^2 – 4650 m^2); et
- des dépôts de pièces de rechange de Montréal, Singapour, Sydney, Dubaï et Beijing.

Deux nouveaux dépôts de pièces de rechange, l'un à Sao Paulo, au Brésil, et l'autre à Narita, au Japon, devraient ouvrir au cours de l'exercice 2008 afin de répondre à la demande croissante des marchés internationaux. Ces deux dépôts serviront les clients d'avions d'affaires et d'avions régionaux de Aéronautique.

L'organisation de la logistique des pièces répond aux besoins de pièces de pratiquement tous les clients de Aéronautique durant toute la vie utile des appareils. La demande de pièces de rechange découle de la taille de la flotte d'appareils de Aéronautique, du nombre d'heures de vol et du nombre d'appareils qui ne sont plus sous garantie. La croissance continue de la flotte contribuera à la croissance de la demande de pièces de rechange.

Aéronautique livre concurrence à divers fournisseurs, petits et grands, de pièces d'avion. Les avantages concurrentiels de Aéronautique comprennent la disponibilité de la plupart des pièces de rechange pour ses appareils, service géré au moyen d'un système intégré afin de répondre aux demandes des clients. Aéronautique est également avantagé en offrant la certification de fabricant de pièces d'origine (« OEM ») ainsi que des conseils techniques OEM. Aéronautique offre aussi à sa clientèle un certain nombre de programmes de pièces de rechange, notamment le programme Smart Parts, qui permet aux clients d'acheter des pièces de rechange à un coût établi par heure de vol. La demande à l'égard des programmes globaux de pièces de rechange et de services (« guichet unique ») devrait continuer à augmenter.

ENTRETIEN D'AVIONS

Aéronautique offre des services d'entretien à ses clients d'avions d'affaires dans ses cinq centres OEM situés aux États-Unis à Fort Lauderdale, Hartford, Wichita, Tucson et Dallas. Des travaux d'agrandissement ont été effectués au centre de Dallas afin d'accroître sa capacité de service.

Aéronautique compte 34 établissements de maintenance en ligne et de service agréés pour ses avions d'affaires. Ces centres de service sont situés en Amérique du Nord, en Europe, en Asie, en Australie, en Afrique et en Amérique du Sud. Est inclus dans ces 34 centres de service agréés d'avions d'affaires un centre de service à Berlin, en Allemagne, dans lequel la Société détient une participation. En outre, Aéronautique a trois stations satellites OEM qui assurent des services d'entretien léger à Teterboro et Addison, aux États-Unis, et à Munich, en Allemagne.

Aéronautique offre également des services d'entretien à ses clients d'avions régionaux dans deux centres de service OEM situés à Tucson et à Bridgeport, aux États-Unis. Aéronautique compte trois établissements de service agréés pour les avions régionaux en Europe et en Asie.

FORMATION À L'AVIATION COMMERCIALE

Aéronautique offre une gamme complète de programmes de formation au pilotage et à l'entretien d'avions de série *CRJ* à Montréal ainsi que dans le cadre d'une coentreprise à Berlin. Un fournisseur externe donne de la formation sur les biturbopropulseurs.

Aéronautique offre de la formation personnalisée au pilotage et à l'entretien d'avions d'affaires, de même que d'autres formations complémentaires. Les centres de formation se trouvent à Montréal et à l'aéroport international de Dallas/Fort Worth.

FORMATION À L'AVIATION MILITAIRE

La division de Formation à l'aviation militaire de Aéronautique, en collaboration avec une équipe de sous- traitants, offre des solutions de formation à l'aviation intégrées.

Cette division a actuellement deux importants contrats de formation à l'aviation militaire au Canada : le programme d'entraînement au vol des pilotes de l'OTAN au Canada et le programme du Système avancé d'entraînement à distance pour le combat (« SAEDC ») des CF-18.

Parmi les pays participant actuellement au programme d'entraînement au vol des pilotes de l'OTAN, notons le Danemark, le Royaume-Uni, la République de Singapour, l'Italie, la Hongrie et le Canada. La Finlande, la Suède, la France et l'Allemagne ont également envoyé des pilotes instructeurs pour participer au programme.

Le programme pour le SAEDC comprend la conception et la construction d'installations à des fins précises, ainsi que la prestation de services d'instruction et de soutien sur une période allant jusqu'à 15 ans pour le programme SAEDC des CF-18 des Forces armées canadiennes.

AVIONS AMPHIBIES

Aéronautique construit et commercialise l'avion amphibie *Bombardier 415*, avion conçu pour la lutte contre les incendies. Il peut également s'adapter en version multimission, l'appareil *Bombardier 415* MP pouvant servir dans diverses missions spéciales, comme la recherche et le sauvetage, la protection de l'environnement, la patrouille côtière et le transport.

En février 2006, Aéronautique a relancé le programme d'avions *CL-215* T en réponse à la demande de la clientèle, principalement au Canada, à l'égard de la conversion d'un avion *CL-215* à moteur à pistons en un biturbopropulseur. L'avion *CL-215* T converti affiche une performance comparable à celle de l'avion *Bombardier 415*.

SOLUTIONS D'AVIONS SPÉCIALISÉS

Aéronautique continue d'identifier et de fournir des solutions d'avions de missions spéciales aux gouvernements et à des organismes du monde entier ayant des exigences spéciales. Aéronautique reconnaît le potentiel commercial des versions pour missions spéciales des avions régionaux et des avions d'affaires et se consacre à explorer davantage ce marché. Aéronautique travaille avec des spécialistes techniques et des tiers à appuyer la conversion de ces avions aux fins de leur rôle particulier.

VIII. FLEXJET ET SKYJET

FLEXJET

Grâce au programme nord-américain *Flexjet*, les propriétaires achètent des parts d'avions d'affaires qui comprennent des services d'exploitation et de soutien, dont l'équipage, l'entretien, les redevances d'abri et les assurances. De plus, le programme *Flexjet* commercialise, au nom de Jet Solutions L.L.C., la carte avion *Flexjet* 25 (donnant droit à des blocs de 25 heures de vol), qui a été lancée en juin 2006.

Le programme *Flexjet* regroupait 93 avions en service en Amérique du Nord au 31 janvier 2007, en regard de 84 avions au 31 janvier 2006. La hausse de 11 % est principalement attribuable à la popularité accrue des appareils *Challenger 300* et *Learjet 40* offerts dans le cadre du programme *Flexjet*. *Flexjet* a continué d'apporter des améliorations opérationnelles et a aligné sa flotte d'avions en service sur le nombre de parts d'avions vendues.

SKYJET

Le programme nord-américain *Skyjet* offre des services de vols nolisés sur demande et des droits à des heures de vol. Le programme *Skyjet International*, visant les marchés d'Europe, d'Asie et du Moyen-Orient, permet aux clients d'acheter des droits à des heures de vol plutôt que des parts d'avions d'affaires. Le programme *Skyjet* prend, pour ses clients, les arrangements de vol à bord de biréacteurs d'affaires auprès de sociétés de vols nolisés sélectionnées.

NOMBRE DE CLIENTS DES PROGRAMMES FLEXJET ET SKYJET

Le nombre de clients qui détiennent ou louent des parts d'avions d'affaires ou encore qui ont des droits à des heures de vol se présentait comme suit aux 31 janvier :

	2007	2006
Flexjet	717[1]	612
Skyjet	329	288
	1 046	900

1 Le nombre de clients comprend les clients possédant une carte de membre *Flexjet* 25 commercialisée pour le compte de Jet Solutions, L.L.C. Les vols *Flexjet* sont exploités par Jet Solutions, L.L.C.

Flexjet

L'augmentation nette de 105 clients est essentiellement attribuable aux innovations du programme *Flexjet*, qui visent à accroître la valeur pour le propriétaire et à établir un avantage concurrentiel dans le marché de la multipropriété. Parmi les innovations lancées au cours de l'exercice 2007, notons une zone de service secondaire étendue pour les avions *Challenger* qui comprend dorénavant le Mexique. De plus, la reconnaissance accrue par le marché de la qualité du service du programme *Flexjet* a suscité la confiance dans le programme chez les clients qui étaient auparavant avec des concurrents et qui représentent maintenant un nombre grandissant de nouveaux clients du programme *Flexjet*.

Skyjet

L'augmentation nette de 41 clients ayant des droits à des heures de vol est essentiellement attribuable au succès de la formule à la carte *Skyjet* (bloc de 25 heures donnant droit à des heures de vol) et à la reconnaissance accrue de la marque en Europe et au Moyen-Orient.

IX. PAYS STRATÉGIQUES

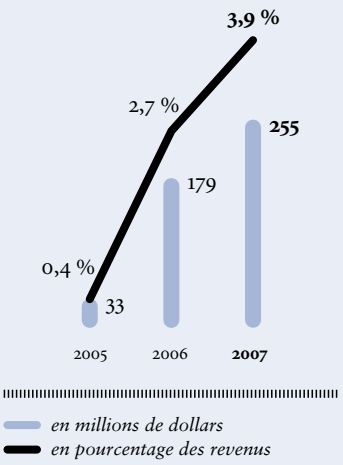
L'obtention du succès sur les marchés internationaux à croissance rapide fait partie intégrante de la stratégie à long terme de Aéronautique. Pour ce faire, Aéronautique a nommé, au cours de l'exercice 2007, des représentants principaux de pays pour quatre pays stratégiques : la Chine, l'Inde, la Russie et le Mexique. Ces représentants principaux de pays sont nommés conjointement avec Transport, et leur rôle consiste à aligner les efforts de Bombardier sur leur marché, à entrer en contact avec les leaders du milieu des affaires et de la scène politique, à appuyer les équipes des ventes d'avions d'affaires et d'avions régionaux, et à mener et à soutenir des activités précises de développement des affaires. Pour chacun de ces marchés, une stratégie intégrée de Aéronautique a été préparée, englobant des possibilités de croissance des revenus tirés des produits et des services et d'engagement industriel.

Aéronautique a ouvert une usine à Querétaro, au Mexique, pour compléter ses sites manufacturiers existants. Depuis le début des activités en mai 2006, l'installation de fabrication a créé environ 300 emplois. À l'heure actuelle, cette installation fabrique des harnais électriques et des composants aéronautiques structuraux, ce qui permet à Aéronautique de développer une capacité manufacturière interne à faibles coûts visant à réduire la dépendance envers des tiers pour certains composants aéronautiques et contribuer à réduire les frais d'exploitation.

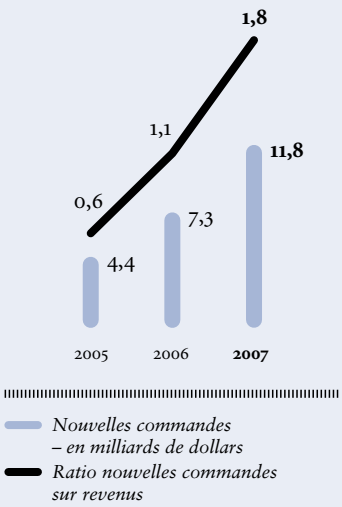
Au cours de l'exercice 2007, Aéronautique a conclu une entente avec l'entreprise chinoise SAC, filiale de la société d'État de l'industrie aéronautique China Aviation Industry Corporation I (« AVIC I »). En vertu de cette entente, SAC fabriquera certains composants aéronautiques structuraux d'appareils *Q400* auparavant fournis par MHI. Cette entente s'appuie sur les relations de longue date entre Aéronautique et SAC, en vertu desquelles SAC a produit des sous-composants d'avions *Q100/200/300*.

TRANSPORT

BAII
AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX



NOUVELLES COMMANDES –
RATIO NOUVELLES COMMANDES
SUR REVENUS
(aux 31 janvier)



Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel et de systèmes de transport sur rail et la prestation de services connexes et offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers, de locomotives, de véhicules légers sur rail et de systèmes de navettes automatisées. Il propose aussi des bogies, des systèmes de propulsion électrique et de contrôle et des services d'entretien, ainsi que des systèmes de transport et des solutions de contrôle ferroviaire. La présence de Transport dans 21 pays comprend 42 sites de production et 22 centres de service. Transport a des effectifs d'environ 29 000 employés.

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Les énoncés prospectifs de la section Transport du présent rapport reposent sur ce qui suit :

- *le carnet de commandes actuel et les nouvelles commandes futures estimatives;*
- *le maintien du leadership sur le marché dans les domaines du matériel roulant et des systèmes;*
- *l'expansion prévue des activités Services et Signalisation;*
- *l'exécution normale des contrats et le déploiement continu des initiatives stratégiques, surtout celles liées aux réductions de coûts, dont les initiatives d'amélioration de l'approvisionnement et de l'exploitation;*
- *les prévisions du marché, d'après les modèles de la demande du marché à long terme et les bases de données des projets futurs, conformément aux prévisions du marché accessibles au public;*
- *les récentes tendances de l'industrie susceptibles de se maintenir dans un avenir prévisible; et*
- *un niveau soutenu de dépenses publiques.*

Nouvelles commandes de

11,8 $

milliards

Carnet de commandes de

27,5 $

milliards

BAII avant éléments spéciaux de

255 $

millions

FAITS SAILLANTS

> Nouvelles commandes de 11,8 milliards $ (ratio nouvelles commandes sur revenus de 1,8) et carnet de commandes de 27,5 milliards $, deux nouveaux records pour l'industrie du transport sur rail.

> Maintien du leadership sur le marché dans les domaines du matériel roulant, des services et des systèmes.

> BAII avant éléments spéciaux de 255 millions $ ou 3,9 % des revenus, contre 179 millions $, ou 2,7 %, pour l'exercice précédent.

> Flux de trésorerie disponibles de 95 millions $, soit une amélioration de 221 millions $ en regard de l'exercice précédent.

I. PROFIL

MARCHÉ

Le marché mondial du transport sur rail (« marché total ») englobe le matériel roulant, les services, les systèmes et la signalisation, dont du matériel de télécommunication lié au rail, et les infrastructures. D'après l'étude intitulée « Worldwide rail market study – status quo and outlook 2015 » publiée par l'Union des industries ferroviaires européennes en janvier 2007 (« étude de marché de UNIFE »), le marché total atteignait 103,3 milliards € (124,6 milliards $) pour l'année civile 2006, dont un montant de 71,8 milliards € (86,6 milliards $) représente le marché total accessible par appel d'offres (« marché accessible »).

Les données du marché dans le présent rapport représentent, à moins d'indication contraire, le marché dans lequel Transport offre des produits (« marché pertinent »), défini comme le marché accessible, sauf :

– le Japon et la part des entrepreneurs locaux dans les marchés émergents, auxquels Transport n'a pas accès; et
– le marché nord-américain des locomotives et les marchés mondiaux des wagons à marchandises, des infrastructures ferroviaires, les marchés de l'électrification de réseau ferroviaire, et le segment de marché du matériel de communication, où Transport n'offre pas de produits.

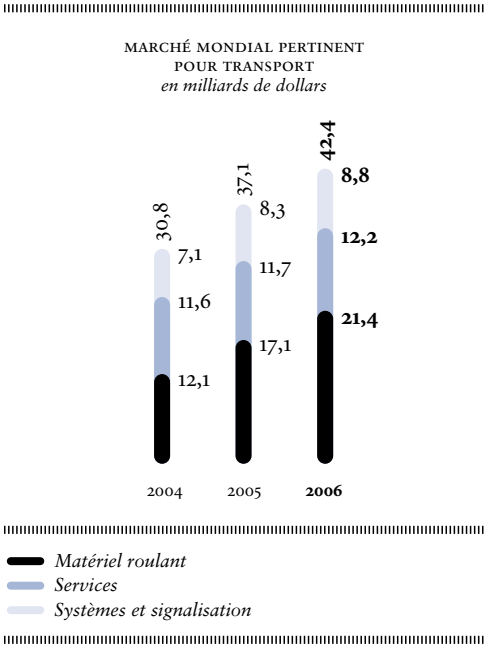
Les données du marché pour le matériel roulant et les systèmes sont fondées sur les commandes annuelles publiées. Pour les services et la signalisation, les données du marché reposent sur l'étude de marché de UNIFE.

Étant donné la nature cyclique des segments de marché, la part de marché de Transport pour le matériel roulant, les systèmes et la signalisation représente la moyenne sur trois ans de la valeur totale des nouvelles commandes de Transport par rapport à la moyenne sur trois ans du marché pertinent total. Pour les services, elle représente la valeur totale des revenus annuels de Transport par rapport au marché pertinent total.

Le marché pertinent total et la part de Transport étaient comme suit pour les années civiles :

(en milliards de dollars)	**2006**		2005	
	MARCHÉ TOTAL	PART DE MARCHÉ DE TRANSPORT	MARCHÉ TOTAL	PART DE MARCHÉ DE TRANSPORT
Matériel roulant	**21,4 $**	**28 %**	17,1[1] $	31 %[1]
Services	**12,2**	**12 %**	11,7[2]	11 %[2]
Systèmes	**2,0**	**34 %**[3]	1,8	61 %[3, 4]
Signalisation	**6,8**	**8 %**	6,5[5]	8 %[5]
	42,4 $	**21 %**	37,1 $	23 %[6]

1 Redressé pour exclure les wagons à marchandises, segment dont Transport s'est retiré.
2 Redressé d'après l'étude de marché de UNIFE. Les chiffres excluent maintenant la partie services sur le marché nord-américain des locomotives et le marché mondial des wagons à marchandises, dans lesquels Transport n'offre pas de produits.
3 La part de marché est calculée en fonction du marché total de 4,2 milliards $, dont quelque 2,2 milliards $ ont trait à la partie matériel roulant, services et signalisation des commandes pour l'année civile 2006 (respectivement 2,6 milliards $ et 800 millions $ pour l'année civile 2005).
4 Redressé sur une moyenne de trois ans suivant la pratique de l'industrie (moyenne de cinq ans utilisée l'an dernier).
5 Redressé selon l'étude de marché de UNIFE, exclusion faite du pur matériel de communication, marché où Transport n'offre pas de produits.
6 Déduction faite du projet du métro de Londres attribué dans l'année civile 2003, la part de marché pour l'année civile 2005 est de 27 % pour le matériel roulant, de 19 % pour les systèmes et de 18 % pour le marché total.



Transport analyse également le marché pertinent par région géographique : l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Asie-Pacifique et la région Autres. La région Autres englobe tous les pays à l'extérieur de l'Europe, de l'Amérique du Nord et de l'Asie-Pacifique et comprend la Communauté des États indépendants (« CEI »). L'Europe représente toujours le plus grand marché, réunissant 62 % du marché pertinent.

Sur une moyenne de trois ans (années civiles 2004 à 2006), Transport demeure le chef de file de l'industrie du transport sur rail avec une part du marché pertinent de 21 %. Les fournisseurs du marché du transport sur rail sont passablement concentrés, les trois plus importants concurrents représentant environ 55 % du marché pertinent. Les principaux concurrents mondiaux de Transport sont Alstom Transport (« Alstom »), division de Alstom SA, et Siemens Transportation Systems (« Siemens »), division de Siemens AG, œuvrant tous deux sur les mêmes marchés que Transport.

PRODUITS ET SERVICES

Le matériel roulant demeure la principale activité de Transport et représente 62 % des revenus, contre 66 % pour l'exercice précédent, en raison d'un déplacement des activités vers les secteurs à marge plus élevée des services, et systèmes et signalisation. Le parc mondial de matériel roulant de Transport dépasse 100 000 véhicules et locomotives.

Le tableau ci-dessous présente les principaux segments de marché ainsi qu'un sommaire des principaux produits et services.

MATÉRIEL ROULANT			SERVICES	SYSTÈMES ET SIGNALISATION	
MATÉRIEL ROULANT	PROPULSION ET CONTRÔLES	BOGIES	SERVICES	SYSTÈMES	SIGNALISATION
Grandes lignes - Locomotives - Trains à très grande vitesse - Trains à grande vitesse - Trains interurbains - Trains régionaux - Trains suburbains **Transport en commun** - Voitures de métro - Véhicules légers sur rail	- Convertisseurs de puissance - Convertisseurs auxiliaires - Ensembles moteur-réducteur - Systèmes de communication et de contrôle	- Portefeuille de produits qui couvrent toute la gamme de véhicules sur rail - Gamme complète des services sur tout le cycle de vie des bogies	- Gestion de parcs de véhicules - Gestion des pièces de rechange et de la logistique - Remise à neuf et révision des voitures - Remise à neuf et révision des composantes - Soutien technique	- Systèmes de navettes automatisées - Systèmes de métro automatique - Systèmes de tramways - Systèmes clé en main - Systèmes de monorail automatisé - Exploitation et maintenance liées aux systèmes	- Systèmes de contrôle intégrés - Systèmes informatiques embarqués - Systèmes de protection et d'exploitation automatique des trains - Systèmes et matériel d'enclenchement le long des voies

Les contrats de transport sur rail sont habituellement de taille importante et de conception relativement complexe. Bien que les fabricants de matériel préfèrent généralement les plateformes communes, la majorité des contrats, surtout ceux visant le matériel roulant, nécessitent la personnalisation des produits pour qu'ils respectent les caractéristiques uniques de chacun des réseaux ferroviaires. Les projets exigent souvent des travaux d'ingénierie et de conception étendus avant la mise en production, d'où les délais de livraison importants. Néanmoins, le marché se tourne actuellement vers les plateformes modulaires, pour les locomotives en particulier, qui exigent moins de personnalisation des produits et permettront de raccourcir les délais de livraison.

CLIENTS

Le marché du transport sur rail consiste principalement en des clients des secteurs public ou parapublic, comme les grands chemins de fer nationaux, les chemins de fer régionaux et les autorités municipales de transport en commun. Les tendances à la déréglementation sur certains marchés, en particulier dans le transport régional de passagers et de marchandises, font émerger des exploitants privés. Cependant, les entités du secteur public dominent encore le marché et profitent d'une certaine forme de participation de l'État pour le financement de l'exploitation ou de l'infrastructure. Dans bien des pays, l'investissement dans l'infrastructure ferroviaire est perçu comme une obligation du secteur public. À l'exception de quelques exploitants privés transnationaux, les activités des clients restent pour la plupart nationales. Transport compte des clients dans 60 pays, et l'Europe représente 70 % des revenus de l'exercice 2007. Parmi les principaux critères de sélection des clients, mentionnons : la fiabilité, la disponibilité, la maintenabilité et la sécurité du véhicule, la conformité technique aux exigences particulières du client, le prix du véhicule et l'efficacité énergétique. Pour la plupart des exploitants publics, le contenu local constitue également un critère important.

II. CONTEXTE COMMERCIAL

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE DE L'EXERCICE 2007

L'urbanisation, la croissance démographique et les préoccupations environnementales grandissantes sont tous des facteurs qui font progresser la demande de transport public.

Matériel roulant

La demande de matériel roulant a été exceptionnellement élevée au cours de l'année civile 2006 avec des commandes atteignant 21,4 milliards $, ce qui représente une hausse de 25 % par rapport à la demande déjà forte de l'année civile 2005. L'Europe est demeurée la région la plus importante et le principal moteur de la croissance. La demande a été surtout alimentée par le besoin en remplacement de voitures des parcs existants en Europe de l'Ouest, principalement pour le transport suburbain et régional, et par une hausse de la demande sur le marché des locomotives de trains à marchandises. Selon une étude publiée par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe en février 2007, le trafic-passagers a augmenté de 3 %, et le transport sur rail de marchandises s'est accru de 5 % en Europe au cours des trois premiers trimestres de l'année civile 2006. Une demande soutenue de locomotives polycourant de la part des exploitants privés découle de leurs activités de transport transfrontalier de marchandises. La demande de véhicules légers sur rail est demeurée ferme, surtout en Allemagne.

En Amérique du Nord, la demande de voitures de transport en commun a été vive, les grandes villes remplaçant ou agrandissant leur parc de trains suburbains ou de voitures de métro en réponse à l'accroissement du nombre de passagers. D'après les données de l'American Public Transport Association (« APTA ») datées de janvier 2007, le trafic-passagers a augmenté de 3 % dans les trains régionaux et les trains suburbains et de 2 % dans les véhicules légers sur rail au cours des trois premiers trimestres de l'année civile 2006.

En Asie-Pacifique, la demande de remplacement a également été vive, l'Australie y étant pour beaucoup. Après une très forte demande de la Chine ces dernières années, principalement stimulée par le segment des trains de grandes lignes, les commandes de matériel roulant ont été ramenées à un niveau plus facile à soutenir. Au cours de l'année civile 2006, la demande a été essentiellement centrée sur le transport de marchandises et le transport urbain. D'importants programmes d'investissement en vue d'améliorer les systèmes de transport-passagers sur rail pourraient également être observés sur d'autres marchés émergents, comme l'Afrique du Sud, la Malaisie et la Russie.

Services et Systèmes et signalisation

Du côté des services, la tendance mondiale à l'impartition s'est poursuivie. Cependant, puisque certains exploitants ferroviaires nationaux se sont bâti une expertise et une capacité d'assurer eux-mêmes l'entretien et la remise en état de leurs véhicules, la progression de l'impartition demeure modérée. En Europe, le Royaume-Uni reste le marché le plus accessible. La demande la plus grande vient des exploitants privés, bien que les exploitants publics du sud de l'Europe, surtout en Italie et en Espagne, aient commencé à attribuer des contrats d'entretien pour leur nouveau parc de véhicules. En Amérique du Nord, le développement de nouveaux services de trains suburbains a tendance à faire appel à des partenaires du secteur privé pour les volets exploitation et maintenance.

Au chapitre des systèmes, les régions de l'Asie-Pacifique et Autres ont été les principaux inducteurs de la croissance du marché, où les commandes pour les nouveaux projets clés en main ont totalisé 3,2 milliards $ (75 % du marché pertinent des systèmes) dans l'année civile 2006, contre 1,7 milliard $ (65 % du marché pertinent des systèmes) dans l'année civile 2005. Parallèlement, la pression continue exercée sur le financement public et les budgets gouvernementaux contribue à la mise en œuvre de nouveaux modèles de financement et d'exploitation de transports publics.

Dans le domaine de la signalisation, les principaux inducteurs de marché demeurent l'utilisation de la technologie numérique, la standardisation et le déplacement vers l'automatisation et les solutions sans conducteur. Les fournisseurs et exploitants d'infrastructure optimisent leurs systèmes en installant des solutions de signalisation en vue d'offrir un service plus fiable et plus efficace. Le système de gestion du trafic ferroviaire européen (« ERTMS »), issu des nouvelles normes européennes pour les systèmes de contrôle ferroviaire par signalisation en cabine, est devenu la norme de signalisation des grandes lignes généralement acceptée, n'étant pas uniquement instauré en Europe, mais également dans de nombreux pays partout dans le monde.

Se reporter aux sections Inducteurs de marché pour de plus amples renseignements.

TENDANCES PRÉVUES

Les tendances prévues comprennent une déréglementation plus poussée des marchés du transport sur rail et un mouvement continu des exploitants vers l'impartition des services d'entretien du matériel et services connexes. L'urbanisation, la congestion routière, la croissance des populations et la multiplication des grandes villes dans les régions d'Asie-Pacifique et du Moyen-Orient devraient être les principaux catalyseurs de la demande de systèmes de transport urbain.

Ces derniers mois, le débat public et politique sur le réchauffement climatique s'est intensifié. Devant la sensibilisation grandissante du public à cette question, les gouvernements cherchent de nouvelles façons de réduire les effets néfastes sur l'environnement. Les mesures discutées vont de réseaux routiers urbains à péage à de nouveaux mécanismes fiscaux appliqués aux véhicules automobiles et à la hausse des taxes sur le carburant, et ont une incidence positive à la fois sur le trafic-passagers et sur le trafic-marchandises. Même une économie en croissance comme la Chine insiste davantage sur le développement durable, se fixant des objectifs précis en matière de réduction de la consommation d'énergie dans son onzième plan quinquennal. Ce virage vers le transport vert de passagers et de marchandises devrait avoir des retombées positives sur le marché du transport sur rail.

La nécessité de remplacer du matériel roulant et des infrastructures existantes présentent une possibilité intéressante pour du nouveau matériel. Les actifs ferroviaires ont une longue durée de vie, habituellement autour de 30 ans. De nombreux parcs actuels approchent la fin de leur durée de vie utile, de sorte que le remplacement du matériel roulant et des systèmes de signalisation en place sera un inducteur important de la demande future.

Du côté des services, la tendance persistante vers l'impartition de l'entretien des véhicules et des activités de soutien offre une autre possibilité de croissance. En outre, la tendance vers les contrats de service à plus long terme aidera à raffermir les revenus de Transport.

L'intérêt de l'Europe pour les services ferroviaires transfrontaliers jouera également un rôle, à mesure que l'expansion du transport sur rail de marchandises et de passagers sur les couloirs internationaux suscitera la demande de locomotives polycourant et de l'ERTMS. Les nouveaux règlements et les nouvelles tendances vers l'automatisation et les systèmes de transport sur rail sans conducteur présenteront des possibilités de croissance dans le marché de la signalisation. L'accent accru mis sur la sécurité dans tous les modes de transport jouera un rôle dans la définition de nouveaux produits et de nouvelles caractéristiques de transport sur rail.

Les marchés émergents ayant un fort potentiel, comme la Chine, l'Inde, la Russie et l'Europe de l'Est, sont également très prometteurs. Au Moyen-Orient et en Afrique, la progression de la croissance et du développement crée des possibilités dans le marché des systèmes.

Les défis potentiels incluent le risque de retard ou d'annulation de projets, la réduction éventuelle du financement public, l'intensification de la concurrence menant à l'érosion des prix et l'éventualité que les exploitants recourent à l'impartition des services à un rythme plus lent que prévu.

Se reporter à la section Inducteurs de marché pour plus de détails.

PRINCIPAUX FACTEURS DE SUCCÈS

Les principaux facteurs de succès dans le contexte commercial actuel comprennent :

– un vaste portefeuille de produits de pointe pouvant être personnalisés;
– des compétences en ingénierie supérieures liées à des processus de gestion de projets des plus évolués;
– une présence mondiale renforcée par des partenaires locaux bien établis;
– un coût d'achat initial concurrentiel et des coûts de cycle de vie attrayants grâce à l'optimisation de l'approvisionnement et à l'amélioration de l'ingénierie;
– un bassin de fournisseurs solides et fiables;
– un bassin de talents de travailleurs bien formés; et
– la capacité de protéger et de gérer efficacement la propriété intellectuelle.

III. OBJECTIFS ET STRATÉGIES

Le montant record de nouvelles commandes enregistré au cours de l'exercice 2007 illustre l'amélioration de la compétitivité du portefeuille de produits et de services de Transport, avec un nombre croissant de contrats importants ayant été obtenus dans de nombreux segments de marché et de régions géographiques. Le programme de redressement global que Transport a lancé il y a trois ans compte pour beaucoup dans ce succès. S'articulant autour de dix initiatives d'amélioration, ce programme a permis à Transport d'améliorer l'exécution des contrats, de réduire les risques et de réaliser une croissance rentable. Les progrès constants enregistrés au cours des trois derniers exercices grâce à diverses initiatives ont grandement contribué à l'accroissement de la marge BAII avant éléments spéciaux, la faisant passer de 0,4 % pour l'exercice 2005 à 3,9 % pour l'exercice 2007.

Transport réaffirme son objectif de porter la marge BAII à 6 % d'ici trois ans. Transport a maintenant achevé son plan de restructuration lancé au cours de l'exercice 2005, de sorte que l'attention est maintenant concentrée sur six initiatives d'amélioration : leadership sur le marché, portefeuille de produits, excellence opérationnelle, gestion de projets, approvisionnement et ressources humaines. Pour l'exercice 2008, Transport aura entre autres priorités celles de renforcer davantage l'offre de produits et de trouver de nouveaux débouchés. Parallèlement, avec les nouveaux contrats importants qui sont mis en production, la gestion de projets et l'exécution des contrats demeureront des priorités principales.

Le tableau ci-après présente les priorités de Transport, ainsi que les réalisations de l'exercice 2007 et les mesures prévues pour l'exercice 2008 à l'égard de chacune de ces priorités.

PRIORITÉS DE TRANSPORT	RÉALISATIONS DE 2007	MESURES PRÉVUES POUR 2008
Améliorer l'exécution des contrats	> Lancement du programme d'amélioration des marges et de la qualité, axé sur l'approvisionnement, l'ingénierie et la gestion de projets dans toutes les divisions. > Intensification de l'accent mis sur l'organisation de la gestion de projets	> Continuation de la mise en œuvre du programme d'amélioration des marges et de la qualité dans les nouveaux projets. > Nouveau renforcement de l'organisation de la gestion de projets, à l'aide de formations et de vérifications de projets plus poussées
Maintenir le leadership sur les marchés du matériel roulant et des systèmes	> Maintien du leadership dans les domaines du matériel roulant et des locomotives pour le transport de passagers grâce à l'attribution de contrats importants dans les secteurs des trains suburbains, des trains régionaux, du transport en commun et du transport de marchandises. > Maintien de la position de chef de file dans le domaine des systèmes grâce à la commande de Gautrain Rapid Rail Link en Afrique du Sud.	> Nouveau renforcement de la position sur les marchés émergents, surtout en Chine, en Inde, en Russie et en Europe de l'Est.

PRIORITÉS DE TRANSPORT	RÉALISATIONS DE 2007	MESURES PRÉVUES POUR 2008
Accroître les activités de service et signalisation	> Augmentation des nouvelles commandes de services en Europe, grâce à des contrats à long terme importants obtenus auprès d'exploitants des secteurs public et privé. > Amélioration de la position sur le marché des services en Amérique du Nord en remportant des projets clés et en améliorant la couverture des centres de service.	> Du côté des services, continuation du déploiement des solutions d'entretien prédictif et de la mise en œuvre d'autres meilleures pratiques dans les sites et les projets. > En signalisation, établissement d'un portefeuille de croissance rentable dans les applications de transport en commun et de trains de grandes lignes, et pénétration de nouveaux marchés.
Tirer parti de la vaste gamme de produits actuelle et améliorer encore le portefeuille	> Achèvement du portefeuille de locomotives modulaires *TRAXX*. > Lancement de solutions innovatrices dans les domaines de l'entretien prédictif (*ORBITA*), des solutions intégrées en matière de sécurité du transport sur rail (*SEKURFLO*) et des systèmes de contrôle et de gestion des trains (*MITRAC* TCMS).	> Lancement de la nouvelle plateforme régionale *TALENT* 2, pouvant être adaptée aux exigences changeantes des clients même après la livraison, afin de raffermir davantage le leadership dans le segment des trains régionaux/suburbains. > Poursuite de l'élargissement du portefeuille de produits par l'ajout de solutions innovatrices.
Poursuivre l'élaboration d'initiatives pour l'ensemble du groupe	> Achèvement réussi du plan de restructuration lancé au cours de l'exercice 2005. > Renforcement des initiatives interdivisions.	> Recherche d'autres possibilités interdivisions entre les divisions du matériel roulant, des services, des systèmes et signalisation.

IV. ANALYSE DES RÉSULTATS

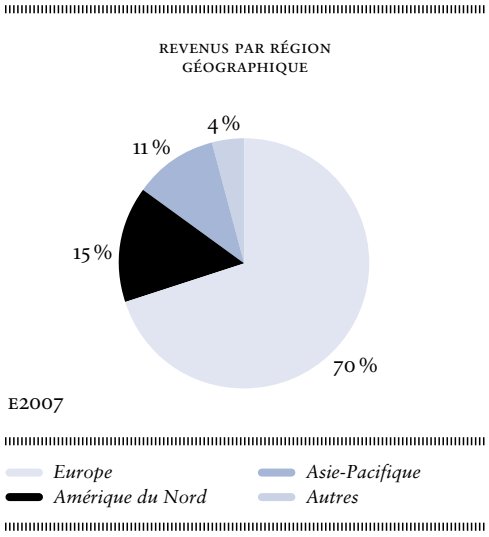
Les résultats d'exploitation de Transport, utilisant des monnaies fonctionnelles autres que le dollar américain, principalement l'euro, la livre sterling et d'autres devises d'Europe de l'Ouest, sont convertis en dollars américains aux taux de change moyens des périodes visées. L'appréciation de l'euro et d'autres devises européennes par rapport au dollar américain au cours de l'exercice 2007 en regard de l'exercice 2006 a profité aux revenus (« incidence positive des taux de change ») et nui aux dépenses (« incidence négative des taux de change »). Se reporter à la section Taux de change pour les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses.

Les résultats de Transport ont été comme suit pour les exercices :

	2007	2006
Revenus		
Matériel roulant	**4 066 $**	4 356 $
Services	**1 404**	1 329
Systèmes et signalisation[1, 2]	**1 116**	954
Total des revenus	**6 586**	6 639
Coût des ventes	**5 672**	5 794
Marge	**914**	845
Frais d'exploitation[3]	**550**	527
BAIIA avant éléments spéciaux	**364**	318
Amortissement	**109**	139
BAII avant éléments spéciaux	**255**	179
Éléments spéciaux	**24**	88
BAII	**231 $**	91 $
(en pourcentage du total des revenus)		
Marge	**13,9 %**	12,7 %
BAIIA avant éléments spéciaux	**5,5 %**	4,8 %
BAIIA	**5,2 %**	3,5 %
BAII avant éléments spéciaux	**3,9 %**	2,7 %
BAII	**3,5 %**	1,4 %

1 Les revenus de systèmes et signalisation sont présentés sous Autres revenus dans les états des résultats consolidés.
2 Excluant la tranche du matériel roulant des commandes de systèmes fabriqué par les autres divisions de Transport.
3 Constitués des frais de vente et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

Revenus par région géographique	2007		2006	
Europe	**4 618 $**	**70 %**	4 781 $	72 %
Amérique du Nord	**1 015**	**15 %**	1 209	18 %
Asie-Pacifique	**714**	**11 %**	495	7 %
Autres	**239**	**4 %**	154	3 %
	6 586 $		6 639 $	



Revenus de matériel roulant

La diminution de 290 millions $ est essentiellement attribuable à :

– la baisse des revenus des trains de grandes lignes en Europe, surtout au Royaume-Uni, en Allemagne et aux Pays-Bas, en raison d'un niveau d'activité moins élevé dans ces marchés (450 millions $); et à
– la réduction des revenus en Amérique du Nord, attribuable à l'achèvement de deux contrats importants (120 millions $).

En partie contrebalancées par :

– l'intensification des activités dans le segment en expansion des véhicules légers sur rail (134 millions $);
– l'accroissement du niveau d'activité dans les marchés émergents en croissance (Chine, Taiwan et Corée) (120 millions $); et par
– l'incidence positive des taux de change (57 millions $).

Revenus de services

L'augmentation de 75 millions $ est surtout attribuable à :

– l'augmentation du niveau d'activité, principalement en Europe (45 millions $); et à
– l'incidence positive des taux de change (27 millions $).

Revenus de systèmes et signalisation

La progression de 162 millions $ est surtout attribuable à :

– un niveau plus élevé d'activité relative au contrat du métro de Londres (101 millions $);
– un niveau plus élevé d'activité en Asie (Chine, Corée et Taiwan) et en Espagne (60 millions $); et à
– l'incidence positive des taux de change (13 millions $).

Marge en pourcentage

L'amélioration de 1,2 point de pourcentage est essentiellement attribuable au déploiement du programme d'amélioration des marges et de la qualité, axé sur l'approvisionnement, l'ingénierie et la gestion de projets.

Frais d'exploitation

L'augmentation de 23 millions $ est surtout attribuable à :

– l'incidence négative des taux de change (10 millions $);
– la hausse des frais de recherche et de développement liés aux activités de développement de produits, pour la plupart dans le cadre du projet *TALENT* 2 pour le transport régional et suburbain futur (9 millions $); et à
– l'augmentation des frais de vente et d'administration pour soutenir la croissance, en accord avec la vision stratégique de Transport (9 millions $).

En partie contrebalancées par :

– la diminution des coûts liés aux appels d'offres relatifs aux systèmes et aux trains de grandes lignes (12 millions $).

Amortissement

Le recul de 30 millions $ résulte surtout d'une charge de dépréciation relativement à des marques de commerce, constatée au cours de l'exercice 2006.

FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES

Les flux de trésorerie disponibles de Transport ont été comme suit pour les exercices :

	2007	2006
BAII	**231 $**	91 $
Éléments hors caisse :		
Amortissement	**109**	139
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles	**(1)**	(4)
Rémunération à base d'actions	**7**	3
Éléments spéciaux	**24**	88
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	**(209)**	(388)
Acquisitions d'immobilisations corporelles, montant net	**(66)**	(55)
Flux de trésorerie disponibles	**95 $**	(126) $

La hausse de 221 millions $ est principalement attribuable :
- à l'écart positif d'un exercice à l'autre de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (179 millions $) (voir l'explication ci-après), découlant essentiellement de la baisse des sorties de fonds liées au plan de restructuration lancé au cours de l'exercice 2005 (93 millions $); et
- aux flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation avant la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (53 millions $).

Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation

Pour l'exercice 2007, le montant de 209 millions $ est essentiellement attribuable à la diminution des créditeurs, en partie contrebalancée par les paiements reçus, les avances et les facturations progressives.

Pour l'exercice 2006, le montant de 388 millions $ est principalement attribuable à la baisse des paiements reçus, des avances et des facturations progressives, à la baisse de créditeurs et à la hausse de débiteurs, en partie contrebalancées par une diminution des stocks.

CARNET DE COMMANDES

Transport a reçu les principales commandes suivantes au cours de l'exercice 2007 :

CLIENT	PRODUIT / SERVICE	NOMBRE DE VÉHICULES	TOTAL	MATÉRIEL ROULANT	SERVICES	SYSTÈMES ET SIGNALISATION
Société Nationale des Chemins de fer Français (« SNCF »), France	Trains suburbains de grande capacité (Nouvelle automotrice du Transilien ou NAT)	**1 321**	**1 800 $**	1 800 $	– $	– $
Gouvernement de la province de Gauteng, Afrique du Sud (commande pour le Gautrain Rapid Rail Link)	Système de métro automatique, avec automotrices électriques, type *Electrostar*, système de contrôle ferroviaire *CITYFLO* 250 et contrat de services d'entretien de 15 ans	**96**	**1 650** [1]	250	700	700
SNCF, France	Trains régionaux de grande capacité, type AGC	**428**	**605**	605	–	–
Chicago Transit Authority, États-Unis	Voitures de métro	**406**	**577**	577	–	–
Nederlandse Spoorwegen (NS – chemins de fer néerlandais), Pays-Bas	Automotrices électriques à deux niveaux, type VIRM	**200**	**569**	569	–	–
Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), Espagne	Locomotives *TRAXX*, type F140 DC et contrat de services d'entretien de 14 ans	**100**	**549**	327	222	–

CLIENT	PRODUIT / SERVICE	NOMBRE DE VÉHICULES	TOTAL	MATÉRIEL ROULANT	SERVICES	SYSTÈMES ET SIGNALISATION
Toronto Transit Commission (TTC), Canada	Nouvelles voitures de métro Rocket	**234**	**473**[2]	473	–	–
Transport for London (TfL), Royaume-Uni	Automotrices électriques, type *Electrostar* et contrat de services d'entretien de 7,5 ans	**152**	**425**	347	78	–
Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), Allemagne	Véhicules légers sur rail à plancher haut *FLEXITY* Swift	**146**	**361**	361	–	–
First Great Western (FGW), Royaume-Uni	Révision de bogies de trains à grande vitesse et travaux de développement technique	**–**	**160**	–	160	–
CBRail (Euro) Limited, Royaume-Uni	Locomotives *TRAXX*, type F140 MS/DE	**35**	**156**	156	–	–
Syarikat Prasarana Negara Berhad (SPNB), Malaisie	Voitures MK II utilisant la technologie automatisée ART	**88**[3]	**147**	147	–	–
Metro do Porto, S.A., Portugal	Véhicules légers sur rail à plancher bas bidirectionnels *FLEXITY* Swift	**30**[4]	**114**	105	9	–
Shanghai Shensong Line Mass Transit Company Ltd., Chine	Voitures de métro *MOVIA*	**306**[5]	**104**	104	–	–
FGW, Royaume-Uni	Rénovation de voitures-passagers de trains à grande vitesse	**405**	**100**	–	100	–

1 Valeur totale du contrat, y compris celle du partenaire de consortium, de 3,3 milliards $.
2 Valeur totale du contrat, y compris les pièces de rechange et du matériel supplémentaire. Valeur du contrat seulement pour les voitures de 431 millions $.
3 Nombre total de voitures commandées, Bombardier et son partenaire de consortium combinés. Valeur totale du contrat de 210 millions $.
4 Nombre total de voitures commandées, Bombardier et son partenaire de consortium combinés. Valeur totale du contrat de 148 millions $.
5 Nombre total de voitures commandées, Bombardier et son partenaire de consortium combinés. Valeur totale du contrat de 326 millions $.

De plus, les principaux contrats suivants ont été attribués à Transport au cours de l'exercice 2007 :

– Transport a reçu une commande de First ScotRail, au Royaume-Uni, pour l'entretien d'un parc de véhicules, introduisant les systèmes de surveillance et de diagnostic à distance innovateurs *ORBITA*. Transport prévoit déployer cette nouvelle technologie pour d'autres clients.
– Transport a obtenu un contrat quinquennal de services d'entretien du parc de locomotives de la société ferroviaire d'État de l'Italie (« Trenitalia »). C'est la première fois que Trenitalia confie en impartition tout l'entretien de son parc.
– Dans le secteur des trains à grande vitesse, Transport a reçu une commande additionnelle de voitures intermédiaires pour le Oslo Airport Express, permettant ainsi au client d'accroître la capacité par train de plus de 40 %.
– Transport a encore raffermi sa position dans le secteur du transport en commun en Chine grâce à la commande de 40 voitures de métro automatique pour la liaison vers l'aéroport international Capital de Beijing et à la commande de l'équipement Bombardier *MITRAC* de propulsion et de contrôle pour le métro de Beijing.

En outre, après la clôture de l'exercice 2007, Transport a signé l'accord-cadre et les contrats suivants, qui ne sont pas inclus dans le carnet de commandes au 31 janvier 2007 :

– Transport et Deutsche Bahn AG (« DB ») ont signé un accord-cadre pour la fourniture de 321 nouveaux trains *TALENT* 2, d'une valeur d'environ 1,2 milliard € (1,6 milliard $). La fourniture d'automotrices électriques de nouvelle génération constituera avec les trains à deux niveaux et les locomotives *TRAXX* de Bombardier l'épine dorsale du service de transport régional allemand de DB.
– Transport a obtenu une commande de la société chinoise Dalian Locomotives and Rolling Stock Co. Ltd., portant sur la fourniture de 500 locomotives électriques de fret pour le compte du Ministère Chinois des Transports. Le montant total du contrat est évalué à 1,1 milliard € (1,4 milliard $), et la part de Transport s'élève à 480 millions $. Le contrat englobe la conception et le soutien techniques ainsi que la version à la fine pointe de l'équipement *MITRAC* de propulsion et de contrôle.

– Transport a reçu une commande portant sur la fourniture de 150 autres locomotives électriques E464 à Trenitalia d'une valeur de 487 millions $. Avec 350 locomotives de ce type déjà en service, Trenitalia exploitera l'un des plus importants parcs d'un même véhicule en Europe.
– Transport a reçu une commande clé de l'exploitant suédois Banverket en vue de doter la ligne Västerdalsbanan du système de signalisation de pointe *INTERFLO* 150, la première technologie ERTMS optimisée pour le transport régional.

Les nouvelles commandes de Transport ont été comme suit pour les exercices :

(en milliards de dollars)	**2007**	2006
Matériel roulant	**7,8 $**	5,3 $
Services	**2,5**	1,2
Systèmes et signalisation	**1,5**	0,8
	11,8 $	7,3 $

La progression est essentiellement attribuable à :
– la hausse des nouvelles commandes de systèmes de transport et de services (Afrique du Sud), de trains de grandes lignes (Europe et États-Unis), de véhicules légers sur rail (Europe) et de services (Europe).

En partie atténuée par :
– la baisse du niveau de nouvelles commandes de locomotives comparativement au niveau de nouvelles commandes exceptionnellement élevé de l'exercice 2006 (Europe).

Le carnet de commandes de Transport était comme suit aux 31 janvier :

(en milliards de dollars)	**2007**	2006
Matériel roulant	**15,9 $**	11,6 $
Services	**5,9**	4,4
Systèmes et signalisation	**5,7**	4,9
	27,5 $	20,9 $

L'augmentation découle des nouvelles commandes supérieures aux revenus comptabilisés (5,2 milliards $) et à un écart de conversion net positif (1,4 milliard $). L'écart de conversion net positif est attribuable surtout à un raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain au 31 janvier 2007 comparativement au 31 janvier 2006.

RESTRUCTURATION

Le plan de restructuration lancé au cours de l'exercice 2005 et visant à réduire la structure de coûts de Transport est terminé. Les sorties de fonds nettes devraient maintenant totaliser 452 millions $, dont 394 millions $ avaient été déboursés au 31 janvier 2007. Les sorties de fonds nettes ont atteint 77 millions $ au cours de l'exercice 2007 (170 millions $ au cours de l'exercice 2006).

MAIN-D'ŒUVRE ET RELATIONS DE TRAVAIL

Le nombre total d'employés s'établissait comme suit aux 31 janvier :

	2007	2006
Europe	**22 387**	21 551
Amérique du Nord	**5 690**	6 163
Autres	**1 027**	930
	29 104[1]	28 644[1]

1 Comprend respectivement 2899 et 2070 employés contractuels aux 31 janvier 2007 et 2006.

L'accroissement du nombre total d'employés est principalement attribuable à une augmentation nette en Europe, surtout en Hongrie, au Royaume-Uni, en République Tchèque, en Pologne et en Autriche, en partie contrebalancée par une diminution nette en Amérique du Nord, surtout au Canada.

En Europe et en Amérique du Nord, respectivement 80 % et 40 % des employés étaient visés par des conventions collectives au 31 janvier 2007. Au cours de l'exercice 2008, la plupart des conventions collectives en Amérique du Nord devraient être renouvelées. En Europe, les conventions collectives en vigueur viennent à échéance à différentes dates au cours des exercices 2008 et 2009.

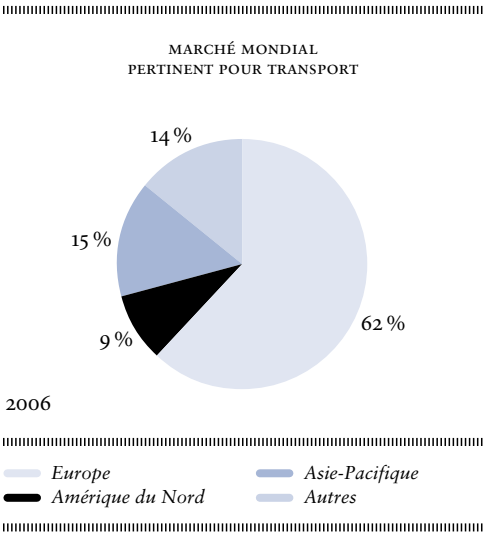
APERÇU DU MARCHÉ

L'année civile 2006 a été une année record pour les commandes de matériel roulant. La demande résultait surtout du besoin en remplacement des parcs de véhicules existants en Europe de l'Ouest et en Amérique du Nord, ainsi que de l'établissement de nouvelles lignes en Asie-Pacifique, en Russie et en Afrique du Sud.

Le marché pertinent total par région géographique et la part de marché moyenne sur trois ans de Transport se sont établis comme suit pour les années civiles :

(en milliards de dollars)	**2006**		2005	
	MARCHÉ TOTAL		MARCHÉ TOTAL[1]	
Europe	**26,3 $**	**62 %**	22,4 $	60 %
Asie-Pacifique	**6,2**	**15 %**	5,6	15 %
Amérique du Nord	**3,9**	**9 %**	4,7	13 %
Autres	**6,0**	**14 %**	4,4	12 %
	42,4 $			37,1 $
Part de marché de Transport	**21 %**		23 %[2]	

1 Redressé (se reporter à la section Profil).
2 Déduction faite du projet du métro de Londres attribué dans l'année civile 2003, la part de marché pour l'année civile 2005 est de 18 %.



- Le marché européen, déjà à un haut niveau dans l'année civile 2005, s'est encore accru au cours de l'année civile 2006 grâce aux importants remplacements de matériel roulant et aux projets de systèmes.
- Le marché de l'Asie-Pacifique a progressé davantage dans l'année civile 2006 en raison du niveau plus élevé d'investissement dans du nouveau matériel roulant et une forte croissance de la demande de projets de systèmes.
- Le marché nord-américain a connu un ralentissement par suite d'une diminution de la demande de projets de systèmes, en partie compensé par une progression de la demande de remplacements de matériel roulant.
- Les autres marchés se sont développés, principalement grâce à la commande de Gautrain Rapid Rail Link (Afrique du Sud), que Transport a obtenue, et à une commande de trains à très grande vitesse (Russie).

Après avoir connu une demande exceptionnellement élevée au cours de l'année civile 2006, le marché pertinent devrait recouvrer un niveau plus soutenable d'environ 35 milliards $.

V. MATÉRIEL ROULANT

INDUCTEURS DE MARCHÉ

La demande de matériel roulant résulte principalement du besoin en remplacement de voitures sur les marchés parvenus à maturité d'Europe et d'Amérique du Nord. Une nouvelle demande provient de la reprise du segment des véhicules légers sur rail et de l'expansion des trains régionaux et suburbains en Europe et en Amérique du Nord, ainsi que de nouvelles lignes et nouveaux réseaux de transport sur les marchés émergents de l'Asie-Pacifique, de la CEI, du Moyen-Orient et de l'Afrique. Les investissements dans les infrastructures représentent l'un des principaux indicateurs de la demande de matériel roulant et induiront la demande en Chine, où le réseau prévu doit être prolongé de 15 600 km et atteindre alors 90 000 km d'ici 2010. En Europe, le transport ferroviaire tirera parti du projet de système ferroviaire transeuropéen, qui vise à améliorer les conditions générales de transport en Europe jusqu'en 2020 et comptera 25 000 km de voies ferrées nouvelles ou améliorées. De plus, la libéralisation du marché du transport sur rail continue d'avoir un effet positif, avec l'émergence de nouveaux exploitants en transport sur rail de marchandises et de passagers.

Grandes lignes

Le parc mondial de matériel roulant de grandes lignes, pratiquement le même que pour l'exercice précédent, était comme suit pour l'année civile 2006 :

	NOMBRE DE VÉHICULES	
Asie-Pacifique	170 400	34 %
Europe	168 100	34 %
Amérique du Nord	51 100	10 %
Autres	106 500	22 %
	496 100	

Source : d'après l'étude de marché de UNIFE.

L'Europe de l'Ouest compte à elle seule 132 000 véhicules, plus de 20 % de son parc ayant dépassé le seuil de remplacement de 30 ans et 25 % arrivant à ce seuil au cours de la prochaine décennie, surtout des trains à grande et à très grande vitesse et des automotrices. La construction de nouvelles lignes à grande et à très grande vitesse partout en Europe et en Asie-Pacifique contribue également à accroître la demande de ces trains, qui allient les nouvelles technologies en matière de systèmes de propulsion et de contrôle.

Une grande partie des régions de l'Asie-Pacifique et Autres, principalement la CEI, n'est pas accessible à la concurrence internationale. L'ouverture en cours de ces régions devrait offrir de nouvelles possibilités pour Transport.

Transport en commun

Le parc mondial de matériel roulant destiné au transport en commun compte environ 63 000 voitures de métro (environ 100 systèmes de métro) et 47 000 véhicules légers sur rail. Ce parc, pratiquement inchangé par rapport à l'exercice précédent, était comme suit pour l'année civile 2006 :

	NOMBRE DE VÉHICULES	
Europe	43 000	39 %
Asie-Pacifique	19 800	18 %
Amérique du Nord	18 200	16 %
Autres	29 300	27 %
	110 300	

Source : d'après l'étude de marché de UNIFE.

La demande de matériel roulant dans le secteur du transport en commun est principalement attribuable aux nouveaux systèmes de transport en Asie, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, qui sont induits par la croissance économique et l'urbanisation, et au prolongement des réseaux existants et aux besoins de remplacement en Europe et en Amérique du Nord. De 25 % à 30 % des parcs de voitures de métro et de véhicules légers sur rail en Europe ont dépassé le seuil de remplacement de 30 ans, et 30 % atteindront ce seuil au cours de la prochaine décennie. L'Europe de l'Est compte de grands systèmes de véhicules légers sur rail; cependant, la demande progresse lentement en raison des problèmes de financement. Quelque 40 % du parc de voitures de métro d'Amérique du Nord a dépassé le seuil de remplacement de 30 ans, et 30 % atteindra ce seuil au cours de la prochaine décennie.

CONCURRENCE

Transport a deux principaux concurrents mondiaux, soit Alstom et Siemens, œuvrant tous deux sur les mêmes marchés.

Ansaldobreda Spa Transport (« Ansaldo ») est également un fournisseur offrant une gamme complète de produits, établi en Italie et dans d'autres pays d'Europe. Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA (« CAF »), Patentes Talgo SA et Stadler Rail AG se spécialisent dans le domaine des voitures-passagers, principalement en Europe. CAF et Ansaldo exercent également leurs activités en Amérique du Nord. Vossloh AG œuvre dans le domaine des locomotives diesels et des systèmes de propulsion en Europe. Le fournisseur russe CJSC Transmashholding commence à exercer des activités en Europe.

Les fournisseurs japonais comme Kawasaki Heavy Industries Ltd., Kinki Sharyo Co., Ltd., Mitsubishi Electric Corporation, Nippon Sharyo Ltd. et Toshiba Corporation sont des concurrents exerçant leurs activités principalement en Asie et aux États-Unis dans les secteurs du matériel roulant et des systèmes de propulsion électrique. Rotem Company est un fabricant coréen de matériel roulant pour le transport de passagers, présent sur les marchés de l'Asie, de l'Amérique du Nord et de l'Europe. Hitachi Ltd., qui exerce des activités en Asie-Pacifique, a elle aussi pénétré le marché européen.

Transport a toujours établi des relations d'affaires dans le cadre de projets avec nombre de ses concurrents, particulièrement en Europe.

Avantages concurrentiels clés

Transport tire un avantage concurrentiel clé de son vaste portefeuille de produits dans le secteur du matériel roulant pour le transport de passagers, qui comprend tous les types de trains et grands sous-systèmes, allant des applications en milieu urbain au transport par train à très grande vitesse, dont les voitures à un et deux niveaux, les automotrices et les trains tirés par des locomotives, les systèmes de propulsion électrique et diesel, ainsi que les caisses en acier et en aluminium, et les bogies. Ce portefeuille permet à Transport de satisfaire à un large éventail d'exigences des clients partout dans le monde.

Un autre avantage concurrentiel clé de Transport réside dans sa bonne réputation au sein de l'industrie pour son orientation client, la fiabilité de ses produits et la valeur pour le prix livrée à ses clients. Ceci est démontré par les commandes importantes reçues de clients de Transport au cours de l'exercice 2007, des principaux exploitants en place en Europe, mais aussi du marché des systèmes grâce à des commandes additionnelles au Canada (voitures ART, Vancouver), en Malaisie (voitures ART, Kuala Lumpur) et aux États-Unis (navettes automatisées, Las Vegas). De plus, Transport a obtenu presque tous les contrats clés sur ses marchés principaux : France (NAT, Île-de-France), Allemagne (véhicules légers sur rail, Francfort), États-Unis (voitures de métro pour Chicago Transit Authority), Canada (voitures de métro pour Toronto Transit Commission) et Espagne (locomotives de trains de marchandises pour RENFE). En outre, au cours de l'exercice 2007, les voitures à deux niveaux de Transport ont été reconnues les véhicules les plus fiables en service quotidien par DB, selon le degré élevé de satisfaction des passagers et du client.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

Au cours de l'exercice 2007, Transport a apporté d'autres améliorations à ses parcs de trains régionaux et suburbains destinés au marché européen. Le train suburbain mis au point pour le réseau d'Île-de-France est conçu pour offrir un maximum de confort, de sûreté et de sécurité aux voyageurs et est basé sur

des technologies de Bombardier largement éprouvées en service commercial, permettant d'offrir un haut niveau de fiabilité.

Le train *TALENT 2,* conçu pour le transport régional et suburbain futur, s'inscrit dans le développement continu du concept modulaire de Transport, qui a déjà été introduit avec succès en France avec le train AGC (Autorail Grande Capacité). Ce concept de design offre une souplesse et une modularité inégalées en accord avec les besoins des clients. Ces caractéristiques représentent un avantage concurrentiel pour les exploitants sur un marché européen caractérisé par la croissance et la libéralisation. En février 2007, Transport a signé avec DB un accord-cadre pour la fourniture de 321 nouveaux trains *TALENT* 2 (se reporter à la section Carnet de commandes pour de plus amples détails).

En septembre 2006, lors de la plus importante exposition ferroviaire du monde (InnoTrans, Allemagne), Transport a présenté la nouvelle locomotive diesel-électrique *TRAXX,* qui complète la famille de locomotives de plateforme *TRAXX* et consolide la position de Transport dans le marché des locomotives diesels.

Dans le cadre du projet « Train vert », Transport a commencé les essais du premier bogie mécatronique en collaboration avec la société suédoise Banverket. Cette solution technologique innovatrice intéresse de plus en plus les exploitants ferroviaires, car elle permet de surveiller l'état des rails et de réduire les dommages qui leur sont causés. Au Royaume-Uni, les exploitants paient des frais pour les dommages que leurs trains causent aux voies ferrées, pratique qui pourrait s'étendre à d'autres pays.

Au cours de l'exercice 2007, Transport a remporté une commande de Neoman Bus GmbH, l'un des plus importants fabricants d'autobus sur le marché mondial, visant la conception et la fabrication de systèmes de propulsion *MITRAC 500* pour équiper 80 trolleybus pour Barquisimeto, au Venezuela. Avec cette commande, Transport a élargi l'application de sa très fiable gamme de systèmes de propulsion *MITRAC* pour inclure le marché des trolleybus. Étant donné son expérience fructueuse dans ce segment, le système *MITRAC 500* peut désormais propulser des tramways, des systèmes de navettes et des trolleybus.

CARNET DE COMMANDES

Transport comptabilise les revenus selon la méthode de l'avancement des travaux en fonction des coûts réels engagés par rapport au total des coûts prévus pour l'ensemble d'un contrat, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du degré d'avancement. Le carnet de commandes, exprimé en pourcentage de l'avancement des travaux, était comme suit aux 31 janvier :

(en milliards de dollars)	**2007**	2006
0 % à 25 %	**10,0 $**	6,4 $
25 % à 50 %	**3,1**	2,4
50 % à 75 %	**1,6**	1,2
75 % à 100 %	**1,2**	1,6
	15,9 $	11,6 $

L'évolution de ces catégories reflète les nouvelles commandes reçues, qui ont plus que compensé la progression des contrats pendant l'exercice.

PART DE MARCHÉ

Le marché pertinent total du matériel roulant par région géographique et la part de marché moyenne sur trois ans de Transport étaient comme suit pour les années civiles :

(en milliards de dollars)	**2006**		2005	
	MARCHÉ TOTAL	PART DE MARCHÉ DE TRANSPORT	MARCHÉ TOTAL[1]	PART DE MARCHÉ DE TRANSPORT
Europe	**12,8 $**	**34 %**	10,3 $	37 %
Asie-Pacifique	**3,0**	**13 %**	3,1	10 %
Amérique du Nord	**2,4**	**41 %**	2,5	32 %
Autres	**3,2**	**7 %**	1,2	4 %
	21,4 $	**28 %**	17,1 $	31 %[2]

1 Redressé (se reporter à la section Profil).
2 Déduction faite du projet du métro de Londres attribué dans l'année civile 2003, la part de marché pour l'année civile 2005 est de 27 %.

– Déduction faite du projet du métro de Londres, Transport a porté sa part de marché à 28 %, contre 27 % pour l'année civile précédente.
– L'Europe représente toujours le plus important marché pour le matériel roulant. Les commandes annuelles ont augmenté de 2,5 milliards $ par rapport à l'année précédente, principalement en raison des besoins en remplacement de véhicules, avec des commandes importantes dans les secteurs des trains régionaux et suburbains (France et Pays-Bas), des locomotives (Espagne) et des véhicules légers sur rail (Allemagne). Transport a confirmé sa position de chef de file dans ces secteurs.

– Le marché d'Asie-Pacifique est demeuré essentiellement constant, car la baisse des investissements dans le matériel roulant en Chine a été compensée par des investissements importants dans d'autres pays comme l'Australie et la Malaisie. Au cours de l'exercice 2007, Transport, avec son partenaire de coentreprise EDI Rail, a reçu deux commandes de l'Australie pour des trains régionaux et suburbains. Avec ses commandes de voitures de métro, de trains régionaux et de trains suburbains, Transport a accru sa part de marché dans cette région.
– En Amérique du Nord, Transport a accru sa part du marché du matériel roulant pour le transport de passagers en obtenant d'importants contrats auprès de Chicago Transit Authority et de Toronto Transit Commission.
– La croissance de la région Autres résulte principalement de deux grandes commandes : celle de Gautrain Rapid Rail Link en Afrique du Sud, que Transport a obtenue, et celle de trains à très grande vitesse en Russie.

PERSPECTIVES

Selon l'étude de marché de UNIFE et compte tenu du montant record des nouvelles commandes de 21,4 milliards $ pour l'année civile 2006, qui comprenait la réalisation de nombreux grands projets, le marché du matériel roulant pertinent devrait retrouver un niveau plus soutenable de 14 milliards $ à 15 milliards $ pour l'année civile 2007. À long terme, le marché du matériel roulant devrait augmenter, pour la période de 2005 à 2015, à un taux de croissance annuel composé de 1,5 % à 2 %. À court terme, la demande de matériel roulant dépend du moment et de la réalisation des grands projets à venir.

L'Europe devrait demeurer le plus important marché du transport sur rail au cours de la prochaine décennie, quoique à un degré moindre. Transport attend des commandes importantes d'Europe de l'Ouest, surtout d'Allemagne, de France et d'Italie, et prévoit une hausse de la demande également de la part des nouveaux états membres de l'Union européenne.

En Asie-Pacifique, le marché du matériel roulant dépend essentiellement du développement du marché chinois, qui devrait rester considérable, avec des commandes importantes de locomotives, de voitures de métro, de trains interurbains et de trains à grande vitesse. De plus, le potentiel de hausse est tributaire d'une ouverture encore plus grande du marché indien, surtout dans le secteur du transport en commun, et du marché russe.

En Amérique du Nord, le marché du matériel roulant devrait ralentir légèrement au cours des prochaines années, en raison d'un moins grand nombre de contrats importants prévus dans les secteurs des voitures de métro et des trains suburbains.

VI. SERVICES

INDUCTEURS DE MARCHÉ

La tendance mondiale à l'impartition des services devrait se poursuivre à un rythme modéré. L'émergence d'entreprises de location de matériel roulant et de nouveaux exploitants privés d'activités de transport sur rail de marchandises et de passagers demeure un inducteur de croissance clé pour l'impartition. De plus, la pression exercée sur les budgets publics mène certains exploitants nationaux à l'impartition. Des chemins de fer nationaux démontrent de l'intérêt pour les solutions d'impartition qui font appel à leurs propres effectifs. Cependant, les exploitants ferroviaires nationaux, qui se sont bâti avec le temps une expertise et une capacité considérables, assurent toujours eux-mêmes une grande partie de l'entretien et de la remise en état des véhicules. Pour accélérer l'impartition et s'emparer d'une partie des travaux effectués par les principaux exploitants publics en place en Europe, les fournisseurs devront offrir une valeur ajoutée originale à leurs clients. De plus, le resserrement des règlements accélère la croissance sur des marchés adjacents comme ceux de la sécurité et des solutions énergétiques. L'ajout de ces solutions sur les parcs existants ouvre de nouvelles possibilités de croissance.

En Europe, le marché le plus important demeure le Royaume-Uni, où de nouvelles possibilités de services d'entretien de parcs de véhicules sont liées au regroupement continu et au renouvellement des appels d'offres. Les exploitants du Royaume-Uni font face à une vive concurrence, et leur défi consiste à améliorer la disponibilité et la fiabilité des véhicules à moindre coût. Transport est bien placé pour aider les exploitants à relever ce défi au moyen d'un éventail de solutions de valeur, comme l'entretien prédictif. Partout en Europe, le haut niveau des activités de remise à neuf et de révision de véhicules devrait se maintenir.

En Amérique du Nord, la croissance démographique et l'expansion des zones urbaines commandent de nouveaux services de trains suburbains. Les récentes mises en service ont tendance à faire appel à des partenaires du secteur privé pour les activités d'exploitation et de maintenance. Les pressions à la baisse persistantes exercées sur les budgets du transport public forcent les autorités de transport à étudier des façons innovatrices de satisfaire aux besoins de maintenance. Tandis que les autorités s'appliquent à maintenir le parc de véhicules en bon état et à en améliorer la ponctualité, les clients commencent à voir les avantages d'un entretien prédictif des actifs.

En Asie-Pacifique, l'introduction de nouveau matériel roulant d'une plus grande complexité technologique et le développement de nouvelles voies ferrées, plus particulièrement dans le secteur du transport en commun et des trains à grande vitesse, stimulent le marché des services dans les marchés émergents. L'accessibilité du marché des services pour les fournisseurs externes devrait se limiter encore au soutien technique, aux solutions en matériaux et aux projets de systèmes. Dans des marchés davantage parvenus à maturité, comme l'Australie, l'impartition de l'entretien des parcs de véhicules et la remise à neuf des parcs existants constituent les principaux inducteurs de la croissance.

CONCURRENCE

Pour les services relatifs aux trains construits par Transport, qui sont la priorité de ses activités de service, Transport rivalise avec des exploitants de transport sur rail, des fournisseurs de sous-systèmes et de composants, ainsi que des fournisseurs externes de services. Les exploitants nationaux en place demeurent les plus grands concurrents de Transport. En Europe et en Amérique du Nord, Transport est le chef de file du marché pertinent dans le domaine des services ferroviaires. Pour les contrats combinés de matériel roulant et d'entretien, Transport a les deux mêmes concurrents que pour le matériel roulant, soit Alstom et Siemens, qui offrent également une gamme complète de services. La plupart des autres fabricants de matériel roulant sont également présents dans le secteur des services.

Avantages concurrentiels clés

L'avantage stratégique de Transport est son important parc de plus de 100 000 véhicules et locomotives dans des marchés clés. Ce parc correspond à un volume de services annuel total estimatif de plus de 8,0 milliards $, dont 4,0 milliards $ sont soumis à la concurrence, et représente une possibilité de croissance importante pour Transport, qui enregistre actuellement des revenus annuels tirés des services de 1,4 milliard $.

Les clients apprécient l'expérience et l'avantage technologique de Transport. La chaîne d'approvisionnement complète en matériaux et le réseau mondial de Transport viennent assurer sa compétitivité dans le secteur des services. Bien que son propre parc de véhicules demeure sa priorité, Transport cible également le marché de la remise à neuf et de la modernisation des trains de ses concurrents.

Au cours de l'exercice 2007, les automotrices électriques et diesels fabriquées et entretenues par Transport ont été reconnues comme les plus fiables du Royaume-Uni pour la cinquième année d'affilée.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

Au cours de l'exercice 2007, Transport a lancé le système d'entretien prédictif *ORBITA,* qui a été mis au point pour aider les exploitants à accroître l'utilisation de leurs parcs, améliorer la fiabilité et la disponibilité et ultimement l'expérience globale de transport du voyageur. *ORBITA* devrait soutenir la croissance de Transport dans le marché des services. Lancé avec succès en Europe au cours de l'exercice 2007, *ORBITA* sera introduit sur le marché nord-américain au cours de l'exercice 2008.

PART DE MARCHÉ

Par marché des services, Transport entend les activités dans les domaines de la gestion de parcs de véhicules, de la gestion de pièces de rechange et de la logistique, de la remise en état et de la révision des véhicules et des composants, et du soutien technique. Le marché accessible des services comprend la partie des activités confiées en impartition par les exploitants de transport sur rail à l'industrie de l'approvisionnement ou à des tiers. Le marché pertinent exclut les services des véhicules de plus de 40 ans, puisqu'ils ont largement dépassé leur espérance de vie moyenne de 30 ans.

Le marché pertinent total des services par région géographique et la part de marché de Transport étaient comme suit pour les années civiles :

(en milliards de dollars)	**2006**		2005	
	MARCHÉ TOTAL		MARCHÉ TOTAL[1]	
Europe	**8,6 $**	**70 %**	8,3 $	71 %
Asie-Pacifique	**1,2**	**10 %**	1,1	9 %
Amérique du Nord	**0,8**	**7 %**	0,8	7 %
Autres	**1,6**	**13 %**	1,5	13 %
	12,2 $		11,7 $	
Part de marché de Transport	**12 %**		11 %	

1 Redressé (se reporter à la section Profil).

– En Europe, de loin le marché accessible le plus important, Transport a maintenu son leadership. Transport a obtenu des contrats auprès de clients du secteur privé (bogies et voitures-passagers de train à grande vitesse pour First Great Western au Royaume-Uni) et du secteur public (contrat de services d'entretien de cinq ans pour 20 locomotives de Trenitalia, en Italie).
– En Asie-Pacifique, Transport continuera de rechercher des clients sur les marchés en croissance par l'intermédiaire de ses activités en Australie.
– En Amérique du Nord, la libéralisation progressant plus lentement, Transport a renforcé sa position dans le domaine de la révision des voitures et des composants grâce à un contrat de révision de 64 voitures Comet II pour Metro-North Railroad (« MNR ») à New York.

PERSPECTIVES

Le marché accessible des services relatif aux parcs de véhicules de Transport devrait augmenter à un taux de croissance annuel composé de 2 % à 3 % au cours de la prochaine décennie. Les facteurs qui influenceront la demande incluent le rythme d'impartition, le progrès de la libéralisation et l'émergence de nouveaux exploitants privés dans le transport de passagers et de marchandises. Transport est bien positionné pour profiter de cette croissance, ayant le plus important parc de véhicules et les taux de livraison de matériel roulant neuf les plus élevés. Une croissance accrue sera possible au moyen de la diversification des produits et de la pénétration de nouveaux marchés.

VII. SYSTÈMES ET SIGNALISATION

SYSTÈMES

INDUCTEURS DE MARCHÉ

L'urbanisation, la croissance démographique et les préoccupations environnementales grandissantes sont tous des facteurs qui font progresser la demande de transport public et, par conséquent, de nouveaux systèmes. Le niveau de financement public et l'engagement croissant des pays à améliorer leurs systèmes de transport sur rail stimulent la demande de systèmes de transport. Parallèlement, la pression continue exercée sur le financement public et sur les budgets gouvernementaux contribue à la mise en œuvre de nouveaux modèles de financement et d'exploitation de transports publics. La part des contrats clés en main pour de nouveaux systèmes devrait également croître en raison des progrès des nouvelles technologies comme l'exploitation sans conducteur des systèmes de transport en commun.

CONCURRENCE

Les principaux concurrents mondiaux de Transport, Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Alstom et Siemens, continuent d'accroître leurs compétences en matière de systèmes.

De plus, les sociétés d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction, dont Bechtel Corporation, SNC-Lavalin Inc., Dragados S.A. et Washington Group, sont également actives dans le secteur du développement de projets de transport sur rail. Sur le marché des navettes automatisées, Doppelmayr Cable Car GmbH est le principal concurrent de Transport. Hitachi Ltd. et KL Monorail System Sdn Bhd sont présentes sur le marché du monorail.

Avantages concurrentiels clés

Transport a une place de choix sur ce marché en tant que chef de file mondial dans la conception, la fabrication, la mise en service, l'exploitation et l'entretien de systèmes de navettes automatisées et de systèmes de métro automatique. Ces systèmes permettent l'exploitation automatisée de trains avec une grande fiabilité dans les aéroports à fort achalandage et dans les zones urbaines. Le portefeuille de systèmes automatisés de Transport comprend des solutions sur pneus et sur roues d'acier, ainsi que des technologies de propulsion électrique classiques et d'autres innovatrices.

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

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

Au cours de l'exercice 2007, Transport a procédé au lancement de plusieurs produits qui aident ses clients partout dans le monde à gérer leurs systèmes de transport :

– le système de contrôle et de gestion de trains *MITRAC* TCMS, dont la valeur unique a été démontrée sur le marché sur le plan de la technologie IP évoluée, de l'architecture ouverte, de l'intégration et de la capacité de communication entre les trains et les postes en bordure de voie. Le système *MITRAC* TCMS est la plateforme qui permet les nouvelles solutions de Transport comme *SEKURFLO*, *ORBITA* et le système d'information-passagers et de divertissement.
– *SEKURFLO*, système de gestion de la sécurité évolué, mobile et embarqué destiné au marché du transport-passagers sur rail. Prochaine génération de solutions de sécurité et de surveillance pour le secteur du transport en commun, *SEKURFLO* veille à la bonne marche et à la sécurité du trafic de passagers. Fabriqué expressément pour cette fonction, ce système garantira à la fois la sécurité des passagers et l'efficacité des exploitants de transport sur rail.

PART DE MARCHÉ

L'ensemble du marché et la part de marché comprennent l'ensemble des activités couvertes par les projets clés en main : l'intégration des systèmes, les services d'ingénierie et services propres au projet, l'approvisionnement en matériel comme le matériel roulant, les systèmes d'automatisation et de signalisation, ainsi que l'exploitation et l'entretien. Le volet construction des projets n'est pas inclus, car Transport n'exerce pas d'activité dans ce domaine.

Selon cette définition, le marché pertinent total des systèmes par région géographique et la part de marché moyenne sur trois ans de Transport étaient comme suit pour les années civiles :

(en milliards de dollars)	**2006**		2005	
	MARCHÉ TOTAL		MARCHÉ TOTAL	
Asie-Pacifique	**0,8 $**	**19 %**	0,1 $	4 %
Europe	**0,6**	**14 %**	0,1	4 %
Amérique du Nord	**0,4**	**10 %**	0,8	31 %
Autres	**2,4**	**57 %**	1,6	61 %
	4,2 [1] $		2,6 [1] $	
Part de marché de Transport	**34 %**		61 % [2]	

1 Dont quelque 2,2 milliards $ se rapportent à la tranche du matériel roulant, des services et des systèmes de signalisation des commandes, comparativement à 800 millions $ pour l'année civile 2005. L'augmentation est principalement attribuable à la commande de Gautrain Rapid Rail Link.
2 Redressé (se reporter à la section Profil). Déduction faite du projet du métro de Londres attribué dans l'année civile 2003, la part de marché pour l'année civile 2005 est de 19 %.

– En raison des valeurs importantes des contrats et du petit nombre de projets sur le marché des systèmes, la division géographique du marché peut varier beaucoup d'une année à l'autre.
– En Asie-Pacifique, la demande a progressé, surtout celle des systèmes de transport en commun.
– Le ralentissement de la demande sur le marché nord-américain a été compensé par les nouveaux systèmes de véhicules légers sur rail dans le sud de l'Europe.
– L'Afrique du Sud, qui est incluse dans la région Autres, représentait le plus grand marché grâce à la commande de Gautrain Rapid Rail Link, que Transport et ses partenaires de consortium ont remportée pendant l'année civile 2006.

PERSPECTIVES

Une fois les principales commandes remplies en Afrique du Sud, l'ensemble du marché des systèmes devrait revenir à un niveau historique plus soutenable, dépassant 2,0 milliards $ en moyenne au cours des trois prochaines années.

La croissance soutenue et le développement en Asie-Pacifique, au Moyen-Orient et en Afrique devraient créer une forte demande de systèmes de transport. Grâce à la demande renouvelée de systèmes de véhicules légers sur rail, une croissance additionnelle est prévue en Europe.

SIGNALISATION

INDUCTEURS DE MARCHÉ

Le passage des systèmes analogiques à la technologie numérique et le déplacement vers l'automatisation et les solutions sans conducteur dans le secteur du transport en commun constituent les principales tendances qui devraient influer sur le marché de la signalisation. De plus, la standardisation et le remplacement du matériel existant créent une forte demande, surtout dans le secteur des grandes lignes.

La volonté grandissante des propriétaires d'infrastructures ferroviaires à optimiser l'exploitation de leur réseau et à remplacer les systèmes vieillissants stimule la demande de services de signalisation. Parallèlement, les demandes en matière de capacité et de vitesse sur les tronçons stratégiques influencent l'orientation de la signalisation vers une technologie informatisée offrant une fiabilité et une efficacité accrues.

L'ERTMS, issu des nouvelles normes européennes pour les systèmes de contrôle ferroviaire par signalisation en cabine, est maintenant généralement accepté et n'est pas uniquement mis en œuvre en Europe, mais également dans de nombreux pays partout dans le monde. La technologie ERTMS est la base des produits compatibles avec l'ERTMS pour qu'ils soient généralement acceptés comme norme de signalisation mondiale sur les grandes lignes. Le financement ciblé des gestionnaires d'infrastructure consenti par l'Union européenne (« UE ») et les engagements ferroviaires relativement aux activités transfrontalières stimulent la croissance dans ce secteur au sein des États membres de l'UE, qu'ils soient déjà bien établis ou nouveaux.

La migration de la technologie en bordure de voie de l'ERTMS influe parallèlement sur le remplacement du matériel embarqué, qui sera entrepris dans les années à venir.

Dans le secteur du transport en commun, Transport constate encore une tendance vers une plus grande automatisation, particulièrement les systèmes de commande de rames basés sur les communications qui satisfont aux exigences des clients en matière de capacité accrue et d'interruption minimale de l'exploitation pendant la mise en œuvre. Transport prévoit un nombre grandissant de possibilités en Asie pour les nouveaux systèmes de signalisation pour le transport en commun, plus particulièrement en Chine et en Inde.

CONCURRENCE

Les principaux concurrents dans le marché sont Alstom, Ansaldo, General Electric, Invensys plc, Siemens et Thales S.A., qui a acquis la division de signalisation d'Alcatel en janvier 2007.

Avantages concurrentiels clés

Par des investissements continus dans le secteur de l'ERTMS, Transport s'y est taillé une place reconnue et envisage des possibilités de croissance future sur le marché.

Dans le secteur des grandes lignes, Transport est bien placé grâce à son portefeuille complet de produits qui répondent

aux besoins de clients de pays d'Europe de l'Ouest, d'Asie et d'Amérique latine. Des alliances stratégiques fructueuses dans les marchés en croissance de Pologne et de Russie offrent un avantage concurrentiel pour saisir les nouvelles possibilités sur le marché.

Dans le secteur du transport en commun, Transport a obtenu la commande importante de Gautrain Rapid Rail Link (Afrique du Sud) et a raffermi sa position dans les marchés existants grâce à des commandes reçues en Italie, en Corée, en Espagne, au Royaume-Uni et au Brésil.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

L'amélioration constante du matériel selon les toutes dernières normes ERTMS est demeurée la priorité des activités de développement de produits de Transport au cours de l'exercice 2007 :

– Transport a terminé l'introduction de produits à Taiwan et en Corée du système ERTMS Niveau 1 et les systèmes nationaux de protection automatique, prouvant ainsi sa capacité de livraison sur les marchés asiatiques.
– Transport a été le premier à pénétrer le marché de l'équipement embarqué *EBI* Cab ERTMS Niveau 2 aux Pays-Bas et à recevoir l'approbation d'un module de transmission spécifique (STM) conforme à la technologie ERTMS, qui permet d'affecter des trains aux services ferroviaires transfrontaliers. Qui plus est, des adaptations propres à chaque pays de l'équipement embarqué ont été réalisées pour les marchés allemand et espagnol.

D'autres améliorations des systèmes d'enclenchement ont été apportées au système de verrouillages informatisés *EBI* Lock 950, augmentant ainsi la pénétration du marché par ce produit.

Les autres domaines de développement de produits comprennent l'amélioration continue et l'accroissement de la fonctionnalité de la gamme de produits actuelle de Transport, en particulier l'amélioration de la détection des trains par *EBI* Track, des signaux *EBI* Light et des aiguillages *EBI* Switch. Ces améliorations ouvriront de nouveaux débouchés à Transport.

PART DE MARCHÉ

Le marché pertinent total des systèmes de signalisation par région géographique et la part de marché moyenne sur trois ans de Transport étaient comme suit pour les années civiles :

(en milliards de dollars)	**2006**		2005	
	MARCHÉ TOTAL		MARCHÉ TOTAL	
Europe	**4,0 $**	**59 %**	3,8 $	59 %
Asie-Pacifique	**1,2**	**17 %**	1,1	17 %
Amérique du Nord	**0,8**	**12 %**	0,8	12 %
Autres	**0,8**	**12 %**	0,8	12 %
	6,8 $		6,5 $	
Part de marché de Transport	**8 %**		8 %[1]	

1 Redressé (se reporter à la section Profil).

– L'Europe est le plus important marché de la signalisation, stimulé surtout par le financement de l'ERTMS et du renouvellement des infrastructures consenti par l'UE en Europe de l'Ouest, ainsi que par les nouveaux pays d'Europe de l'Est admis au sein de l'UE. Transport a fait des progrès importants en Europe de l'Est au cours de l'exercice 2007, surtout en Pologne, et au chapitre de la mise en œuvre de la technologie ERTMS en Italie, aux Pays-Bas et dans les pays nordiques.
– Le marché de l'Asie-Pacifique est soutenu par la demande dans le secteur du transport en commun, l'introduction des nouvelles technologies dans le secteur des grandes lignes et la reconnaissance grandissante de la technologie ERTMS. En Asie, Transport a maintenu sa position de chef de file en matière de technologie en Thaïlande, à Taiwan et en Corée du Sud.
– En Amérique du Nord, le marché demeure solide, grâce à la croissance actuelle du transport de marchandises et des investissements importants prévus dans le transport en commun.

PERSPECTIVES

Le marché devrait connaître un taux de croissance annuel composé se situant entre 1 % et 2 % au cours de la prochaine décennie. Les principaux facteurs qui alimentent la demande comprennent la technologie ERTMS, qui est de plus en plus reconnue dans le monde entier, le marché du transport en commun qui doit répondre à une demande croissante en Asie et en Europe, et le nouveau besoin de renouvellement et d'amélioration des infrastructures dans le secteur des grandes lignes.

VIII. PAYS STRATÉGIQUES

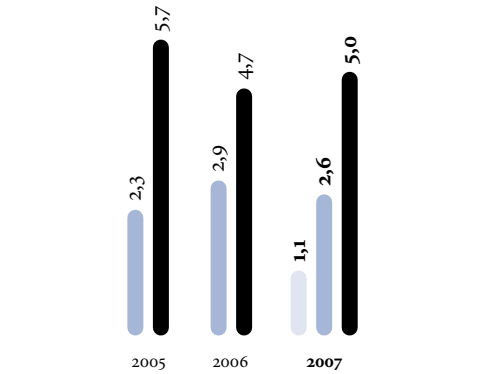
L'obtention du succès sur les marchés internationaux à croissance rapide fait partie intégrante de la stratégie à long terme de Transport. Pour ce faire, Transport a renforcé son réseau international de représentants principaux de pays pour les marchés importants et les marchés émergents au cours de l'exercice 2007. Quatre représentants principaux de pays ont été nommés conjointement avec Aéronautique pour la Chine, l'Inde, la Russie et le Mexique. Le rôle de ces représentants consiste à aligner les efforts de Bombardier sur ces marchés, à entrer en contact avec les leaders du milieu des affaires et de la scène politique, à appuyer les équipes de vente, et à mener et à soutenir des activités précises de développement des affaires. Pour chacun de ces marchés, des stratégies intégrées ont été préparées, englobant des possibilités de croissance de revenus tirés des produits et des services et d'engagement industriel.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

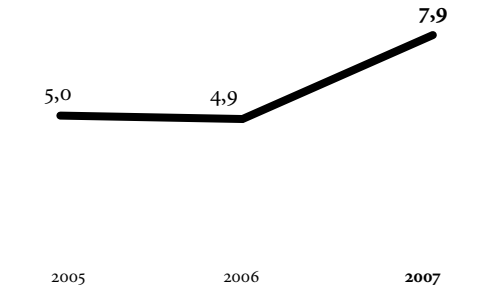
Afin d'offrir une flexibilité financière et opérationnelle accrue, la Société a mis en œuvre un plan de refinancement important pour modifier le profil de son passif. Le plan a été élaboré à partir de la récente stratégie visant à financer les besoins en fonds de roulement uniquement à partir des liquidités disponibles. Il incluait le remplacement de facilités de crédit importantes afin de réduire considérablement les coûts d'utilisation, en concluant une nouvelle facilité de lettres de crédit réservée uniquement à l'émission de lettres de crédit, et en les adossant à des titres déposés en garantie. Le plan comportait aussi un refinancement de la dette à long terme à brève échéance ainsi que des emprunts additionnels visant à reconstituer les liquidités utilisées pour financer les titres déposés en garantie en vertu de la nouvelle facilité de lettres de crédit. Ce refinancement a permis à la Société de repousser l'échéance moyenne pondérée de sa dette à long terme de trois ans. Les sections ci-dessous expliquent les diverses composantes de cet exercice de gestion du passif et son incidence sur les liquidités de la Société.

Les détails sur les montants disponibles en vertu des facilités de crédit et sur la dette à long terme aux 31 janvier 2007 et 2006 figurent à la note 8 – Facilités de crédit et à la note 10 – Dette à long terme, afférentes aux états financiers consolidés.

TITRES DÉPOSÉS EN GARANTIE, LIQUIDITÉS ET DETTE À LONG TERME
en milliards de dollars
(aux 31 janvier)



ÉCHÉANCE MOYENNE PONDÉRÉE DE LA DETTE À LONG TERME
(aux 31 janvier)



I. LIQUIDITÉS

Comme la nouvelle facilité de lettres de crédit est uniquement réservée à l'émission de lettres de crédit, tandis que certaines des facilités de crédit antérieures pouvaient être utilisées pour prélever des fonds et émettre des lettres de crédit, les liquidités de la Société ne comprennent que les espèces et les quasi-espèces.

L'évolution des espèces et quasi-espèces a été comme suit pour l'exercice 2007 :

Solde au 31 janvier 2006[1]	2 917 $
Produit de l'émission de dette à long terme	2 442
Remboursements de dette à long terme	(2 306)
Titres déposés en garantie	(1 145)
Flux de trésorerie disponibles	610
Cession d'activités abandonnées, déduction faite des espèces cédées	161
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	134
Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées	63
Autres	(228)
Solde au 31 janvier 2007	2 648 $

1 Exclut 5 millions $ en espèces et quasi-espèces liées aux activités abandonnées.

La Société est d'avis que ses espèces et quasi-espèces 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 lui permettront de combler tous les autres besoins financiers prévus.

II. FACILITÉS DE CRÉDIT

En décembre 2006, la Société a contracté une nouvelle facilité de lettres de crédit afin de remplacer les facilités de crédit existantes de 3,2 milliards € en Europe, et de 1,1 milliard $ en Amérique du Nord et les facilités de lettres de crédit de 290 millions € en Europe (les « facilités de crédit antérieures ») avant leurs échéances respectives au cours des exercices 2008 et 2009. La Société disposait d'une période de transition de 90 jours à partir du 18 décembre 2006, date d'entrée en vigueur de l'entente, pour annuler toutes les facilités de crédit antérieures et transférer les lettres de crédit connexes prélevées à la nouvelle facilité de lettres de crédit. À la date du présent rapport, toutes les facilités de crédit antérieures étaient annulées.

Les facilités de crédit et leur échéance ont été comme suit aux dates :

	MONTANTS CONFIRMÉS	MONTANTS DISPONIBLES	ÉCHÉANCE
31 janvier 2007	**5 590 $**	**1 179 $**	**2012**
31 janvier 2006	5 282 $	1 033 $	2008-2009

III. REFINANCEMENT DE LA DETTE À LONG TERME

En novembre 2006, la Société a émis les billets de premier rang suivants :

- 800 millions € (1,0 milliard $), à taux variable, échéant en novembre 2013;
- 385 millions $, portant intérêt à 8 %, échéant en novembre 2014; et
- 800 millions € (1,0 milliard $), portant intérêt à 7,25 %, échéant en novembre 2016.

Le produit net des billets de premier rang a été affecté aux éléments suivants :

- le remboursement de billets en circulation de BC totalisant 220 millions $ échéant en mars 2007;
- le rachat de billets en circulation de BC totalisant 500 millions € (640 millions $) échéant en mai 2007;
- le rachat de 218 millions € (279 millions $) de billets en circulation totalisant 500 millions € (640 millions $) échéant en février 2008;
- le financement de titres déposés en garantie de 869 millions € (1,1 milliard $) à l'égard des obligations de la Société envers les banques émettant les lettres de crédit en vertu de la nouvelle facilité de lettres de crédit; et
- les fins générales de la Société, y compris le versement des honoraires et frais liés à l'émission des billets de premier rang.

IV. BESOINS FUTURS DE LIQUIDITÉS

La Société a principalement besoin de liquidités pour le fonds de roulement, les dépenses en capital, le développement de produits, les remboursements de capital et versements d'intérêts sur la dette à long terme, le paiement des obligations en vertu des contrats de location et les distributions aux actionnaires.

Le tableau suivant résume les obligations de la Société à l'égard de sa dette à long terme, ses contrats de location et ses autres obligations au 31 janvier 2007, de même que le calendrier prévu des paiements :

	TOTAL	MOINS D'UN AN	1 AN À 3 ANS	4 À 5 ANS	PAR LA SUITE
Dette à long terme [1]	4 974 $	36 $	981 $	28 $	3 929 $
Obligations au titre de contrats de location-acquisition [1]	106	8	16	18	64
Obligations au titre de contrats de location-exploitation [2]	767	126	220	109	312
Engagements au titre de l'impartition	810	208	398	75	129
Obligations d'achat [3]	8 260	5 362	2 550	218	130
Autres obligations [4]	304	47	100	48	109
	15 221 $	5 787 $	4 265 $	496 $	4 673 $

1 Comprennent les remboursements de capital seulement.
2 Comprennent les obligations au titre des opérations de cession-bail et en vertu des contrats de location-exploitation.
3 Les obligations d'achat découlent d'ententes contractuelles exécutoires sur l'achat de biens ou de services dans le cours normal des affaires qui précisent toutes les modalités importantes, y compris : les quantités fixes ou minimums devant être achetées; les modalités de prix fixe, minimum, variable ou indexé; et le moment approprié de l'opération. Ces ententes sont résiliables moyennant une pénalité substantielle.
4 Remboursements de capital relatifs aux obligations de remboursement issues de mesures incitatives à la vente offertes par Aéronautique.

OBLIGATIONS D'ACHAT

La Société conclut normalement des contrats d'approvisionnement en stocks, qui établissent les prix et les quantités, ainsi que des délais de livraison à long terme. Ces ententes exigent des fournisseurs qu'ils fabriquent et livrent à temps des composants selon les calendriers de production de la Société. Ces ententes découlent de l'horizon étendu de planification de la production pour plusieurs produits de la Société, pour lesquels la livraison aux clients se fait sur une longue période. Une partie importante du risque de la Société découlant des contrats d'approvisionnement en stocks est atténuée par des contrats fermes conclus avec des clients et des ententes de partage du risque conclues avec des fournisseurs. Bien que cette éventualité ne soit pas prévue, la Société serait assujettie à des coûts de résiliation potentiellement importants, si l'un de ses programmes aéronautiques ou contrats à long terme devait prendre fin.

COTISATIONS AUX RÉGIMES DE RETRAITE DES EMPLOYÉS

La Société offre des régimes de retraite à prestations déterminées, des régimes de retraite à cotisations déterminées et des régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui sont décrits à la note 20 – Avantages sociaux futurs, afférente aux états financiers consolidés. Les cotisations futures aux régimes de retraite capitalisés varient en fonction des rendements réels des actifs des régimes et des hypothèses en matière de retraite et n'ont pas été prises en compte dans le tableau précédent (se reporter à la section Autres – Régimes de retraite).

V. SITUATION FINANCIÈRE

Les actifs et passifs ont été comme suit aux 31 janvier :

ACTIF (PASSIF)	**2007**	2006	EXPLICATION DES ÉCARTS
Espèces et quasi-espèces	**2 648 $**	2 917 $	Se reporter à la section Liquidités ci-dessus pour plus de renseignements.
Titres déposés en garantie	**1 129**	–	Titres déposés en garantie en vertu de la nouvelle facilité de lettres de crédit.
Débiteurs	**1 789**	1 684	Cette augmentation est principalement attribuable à un niveau plus élevé de débiteurs de Aéronautique (76 millions $), surtout par suite d'un niveau plus élevé d'activité pour les avions d'affaires.
Financement d'avions	**1 042**	1 457	Cette baisse est surtout due à la diminution du financement provisoire d'avions (192 millions $), et d'un arrangement conclu avec Delta (se reporter à la section Avions régionaux de Aéronautique pour plus de renseignements) (171 millions $).
Stocks bruts	**7 168**	6 539	L'accroissement des stocks bruts découle surtout de l'augmentation des produits finis et des programmes de Aéronautique (617 millions $), principalement pour les avions régionaux, et de l'écart de conversion découlant principalement du raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain dans Transport (l'« incidence des taux de change ») (182 millions $), en partie contrebalancés par la réduction nette de l'excédent sur les coûts moyens de production (227 millions $). L'accroissement du total des paiements reçus, des avances et des facturations progressives est surtout dû à un niveau plus élevé de paiements à Aéronautique (398 millions $), à la hausse des commandes de Transport (160 millions $) et à l'incidence des taux de change (177 millions $).
Paiement reçus et facturations progressives	**(3 207)**	(2 734)	
Stocks	**3 961**	3 805	
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	**(2 443)**	(2 191)	
Immobilisations corporelles	**2 936**	3 090	Cette diminution résulte surtout du fait que l'amortissement (475 millions $) est plus élevé que les ajouts nets (281 millions $).
Écart d'acquisition	**2 286**	2 142	Cette hausse découle surtout de l'incidence des taux de change (166 millions $).
Frais reportés – programme de multipropriété	**390**	270	Ces hausses découlent surtout du nombre plus élevé de livraisons d'avions liées au programme de multipropriété.
Revenus reportés – programme de multipropriété	**(487)**	(325)	
Actif d'impôts sur les bénéfices reportés	**813**	653	Cette augmentation nette reflète le recouvrement d'impôts sur les bénéfices reportés constaté au cours de l'exercice 2007 (87 millions $) et la constatation d'avantages fiscaux liés aux pertes d'exploitation dans l'Écart d'acquisition (22 millions $) et dans l'Écart de conversion (32 millions $).
Passif d'impôts sur les bénéfices reportés	**–**	(9)	
Actifs au titre des prestations constituées	**461**	384	Ces augmentations reflètent la constatation progressive de la situation de capitalisation des régimes de retraite et d'avantages complémentaires de retraite.
Passifs au titre des prestations constituées	**(995)**	(877)	
Actifs détenus à des fins de vente	**–**	237	Ces diminutions découlent de la vente d'activités abandonnées de BC (se reporter à la note 6 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente dans les états financiers consolidés).
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	**–**	(42)	
Autres actifs	**1 122**	843	Cette augmentation est surtout due à un paiement anticipé en vertu d'un contrat d'échange (150 millions $) et des frais de financement reportés surtout liés à l'émission de billets de premier rang et à la clôture de la nouvelle facilité de lettres de crédit (90 millions $).
Créditeurs et frais courus	**(6 839)**	(6 866)	Cette diminution est surtout due à la baisse des créditeurs et frais courus de Transport (250 millions $) et à l'arrangement susmentionné conclu avec Delta (171 millions $), en partie contrebalancés par l'incidence des taux de change (195 millions $) et la hausse des créditeurs et frais courus de Aéronautique (164 millions $).
Dette à long terme	**(5 080)**	(4 747)	Se reporter à la section Refinancement de la dette à long terme ci-dessus pour plus de renseignements.

De plus, l'écart de conversion a atteint 178 millions $ au 31 janvier 2007, comparativement à 105 millions $ au 31 janvier 2006. Cette augmentation est due à l'incidence des taux de change au cours de l'exercice 2007 sur les placements nets dans des établissements étrangers autonomes (162 millions $), en partie contrebalancée par l'incidence des opérations de couverture correspondantes, après impôts (89 millions $).

VI. SOUTIEN AU CRÉDIT

L'entente régissant la dette à long terme de BC comporte une clause restrictive et une entente de soutien de la Société connue sous l'appellation de « keepwell ». L'entente « keepwell » exige une participation de Bombardier Inc. d'au moins 51 % dans BC et une injection de capitaux propres si certains seuils de valeur nette n'étaient pas respectés ou si le ratio de couverture des charges fixes devenait inférieur à 1,2. Aux 31 janvier 2007 et 2006, la Société respectait toutes les modalités de l'entente régissant la dette à long terme de BC. Enfin, l'entente keepwell engage la Société à maintenir certaines clauses de manquement réciproques prévues dans l'entente régissant les débentures totalisant 150 millions $ CAN (127 millions $) de la Société venant à échéance en 2026, ainsi qu'à fournir de telles clauses dans toute émission future de titres d'emprunt.

VII. STRUCTURE DU CAPITAL

La structure du capital de la Société comprend la dette à long terme, la nouvelle facilité de lettres de crédit, les capitaux permanents, comme les actions privilégiées et ordinaires et les bénéfices non répartis. Les capitaux permanents excluent le cumul des autres éléments du résultat étendu. Le total de la structure du capital de la Société comprend la structure du capital de BC et de sa société mère, Bombardier Inc, lesquelles sont gérées de concert. La Société n'envisage pas actuellement de recourir à nouveau aux marchés financiers par l'entremise de BC.

L'objectif en matière de gestion des capitaux de la Société consiste à maintenir des capitaux suffisants pour satisfaire les exigences prévues et imprévues, y compris les changements inattendus dans la conjoncture économique, tout en améliorant les rendements pour les actionnaires et les avantages pour les autres parties prenantes. En l'absence de facilités de crédit disponibles pour prélever des fonds, la Société a décidé de ne pas utiliser les liquidités excédentaires pour effectuer des remboursements anticipés de dette à long terme, afin de maintenir un niveau prudent de liquidités.

Afin d'apporter des rajustements à sa structure du capital, la Société peut faire varier le montant des dividendes versés aux actionnaires, racheter ou émettre de nouvelles actions aux actionnaires, ou émettre ou rembourser de la dette à long terme. En plus de gérer sa structure du capital, la Société gère également le fonds de roulement pour minimiser ses besoins en liquidités. Grâce à cette gestion de la structure du capital et du fonds de roulement, la Société cherche à maintenir et à améliorer ses cotes de crédit actuelles afin d'améliorer son coût du capital moyen pondéré.

En vertu de sa nouvelle facilité de lettres de crédit, Bombardier doit respecter diverses clauses financières restrictives, notamment les exigences de maintenir (au sens des conventions connexes) :

- un ratio minimum du BAIIA sur les charges fixes de 3,5 pour 1 à la fin de chaque trimestre;
- un ratio maximum de la dette brute rajustée sur la structure du capital de 70 % à la fin de chaque trimestre jusqu'au 30 avril 2008, et de 65 % par la suite; et
- un ratio maximum de la dette nette rajustée sur le BAIIA de 2,5 pour 1 aux 31 janvier 2007 et 2008 et au 31 juillet 2008; de 3,75 pour 1 au 30 avril 2007, au 31 juillet 2007 et au 31 octobre 2007; de 2,75 pour 1 au 30 avril 2008; et de 2,0 pour 1 au 31 octobre 2008 et à la fin de chaque trimestre par la suite.

Les conventions régissant certains emprunts et la nouvelle facilité de lettres de crédit de la Société contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, interdisent à la Société :

- de contracter une dette additionnelle et de fournir des garanties;
- de rembourser la dette subordonnée;
- de créer ou de permettre certains privilèges;
- d'employer le produit de la vente d'actifs et des actions de filiales;
- de verser des dividendes et d'effectuer certains autres paiements assortis de restrictions;
- de créer ou de permettre des restrictions à la capacité de ses filiales de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres paiements;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées; et
- d'entreprendre certains regroupements, fusions ou cessions de la totalité ou de la quasi-totalité de ses actifs.

Au 31 janvier 2007, la Société respectait toutes les clauses restrictives.

ARRANGEMENTS HORS BILAN ET ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

I. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les principaux risques de change de la Société sont gérés par les secteurs et couverts par une trésorerie centralisée. Les risques de change sont gérés conformément à la politique et aux procédures de la Société en matière de change (la « politique »). La politique exige que chaque secteur détermine tous les risques de change éventuels découlant de ses activités et les couvre selon des critères préétablis. Le risque de taux d'intérêt est géré de manière centralisée afin d'en arriver à une combinaison appropriée de dettes à intérêt fixe et à intérêt variable et de réduire l'incidence de la fluctuation des taux d'intérêt sur les engagements financiers et les prêts intersociétés.

Les instruments financiers dérivés utilisés pour gérer les risques de change et de taux d'intérêt sont principalement composés de :

– contrats de change à terme;
– swaps de taux d'intérêt;
– swaps combinés de taux d'intérêt et de devises; et de
– garanties de taux plafonds.

Les programmes de couverture de change et de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement gardés jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change et les taux d'intérêt sur les éléments couverts.

Des précisions sur les instruments financiers dérivés en cours aux 31 janvier 2007 et 2006 et sur leur juste valeur marchande sont présentées à la note 19 – Instruments financiers, afférente aux états financiers consolidés.

PROGRAMMES DE COUVERTURE

Selon les lignes directrices de la Société, chaque secteur d'activité est tenu de couvrir ses risques de change comme suit :

SECTEUR	RISQUES COUVERTS	POLITIQUE DE COUVERTURE [1]
Aéronautique	Sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité, principalement le dollar canadien et la livre sterling.	Couverture d'un minimum de 85 % des risques identifiés pour les trois premiers mois, un minimum de 75 % pour les neuf mois suivants et un minimum de 50 % pour l'année suivante.
Transport	Rentrées ou sorties de fonds prévues liées à des revenus ou des coûts libellés dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité.	Couverture de 100 % des risques de change identifiés.

1 Des écarts à la politique sont permis sous réserve de limites maximales de risque préétablies.

Coûts libellés en devises de Aéronautique

Au 31 janvier 2007, les coûts prévus libellés en devises ainsi que la tranche couverte de ces coûts pour l'exercice 2008 s'établissaient comme suit :

	COÛTS PRÉVUS	TRANCHE COUVERTE	TAUX DE COUVERTURE MOYEN PONDÉRÉ
Coûts libellés en :			
Dollars canadiens	2 085 $	78 %	0,8632
Livres sterling	260 $	79 %	1,8186

La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à un examen annuel détaillé, dans le cadre de la préparation du budget annuel, des estimations de coûts et des quantités d'avions des programmes. En ce qui a trait à l'examen annuel détaillé, Aéronautique a maintenu cette année son hypothèse de taux de change à long terme de ses coûts prévus non couverts libellés en dollars canadiens à un taux moyen pondéré de 0,8696.

Sensibilité

Une variation de un cent de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 21 millions $ sur les coûts prévus de l'exercice 2008 de Aéronautique, compte non tenu des contrats de change à terme, et d'environ 5 millions $, compte tenu des contrats de change à terme en cours.

Une variation de un penny de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 3 millions $ sur les coûts prévus de l'exercice 2008 de Aéronautique, compte non tenu des contrats de change à terme, et d'environ 1 million $, compte tenu des contrats de change à terme en cours.

Contrats de change à terme

La Société a recours à des contrats de change à terme pour couvrir le risque de change découlant des flux de trésorerie prévus en devises. La Société utilise aussi des contrats de change à terme pour couvrir le risque de change découlant de la dette à long terme, de prêts intersociétés, de débiteurs et de ses placements nets dans des établissements étrangers autonomes.

La plupart des contrats de change à terme sont libellés en devises des principaux pays industrialisés :

– Chez Aéronautique, les contrats de change à terme visent surtout la vente de dollars américains et l'achat de dollars canadiens et de livres sterling.
– Chez Transport, les contrats de change à terme visent surtout la vente ou l'achat d'euros, de livres sterling, de dollars américains, de francs suisses, de dollars canadiens et d'autres devises de l'Europe de l'Ouest.

La juste valeur des contrats de change à terme est sensible aux fluctuations de taux de change. Les fluctuations de taux de change donnent lieu à des gains ou pertes sur les contrats de change à terme et sur l'élément couvert correspondant attribuable au risque sous-jacent qui se compensent.

Swaps de taux d'intérêt

La Société conclut des swaps de taux d'intérêt afin d'obtenir une combinaison appropriée de dettes à intérêt fixe et à intérêt variable. De plus, la Société conclut des swaps de taux d'intérêt afin de réduire l'incidence des fluctuations de taux d'intérêt sur les engagements financiers et de couvrir le risque de taux d'intérêt découlant du financement d'avions consenti aux clients d'avions régionaux. Les swaps prévoient l'échange de paiements d'intérêt en fonction d'un montant nominal prédéterminé au cours d'une période établie.

La juste valeur des swaps de taux d'intérêt est sensible aux fluctuations de taux d'intérêt. Celles-ci donnent lieu à des gains ou pertes sur les swaps de taux d'intérêt et sur l'élément couvert correspondant attribuable au risque sous-jacent qui se compensent.

Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises

La Société conclut des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises pour couvrir le risque de change et pour modifier les caractéristiques de taux d'intérêt de ses éléments couverts. Ces swaps comprennent l'échange d'obligations de paiements d'intérêts ainsi que de montants de capital dans deux devises différentes pour une période de temps déterminée. La juste valeur des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises varie de la même manière que pour les contrats de change à terme et les swaps de taux d'intérêt.

La Société conclut également des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises pour couvrir le risque de change lié à ses placements nets dans des établissements étrangers autonomes. Ces swaps comprennent l'échange d'obligations de paiements d'intérêts ainsi que de montants de capital dans deux devises différentes pour une période de temps déterminée. Les gains et pertes liés à ces swaps combinés de taux d'intérêt et de devises désignés et efficaces comme couverture sont constatés dans l'Écart de conversion.

Garanties de taux d'intérêt plafonds

La Société conclut des garanties de taux d'intérêt plafonds afin de gérer le risque lié à la hausse des taux d'intérêt découlant de la protection accordée à certains clients dans le cadre de la vente d'avions.

La juste valeur des garanties de taux d'intérêt plafonds est sensible aux fluctuations de taux d'intérêt et à la volatilité implicite. Ces fluctuations et cette volatilité implicite donnent lieu à des gains ou à des pertes sur les garanties de taux d'intérêt plafonds et sur les obligations financières connexes attribuables au risque sous-jacent qui se compensent.

II. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Les engagements et éventualités de la Société sont décrits à la note 21 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

GARANTIES DE CRÉDIT ET GARANTIES PORTANT SUR LA VALEUR RÉSIDUELLE

Dans le cadre de la vente de certains de ses produits, principalement des avions régionaux, la Société fournit un soutien financier sous forme de garanties de crédit et de garanties portant sur la valeur résiduelle qui sont destinées à accroître la capacité de clients à obtenir d'un tiers un financement leur permettant de procéder à l'acquisition des produits.

Les garanties de crédit sont exercées si, au cours de la période de financement (s'étalant de un an à 20 ans), un client manque

à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'un manquement. Dans le cas d'un manquement, la Société procède habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. La Société est habituellement rémunérée pour ces services.

Dans la plupart des cas, les garanties portant sur la valeur résiduelle sont des garanties fournies à la fin d'un arrangement de financement dont la durée est habituellement de quatre à 20 ans. Ces garanties procurent aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande des actifs sous-jacents baisserait sous la valeur garantie. La valeur des actifs sous-jacents peut être touchée par certains facteurs, y compris, sans s'y limiter, une période de ralentissement économique. Afin de réduire le risque pour la Société, les biens donnés en garantie doivent généralement, en vertu des arrangements de financement, respecter certaines conditions contractuelles de retour à la date d'expiration de la garantie. Si elle est réalisée, la garantie portant sur la valeur résiduelle prévoit un paiement limité contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, lequel équivaut habituellement aux premières pertes par rapport à un niveau garanti. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie que si les actifs sous-jacents sont vendus à un tiers.

Lorsqu'une garantie de crédit et une garantie portant sur la valeur résiduelle sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement qui vise les mêmes actifs sous-jacents, la garantie portant sur la valeur résiduelle ne peut être réalisée que si la garantie de crédit expire sans avoir été réalisée. Ainsi, les risques liés à ces garanties sont mutuellement exclusifs.

Pour gérer son risque relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle, la Société procède comme suit : contrôle des risques, mesure des risques, surveillance des risques et transfert des risques. La Société contrôle les risques de façon active en intégrant des clauses de protection et des sûretés dans les contrats commerciaux, de manière à réduire ses risques liés à de telles garanties. Des évaluations quantitatives des risques liés à de telles garanties sont effectuées et, le cas échéant, des provisions comptables adéquates sont établies dans les états financiers consolidés d'après un modèle d'évaluation des risques. La surveillance des risques consiste notamment à faire rapport régulièrement des risques à la direction, à surveiller activement la qualité de crédit, à effectuer des vérifications préalables de crédit sur le terrain et à intervenir de manière active. De plus, les tendances de la valeur des actifs sous-jacents pour les produits de la Société sont surveillées de près. En outre, la Société procède de temps à autre à un transfert de risques auprès d'assureurs indépendants dans le but de minimiser son risque relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle.

ENGAGEMENTS DE FINANCEMENT

La Société fournit quelquefois des engagements de financement pour faciliter l'accès de ses clients au capital. Ce soutien peut prendre diverses formes, y compris aider un client à obtenir et à structurer un prêt et les capitaux nécessaires pour l'acquisition d'avions ou encore fournir l'assurance que les prêts et les capitaux sont disponibles pour financer ces acquisitions. La Société peut consentir un financement provisoire aux clients pendant que les ententes de financement permanent sont mises en place.

Au 31 janvier 2007, la Société avait des engagements de financement totalisant 1,7 milliard $ liés à sept clients relativement à la vente future d'avions, dont les livraisons sont prévues d'ici à l'exercice 2010, déduction faite des financements déjà confirmés auprès de tiers. La Société atténue ses risques liés au crédit et aux taux d'intérêt en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement qui doivent être remplies par les parties faisant l'objet de la garantie afin de bénéficier de l'engagement de la Société et en concluant des garanties de taux d'intérêt plafonds. Des financements totalisant 1,9 milliard $ ont été mis en place par la Société pour des clients durant l'exercice 2007 (2,9 milliards $ durant l'exercice 2006).

La Société est d'avis qu'elle pourra respecter ses engagements de financement envers ses clients au cours de l'exercice 2008 au moyen de financements de tiers. Toutefois, sa capacité de respecter ses engagements de financement pourrait souffrir de nouvelles difficultés financières dans l'industrie de l'aviation commerciale en général et de certains clients en particulier, et de la solvabilité actuelle et future de la Société.

AUTRES ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Dans le cadre de ses contrats avec les sociétés Metronet pour la modernisation du métro de Londres, la Société s'est engagée à fournir des garanties (cautionnements et lettres de crédit) à l'appui de ses obligations. Ces engagements se prolongent jusqu'en 2015. Au 31 janvier 2007, des cautionnements venant à échéance en 2011 et totalisant 181 millions £ (355 millions $) étaient en vigueur. La période de validité des cautionnements doit être reconduite d'année en année. Dans le cas où les cautionnements ne seraient pas reconduits, la Société pourrait devoir fournir, dans l'année qui suit, d'autres garanties qui pourraient réduire les montants disponibles en vertu de la nouvelle facilité de lettres de crédit.

Au fil des ans, Aéronautique a investi plus de 3,3 milliards $ dans l'outillage des programmes et d'autres montants importants dans le développement des produits et des immobilisations corporelles. La Société reçoit un soutien financier de divers paliers gouvernementaux visant le développement d'avions. Certains programmes de soutien financier exigent que la Société verse des montants aux gouvernements, au moment de la livraison des produits, lorsqu'est atteint un niveau minimal convenu de ventes de produits connexes. Si le niveau minimal convenu n'est pas atteint, aucun montant

n'est payable aux gouvernements. La Société comptabilise le montant payable aux gouvernements au moment où le produit donnant lieu à ce paiement est livré. En ce qui a trait aux programmes d'avions de Aéronautique, la Société avait reçu un soutien gouvernemental éventuellement remboursable totalisant 519 millions $ au 31 janvier 2007 (506 millions $ au 31 janvier 2006). Le montant total remboursé relativement à ce soutien gouvernemental s'établissait à 284 millions $ au 31 janvier 2007 (238 millions $ au 31 janvier 2006). Le solde maximum non actualisé remboursable, reposant surtout sur les livraisons d'avions futures, totalisait 481 millions $ au 31 janvier 2007 (535 millions $ au 31 janvier 2006). Le montant remboursable fondé uniquement sur le total des quantités restantes des programmes d'avions aux fins comptables était de 207 millions $ au 31 janvier 2007 (226 millions $ au 31 janvier 2006).

Le 7 février 2005, le Teamsters Local 445 Freight Division Pension Fund a intenté un recours collectif devant la cour de district américaine du Southern District of New York contre la Société, Bombardier Capital Inc., Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation (« BCMSC ») et autres pour violations présumées des lois fédérales sur les valeurs mobilières relatives aux certificats de titres de premier rang / subordonnés avec flux identiques de série 2000-A (Senior/ Subordinated Pass-Through Certificates, Series 2000-A) de BCMSC échéant le 15 janvier 2030. Le 15 avril 2005, les plaignants ont déposé un recours modifié. Les modifications comprennent l'inclusion de tous les acheteurs sur le marché secondaire de certificats de titres de premier rang / subordonnés avec flux identiques de série 1998-A, de série 1998-B, de série 1998-C, de série 1999-A, de série 1999-B, de série 2000-A et de série 2000-B de BCMSC comme composante de la demande de recours collectif. Bien que la Société ne puisse prédire l'issue d'un litige, selon l'information actuellement disponible, la Société a l'intention de défendre vigoureusement sa position.

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des poursuites en cours au 31 janvier 2007, selon l'information actuellement disponible, la direction est d'avis que la résolution de ces actions judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

III. ARRANGEMENTS FINANCIERS

Outre les obligations en vertu de contrats de location hors bilan communiquées ailleurs dans le présent rapport de gestion, la Société a accès à des facilités d'affacturage et d'autres arrangements hors bilan.

FACILITÉS D'AFFACTURAGE

La Société a parfois recours à des facilités d'affacturage en Europe en vertu desquelles elle peut vendre sans recours des débiteurs admissibles dans le cours normal de ses affaires. Au cours de l'exercice 2007, la Société a vendu 298 millions $ de débiteurs à ces facilités (408 millions $ au cours de l'exercice 2006), dont l'encours au 31 janvier 2007 s'élevait à 113 millions $ (2 millions $ au 31 janvier 2006).

AUTRES ARRANGEMENTS

RASPRO

En septembre 2005, une opération de titrisation de 1,7 milliard $ a été conclue afin de fournir un financement sous forme de baux à long terme visant 70 avions régionaux. Dans le cadre de cette opération, la Société a fourni des améliorations de crédit et pris une participation subordonnée. En outre, la Société fournit des services de gestion en contrepartie d'honoraires au prix du marché. Du produit brut de 1,7 milliard $, une tranche d'environ 500 millions $ a été affectée au paiement de tiers dans le cadre de structures de financement provisoire hors bilan. Compte tenu du paiement de dépenses et d'autres paiements, la Société a reçu environ 1,0 milliard $.

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

En outre, après le 31 janvier 2007, la Société a achevé les modalités de son soutien financier indirect en faveur d'une agence gouvernementale relativement au soutien direct de l'agence en faveur de la structure RASPRO et d'autres structures de financement liées à la vente d'avions régionaux.

Les éléments susmentionnés n'ont pas eu d'incidence importante sur les états financiers de la Société.

Contrat de cession-bail

Au cours de l'exercice 2005, la Société a conclu un contrat de cession-bail de 300 millions $ d'une durée de trois ans avec des tiers. En vertu de ce contrat, la Société peut, entre autres, vendre des avions d'affaires d'occasion à ces tiers qui, à leur tour, les louent à la Société pour une période de 24 mois. La Société a le droit de racheter les avions au cours de la période de location à des prix prédéterminés. Des avions dont la valeur totalisait 64 millions $ et 41 millions $ étaient vendus et loués au 31 janvier 2007 et 2006 relativement à ce contrat de cession-bail.

IV. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES («EDDV»)

Le tableau suivant résume par secteur les principales EDDV dans lesquelles la Société détient des droits variables aux 31 janvier:

	2007		2006	
	ACTIF	PASSIF	ACTIF	PASSIF
Aéronautique				
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux	**6 985 $**	**4 245 $**	6 946 $	4 106 $
Structure de cession-bail	**13**	**13**	15	15
Transport				
Partenariats	**5 993**	**5 450**	4 805	4 326
Garantie de soutien à la vente	**579**	**572**	529	523
Comptes de dépôt en espèces	**75**	**75**	70	70
	13 645	**10 355**	12 365	9 040
Moins actifs et passifs des EDDV consolidées:				
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux	**8**	**7**	67	65
Structure de cession-bail	**13**	**13**	15	15
Comptes de dépôt en espèces	**75**	**75**	70	70
	96	**95**	152	150
Actifs et passifs des EDDV non consolidées	**13 549 $**	**10 260 $**	12 213 $	8 890 $

Les passifs comptabilisés par suite de la consolidation de certaines EDDV ne constituent pas des droits additionnels sur les actifs généraux de la Société. Ils représentent plutôt des droits sur des actifs particuliers des EDDV consolidées. Par ailleurs, les actifs constatés par suite de la consolidation de certaines EDDV ne représentent pas des actifs additionnels qui pourraient être utilisés pour satisfaire à des réclamations visant les actifs généraux de la Société. La consolidation de la dette résultant de l'application de la NOC-15 est exclue du calcul du ratio financier de la Société pour les structures existant avant le 1er mai 2004 ou lorsque la dette des EDDV consolidées est sans recours contre la Société pour les structures constituées à compter du 1er mai 2004. La totalité de la dette consolidée renvoie aux structures qui existaient avant le 1er mai 2004. En outre, la consolidation d'EDDV n'entraîne pas de changement au titre des risques liés au crédit et à la fiscalité et des risques de nature juridique de la Société.

Aéronautique

Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux – La Société a offert des garanties de crédit ou des garanties portant sur la valeur résiduelle, ou les deux, à certaines structures d'accueil créées uniquement i) pour acheter des avions régionaux de la Société et pour louer ces avions à des sociétés aériennes; et ii) pour acheter des actifs financiers liés à la vente d'avions régionaux.

En général, ces structures d'accueil sont financées par une dette à long terme consentie par des tiers et par du capital émis à des porteurs de titres non liés qui profitent d'incitatifs fiscaux. L'avion est cédé en garantie de la dette à long terme de la structure d'accueil. Les droits variables de la Société liés à ces structures d'accueil prennent la forme de garanties de crédit, de garanties portant sur la valeur résiduelle, de prêts subordonnés et de droits résiduels. La Société offre également des services de gestion à certaines de ces structures d'accueil en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

La Société a conclu que la plupart des structures d'accueil sont des EDDV et qu'elle est le principal bénéficiaire d'une d'entre elles seulement, laquelle a été consolidée. Pour toutes les autres structures d'accueil, la consolidation ne convient pas en vertu de la NOC-15. Le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces structures d'accueil non consolidées s'élevait à 2,1 milliards $, pour lequel 418 millions $ en provisions et passifs pouvaient servir à couvrir ce risque au 31 janvier 2007 (respectivement 2,1 milliards $ et 551 millions $ au 31 janvier 2006). Le risque maximal de la Société en vertu de ces garanties est présenté à la note 21 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

Transport

Partenariats – La Société est devenue partie à des partenariats, en vue de fournir du matériel de transport sur rail, des travaux de génie civil et des services à long terme connexes, comme l'exploitation et l'entretien du matériel de transport sur rail.

La participation de la Société à des entités créées dans le cadre de ces partenariats se fait surtout au moyen de placements en actions ou en titres d'emprunt subordonnés, ou les deux, et de contrats de fabrication, de vente et de service à

long terme. La Société a conclu que certaines de ces entités sont des EDDV, mais qu'elle n'en est pas le principal bénéficiaire. Par conséquent, ces entités n'ont pas été consolidées. La Société continue de comptabiliser ces investissements à la valeur de consolidation, constatant sa quote-part du bénéfice net ou de la perte nette d'après les modalités du contrat de partenariat.

Garanties de soutien à la vente – En août 1998, la Société a donné des garanties portant sur la valeur résiduelle de rames automotrices électriques et diesels vendues à Lombard Leasing Contracts Limited (« Lombard »). En vertu d'une structure de location-exploitation, Lombard loue des trains à un tiers exploitant. La Société a conclu que Lombard est une EDDV, mais que la Société n'en est pas le principal bénéficiaire. Par conséquent, cette entité n'a pas été consolidée. Le risque maximal de la Société par suite de sa participation dans Lombard est limité à ses garanties portant sur la valeur résiduelle totalisant 134 millions $ au 31 janvier 2007 (124 millions $ au 31 janvier 2006). Le risque maximal de la Société découlant de ces garanties est présenté à la note 21 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

Comptes de dépôt en garantie – Relativement à la vente de certains éléments de matériel de transport sur rail effectuée par Adtranz avant son acquisition par la Société en mai 2001, les acquéreurs ont reçu le droit, dans certaines conditions, de revendre le matériel à la Société à des prix prédéterminés à trois dates distinctes, à compter de l'exercice 2009. En outre, la Société peut être tenue, à compter de l'exercice 2009, et en cas de défaut de paiement de la part du client au prestataire de financement, de racheter le matériel.

Par suite de ces engagements, Fabian Investments Limited et Lineal Investments Limited ont été créées, et des fonds ont été déposés dans un compte de dépôt en garantie par le locataire du matériel. Ces fonds, ainsi que l'intérêt cumulé, devraient suffire à couvrir entièrement le risque de la Société. La Société a conclu que ces structures d'accueil sont des EDDV et qu'elle en est le principal bénéficiaire. Par conséquent, ces structures d'accueil ont été consolidées. Leurs actifs, consistant en encaisse affectée, sont présentés dans les Autres actifs, et leurs passifs, constitués d'une provision pour obligations de rachat, sont présentés sous Obligations de rachat à la note 21 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

AUTRES

I. ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les principales conventions comptables de la Société sont décrites dans les notes afférentes aux états financiers consolidés. La préparation des états financiers selon les PCGR exige l'utilisation d'estimations, de jugements et d'hypothèses. Les estimations comptables critiques, qui sont reconsidérées régulièrement et qui peuvent changer d'une période à l'autre, sont décrites dans la présente section. Une estimation comptable est considérée comme critique si elle exige que la direction formule des hypothèses sur des questions très incertaines au moment où elle est établie, si des estimations différentes pourraient avoir été raisonnablement utilisées ou si des changements de l'estimation qui sont susceptibles de se produire auraient une incidence notable sur la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Société d'une période à l'autre.

L'analyse de sensibilité incluse dans la présente section devrait être utilisée avec prudence, étant donné que les variations sont hypothétiques et que l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

MÉTHODE DU COÛT MOYEN

La méthode du coût moyen est utilisée par Aéronautique pour le lot initial d'un programme. Cette méthode consiste à comptabiliser au Coût des ventes le coût de production unitaire moyen estimatif de chaque avion.

Le coût de production unitaire moyen estimatif d'un avion est établi en fonction des estimations, pour le lot initial d'un programme donné, de la quantité totale d'avions du programme aux fins comptables et du total des coûts de production ainsi que de la durée prévue raisonnable de la période de production des avions.

Les quantités des programmes aux fins comptables sont fondées sur l'évaluation des conditions du marché et de la demande anticipée des avions en question, compte tenu, entre autres, des commandes fermes en main.

Les coûts de production comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe ainsi que les coûts indirects de fabrication. Le total des coûts de production est estimé d'après des coûts réels et des prévisions de coûts des matériaux, de taux de change, de productivité de la main-d'œuvre, de niveau d'emploi et de salaires. Les estimations des coûts sont fondées surtout sur les tendances historiques du rendement, les tendances économiques, les conventions collectives et les informations obtenues des fournisseurs. Les coûts de production sont également fondés sur le concept de la courbe d'apprentissage, qui prévoit une diminution des coûts au fur et à mesure que les tâches et les techniques de production deviennent plus efficientes grâce à l'expérience acquise. Ainsi, le coût de production réel unitaire engagé au cours de la phase initiale d'un programme excédera le coût de production unitaire moyen estimatif pour l'ensemble du programme. Cet écart, soit l'ex-

cédent sur les coûts moyens de production, est inclus dans les stocks et devrait être recouvré sur les ventes d'avions qui doivent être produits ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne.

La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à un examen annuel détaillé, dans le cadre de la préparation du budget annuel, des estimations de coûts et des quantités d'avions des programmes. L'incidence de toute révision donne lieu à un rajustement cumulatif au cours de la période où la révision a lieu.

Sensibilité

Une variation de 1 % des coûts de production futurs estimatifs des quantités restantes de tous les programmes comptabilisés selon la méthode du coût moyen aurait fait augmenter ou diminuer le coût des ventes de la Société d'environ 30 millions $ au cours de l'exercice 2007, dont 21 millions $ au titre de rajustement cumulatif pour les exercices précédents.

OUTILLAGE DES PROGRAMMES AÉRONAUTIQUES

L'outillage des programmes aéronautiques est amorti sur dix ans et fait l'objet d'un test afin de déterminer s'il a subi une perte de valeur lorsque certains événements ou changements de circonstances indiquent que la valeur comptable de l'outillage peut ne pas être recouvrable. Le test de recouvrabilité est effectué à l'aide des flux de trésorerie nets futurs prévus non actualisés qui sont directement associés à l'utilisation de l'actif. Une dépréciation est constatée dans Amortissement lorsque la valeur non actualisée des flux de trésorerie futurs prévus est inférieure à la valeur comptable de l'outillage des programmes. Le montant de la dépréciation, le cas échéant, représente l'écart entre la valeur comptable et la juste valeur de l'outillage des programmes. Les estimations des flux de trésorerie futurs nets sur la durée de vie utile résiduelle de l'outillage des programmes sont assujetties à des incertitudes quant aux prix de vente prévus ainsi qu'à des estimations et à des jugements similaires à ceux décrits à la section Méthode du coût moyen ci-dessus.

MESURES INCITATIVES À LA VENTE

La Société offre des mesures incitatives à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle, principalement liées aux ventes d'avions régionaux. La direction examine le risque maximal relatif aux engagements liés à la valeur résiduelle future d'un avion et, dans le cadre des garanties de crédit, la solvabilité de l'emprunteur. Des provisions sont établies au moment de la vente de l'avion sous-jacent et sont revues tous les trimestres. Les mesures incitatives à la vente hors caisse sont incluses dans le Coût des ventes, et les mesures incitatives à la vente au comptant sont présentées en réduction des Revenus de fabrication. La valeur future prévue de l'avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris de l'information recueillie sur la vente d'avions semblables dans le marché secondaire. La solvabilité des emprunteurs à qui des garanties de crédit ont été fournies est fondée sur les cotes de crédit publiées par les agences de notation lorsqu'elles sont disponibles. La solvabilité des autres emprunteurs est évaluée à l'aide de modèles d'évaluation internes (se reporter à la note 21 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés pour obtenir plus d'information sur ces garanties).

Sensibilité

Au 31 janvier 2007, si la valeur résiduelle future des avions retenue pour calculer la provision pour les garanties de crédit et les garanties portant sur la valeur résiduelle fournies dans le cadre de la vente d'avions avait diminué de 5 %, le coût des ventes aurait augmenté d'environ 90 millions $ pour l'exercice 2007.

CONTRATS À LONG TERME

Transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats à long terme avec des clients. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication des produits, y compris la révision des véhicules et des composants, sont constatés selon la méthode de l'avancement des travaux. Les revenus et les marges des contrats de services d'entretien conclus à compter du 17 décembre 2003 sont constatés proportionnellement au total des coûts initialement prévus au début du contrat. Les contrats à long terme requièrent l'utilisation d'estimations pour l'établissement des coûts totaux, des revenus et du degré d'avancement des travaux.

Les coûts d'un contrat comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts comme ceux liés aux garanties et au transport. Le total des coûts est estimé d'après des prévisions de coûts des matériaux, de taux d'inflation, de taux de change, de productivité de la main-d'œuvre et de niveau d'emploi et de salaires, et est touché par la nature et la complexité des travaux à exécuter, par l'incidence des modifications des commandes et des retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques du rendement, les tendances économiques, les conventions collectives et les informations obtenues des fournisseurs.

Les estimations des revenus sont établies à partir du prix négocié pour chaque contrat après rajustement pour demandes de modifications, réclamations et modalités contractuelles qui prévoient un rajustement du prix en cas d'écart par rapport aux tendances inflationnistes prévues. Les demandes de modifications et les réclamations sont comprises dans les revenus lorsqu'elles peuvent être estimées de manière fiable et que leur réalisation est probable.

Le degré d'avancement des travaux est habituellement établi en fonction des coûts réels engagés par rapport aux coûts estimatifs totaux du contrat, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du degré d'avancement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de la réalisation du contrat. La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à un examen annuel détaillé, dans le cadre de la préparation de son budget annuel, visant les coûts d'achèvement estimatifs, les estimations du degré d'avancement des travaux, les revenus et les marges constatés pour chaque contrat. L'incidence de toute révision donne lieu à un rajustement cumulatif au cours de la période où la révision a lieu.

Si la révision d'un contrat indique une marge brute négative, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée dans la période au cours de laquelle la marge brute négative est identifiée.

Sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats en cours comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux dans Transport ferait diminuer les marges d'environ 75 millions $, alors qu'une baisse de 1 % des coûts futurs estimatifs ferait augmenter les marges d'environ 55 millions $ pour l'exercice 2007.

ÉCART D'ACQUISITION

L'écart d'acquisition comptabilisé découle de l'acquisition de Adtranz.

L'écart d'acquisition fait l'objet d'un test de dépréciation annuel en deux étapes, ou plus souvent si des événements ou des circonstances, comme une diminution importante des revenus, des bénéfices ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif pourrait avoir subi une perte de valeur. Au cours de la première étape, la juste valeur d'une unité d'exploitation, selon les flux de trésorerie futurs actualisés, est comparée à sa valeur comptable. Si la juste valeur est plus élevée que la valeur comptable, aucune dépréciation n'est réputée exister et il n'est pas nécessaire de procéder à la deuxième étape. Si la juste valeur est moins élevée que la valeur comptable, un deuxième test doit être effectué selon lequel la juste valeur implicite de l'écart d'acquisition de l'unité d'exploitation doit être estimée. Cette juste valeur implicite correspond à l'excédent de la juste valeur de l'unité d'exploitation sur la juste valeur des actifs nets identifiables de l'unité d'exploitation. La tranche de la valeur comptable de l'écart d'acquisition qui excède sa juste valeur implicite est portée aux résultats. La Société a choisi son quatrième trimestre comme période de test annuel de l'écart d'acquisition.

Les prévisions de flux de trésorerie futurs reposent sur les meilleures estimations des revenus, des coûts de production, des coûts indirects de fabrication et des autres coûts de la Société. Ces estimations sont établies à partir d'un examen des contrats existants, des commandes futures prévues, de la structure actuelle des coûts, des variations prévues des coûts, des conventions collectives et de la conjoncture générale du marché et elles doivent être revues et approuvées par la haute direction.

ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

La Société consolide les EDDV pour lesquelles elle assume la majorité du risque de pertes, a le droit de recevoir la majorité des rendements résiduels (si aucune partie n'assume la majorité des pertes de l'EDDV), ou les deux (le principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit, généralement, constater initialement tous les actifs, passifs et parts des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à la juste valeur à la date où le détenteur de droits variables devient le principal bénéficiaire. Se reporter à la note 22 – Entités à détenteurs de droits variables, afférente aux états financiers consolidés pour plus de renseignements sur les EDDV. La Société révise sa décision initiale à l'égard de la comptabilisation des EDDV lorsque certains événements se produisent, comme des changements dans les documents constitutifs ou les arrangements contractuels connexes.

La Société recourt à divers processus d'estimation complexes fondés sur des facteurs qualitatifs et quantitatifs pour déterminer si une entité est une EDDV et pour analyser et établir ses pertes prévues et ses rendements résiduels prévus. Ces processus nécessitent l'estimation des flux de trésorerie futurs et du rendement de l'EDDV, l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie par rapport aux flux de trésorerie prévus et la répartition des pertes prévues et des rendements résiduels prévus entre les détenteurs de droits variables pour ensuite déterminer qui est le principal bénéficiaire. En outre, il faut faire preuve de jugement dans l'application de ces règles de consolidation aux opérations de la Société.

Les droits variables comprennent principalement des garanties de crédit, des garanties portant sur la valeur résiduelle et des prêts subordonnés consentis à certaines structures d'accueil créées uniquement pour acheter des avions régionaux, ainsi que des véhicules de partenariat créés pour fournir du matériel de transport sur rail et des travaux de génie civil, ainsi que des services à long terme connexes.

GARANTIES DE PRODUITS

La Société émet des garanties pour les produits vendus relatives aux systèmes, aux accessoires, au matériel, aux pièces et aux logiciels développés par la Société.

Une provision pour le coût des garanties est constituée lorsque les revenus tirés du produit sous-jacent sont comptabilisés. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et la couverture de contre-garanties offertes par les fournisseurs de la Société.

La Société examine trimestriellement ses provisions pour garanties de produits constatées et tout rajustement est comptabilisé à l'état des résultats. Les dépenses engagées au titre de garanties sont comptabilisées dans le Coût des ventes.

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Les coûts et obligations au titre des prestations de retraite et de certaines autres prestations aux employés dépendent des hypothèses utilisées pour calculer ces montants. Le taux d'actualisation, le taux de rendement prévu à long terme des actifs des régimes et le taux de croissance des salaires constituent d'importants éléments de la mesure des coûts et des obligations. Les autres hypothèses incluent le taux d'inflation et le taux de croissance ou de décroissance du coût des soins de santé, de même que certains facteurs démographiques tels que l'âge du départ à la retraite des employés, les taux de mortalité et le taux de roulement du personnel. Les hypothèses sont revues et mises à jour une fois l'an.

Sensibilité – taux d'actualisation

Le taux d'actualisation permet à la Société de présenter les prestations futures estimatives à leur valeur actualisée à la date de mesure. La direction a peu de latitude quant au choix du taux d'actualisation, car ce taux doit représenter les taux du marché pour les placements à revenu fixe de qualité supérieure disponibles pour la période à courir jusqu'à l'échéance des prestations. Un taux d'actualisation moins élevé accroît l'obligation au titre des prestations et le coût des avantages.

Une variation de 0,25 % du taux d'actualisation moyen pondéré augmenterait ou réduirait le coût des avantages prévu d'environ 35 millions $ pour l'exercice 2008.

Sensibilité – taux de rendement prévu à long terme des actifs des régimes

Le taux de rendement prévu à long terme des actifs des régimes est déterminé d'après les rendements historiques, les estimations futures des rendements des placements à long terme et la répartition de l'actif. Une hypothèse prévoyant un rendement moins élevé entraîne une augmentation du coût des avantages.

Une variation de 0,25 % du taux de rendement moyen pondéré augmenterait ou réduirait le coût des avantages prévu d'environ 11 millions $ pour l'exercice 2008.

Sensibilité – taux de croissance des salaires

Le taux de croissance des salaires est établi en fonction de la structure des salaires actuelle, de la croissance historique et des hausses de salaires prévues.

Une variation de 0,25 % du taux de croissance des salaires moyen pondéré augmenterait ou réduirait le coût des avantages prévu d'environ 18 millions $ pour l'exercice 2008.

IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société comptabilise des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés, découlant de reports prospectifs de pertes d'exploitation et d'écarts temporaires déductibles.

La direction évalue périodiquement la réalisation de ces actifs d'impôts sur les bénéfices reportés afin de déterminer si la constitution d'une provision pour moins-value est nécessaire. D'après les éléments probants recueillis, tant positifs que négatifs, la Société établit s'il est plus probable qu'improbable que la totalité ou une partie des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés sera réalisée. Les facteurs considérés comprennent les bénéfices futurs estimatifs fondés sur des prévisions internes, les pertes cumulatives des derniers exercices, l'historique de reports prospectifs de pertes et d'autres actifs d'impôts sur les bénéfices non utilisés ainsi que des stratégies de planification fiscale prudentes et réalisables.

II. RÉGIMES DE RETRAITE

La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés et non capitalisés, au Canada comme à l'étranger.

- Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs sont investis séparément dans des fiducies. Ces régimes peuvent être en situation de surcapitalisation ou de sous-capitalisation, selon différents facteurs comme le rendement des placements. Les régimes capitalisés se trouvent principalement en Amérique du Nord, au Royaume-Uni et en Suisse. Dans le cadre de ces régimes, les cotisations à verser par l'employeur sont déterminées conformément aux exigences réglementaires de chaque administration locale.
- Les régimes non capitalisés sont des régimes qui ne comportent pas d'actifs distincts. Ces régimes, pour lesquels la Société n'a aucune obligation de capitalisation préalable, se trouvent principalement dans des pays situés sur le territoire continental européen. Dans ces pays, la constitution d'actifs distincts pour les régimes de retraite est interdite ou ne respecte pas les pratiques locales. Les cotisations à verser par l'employeur pour ces régimes correspondent aux versements de prestations faits aux participants.

La Société utilise le 31 décembre comme date de mesure aux fins comptables.

La situation financière des régimes de retraite à prestations déterminées de la Société et d'autres renseignements sur ces régimes sont présentés à la note 20 – Avantages sociaux futurs, afférente aux états financiers consolidés.

HYPOTHÈSES

La Société établit des hypothèses après un examen périodique de facteurs, tels que les prévisions de rendement à long terme préparées par des conseillers ou des économistes, le rendement historique et prévu des placements, les courbes des taux d'intérêt d'obligations à long terme de sociétés de qualité supérieure, les hypothèses d'inflation à long terme et les recommandations des actuaires. En ce qui a trait aux titres de participation, la Société se sert d'une évaluation fondée sur les valeurs marchandes des actifs qui, aux fins de la mesure du coût des prestations, tient compte de l'incidence des gains ou pertes sur une période de trois ans à partir de l'exercice pendant lequel ces gains ou pertes surviennent. Quant aux placements autres que les placements en titres de participation, la Société se sert d'une évaluation fondée sur les valeurs marchandes actuelles. La Société reflète à l'avance le coût des hausses discrétionnaires futures des prestations de retraite dans le cas des régimes qui ont l'habitude d'en consentir régulièrement, et le coût des améliorations futures de l'espérance de vie.

DÉFICIT DES RÉGIMES DE RETRAITE

Au 31 décembre 2006 (« date de mesure »), le déficit des régimes de retraite totalisait 1,8 milliard $ (2,3 milliards $ au 31 décembre 2005). Ce montant inclut l'obligation au titre des prestations constituées des régimes non capitalisés de 521 millions $ au 31 décembre 2006 (493 millions $ au 31 décembre 2005).

La baisse du déficit est surtout due aux éléments suivants :

- l'excédent des cotisations, y compris les cotisations discrétionnaires versées par la Société, sur le coût des services rendus au cours de l'exercice (169 millions $);
- le rendement des actifs des régimes dépassant les intérêts débiteurs (160 millions $);
- le gain actuariel net, y compris l'incidence de la hausse du taux d'actualisation dans tous les pays importants, sauf le Canada, en partie contrebalancé par la modification des hypothèses relatives à l'inflation et à la hausse des salaires au Canada et au Royaume-Uni (154 millions $); et
- l'incidence nette des modifications des régimes (92 millions $).

En partie contrebalancés par :

- l'incidence négative des fluctuations du taux de change (105 millions $).

Sensibilité

Il est estimé qu'une hausse ou baisse de 0,25 % du taux d'actualisation moyen pondéré courant utilisé pour calculer la valeur actualisée nette de l'obligation au titre des prestations de retraite constituées diminuerait ou augmenterait celle-ci d'environ 310 millions $.

MONTANTS NON CONSTATÉS

Les gains et pertes actuariels nets, fondés sur la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, qui excèdent 10 % du montant le plus élevé entre l'obligation au titre des prestations constituées et la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, de même que les coûts des services passés, sont portés aux résultats sur la durée moyenne pondérée estimative du reste de la carrière active des participants. L'amortissement des montants nets non constatés devrait constituer 85 millions $ du coût estimatif des régimes de retraite pour l'exercice 2008.

COÛT DES RÉGIMES DE RETRAITE

Le coût des régimes de retraite pour les activités poursuivies s'est élevé à 366 millions $ pour l'exercice 2007, comparativement à 287 millions $ pour l'exercice 2006. Cette augmentation découle surtout de la baisse des taux d'actualisation du 31 décembre 2004 au 31 décembre 2005.

Le coût des régimes de retraite est capitalisé au titre des coûts de main-d'œuvre et inclus dans les stocks et l'outillage des programmes aéronautiques ou constaté directement dans les résultats.

Pour l'exercice 2008, le coût estimatif des régimes de retraite est de 259 millions $. La diminution prévue résulte surtout de la diminution du déficit des régimes telle qu'elle est expliquée sous Déficit des régimes de retraite ci-dessus.

CAPITALISATION

La Société satisfait aux exigences réglementaires de chaque administration locale en matière de cotisations à verser, exigences conçues pour protéger les droits des participants. Comme la méthode de mesure utilisée pour déterminer le coût des prestations des régimes de retraite est, en général, plus prudente que les exigences réglementaires de la plupart des administrations, le déficit calculé pour établir les cotisations à verser (déficit de capitalisation) est moins élevé que le déficit aux fins comptables pour la plupart des régimes de retraite.

Les cotisations à verser aux régimes de retraite à prestations déterminées sont estimées à 370 millions $ pour l'exercice 2008, en regard de cotisations réelles de 375 millions $ pour l'exercice 2007. Les cotisations à verser aux régimes de retraite à cotisations déterminées sont estimées à 22 millions $ pour l'exercice 2008, par rapport à des cotisations réelles de 22 millions $ pour l'exercice 2007.

III. ENVIRONNEMENT

Les produits de la Société, ainsi que ses activités de fabrication et de service, sont assujettis à la réglementation environnementale des administrations fédérales, provinciales et locales au Canada ainsi qu'à celle des organismes de réglementation ayant compétence à l'égard des activités étrangères de la Société. En outre, la Société a établi une politique en matière de santé, sécurité et environnement qui définit sa vision pour ses activités à l'échelle internationale, politique qu'elle met périodiquement à jour. Conformément à cette politique, environ 85 % des sites de fabrication et de service de la Société de plus de 150 employés ont reçu l'accréditation en vertu de la norme ISO 14001 pour la gestion environnementale de vérificateurs externes.

Conformément à sa politique axée sur la responsabilité environnementale et à son désir de conformité sur le plan juridique, la Société se procure, installe et exploite systématiquement des dispositifs antipollution, tels que des usines d'épuration des eaux usées, des dispositifs de contrôle des eaux souterraines, des dispositifs de stripage à l'air ou des séparateurs à air et des incinérateurs aux nouvelles installations construites ou aux installations existantes améliorées dans le cours normal de ses affaires. Les dépenses futures pour des systèmes de contrôle de la pollution ne devraient pas avoir d'incidence importante sur la situation financière consolidée de la Société.

En ce qui a trait aux questions environnementales liées à la contamination de sites (contamination historique du sol et des eaux souterraines), la Société procède, individuellement aux sites dont elle est propriétaire et conjointement à titre de membre de groupes industriels aux sites ne lui appartenant pas, à des études périodiques afin de déterminer la faisabilité de diverses techniques de décontamination et de définir la part de responsabilité de la Société. Elle procède actuellement à la décontamination d'un petit nombre de sites en Amérique du Nord et en Europe. Les coûts historiques pour la décontamination du sol et des eaux souterraines ont été négligeables.

L'estimation des obligations futures au titre de la dépollution environnementale dépend de la nature et de la portée de l'information historique et des données physiques sur le site contaminé, de la complexité de la contamination, de l'incertitude quant au correctif à apporter, du moment des mesures de décontamination et de l'issue des pourparlers avec les organismes de réglementation.

Bien qu'il semble vraisemblable que les coûts annuels de restauration des lieux puissent augmenter au fil du temps parce que des exigences juridiques de plus en plus rigoureuses sont imposées, ces coûts ne devraient pas être importants pour la Société.

IV. NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

INSTRUMENTS FINANCIERS

En avril 2005, le Conseil des normes comptables (le « CNC ») a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1530, « Résultat étendu », le chapitre 3855, « Instruments financiers – Comptabilisation et évaluation », et le chapitre 3865, « Couvertures ». En date du 1er février 2007, la Société a adopté ces nouvelles normes comptables.

Résultat étendu

Le chapitre 1530 introduit le « Résultat étendu », qui est composé du bénéfice net et des autres éléments du résultat étendu et représente la variation des capitaux propres au cours d'une période, découlant d'opérations et d'autres événements et circonstances autres qu'en rapport avec les propriétaires. Les autres éléments du résultat étendu comprennent les gains et pertes latents, déduction faite des impôts sur les bénéfices, découlant de la conversion des états financiers d'établissements étrangers autonomes, ainsi que des gains et pertes latents, déduction faite des impôts et taxes, découlant des variations de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente et de la tranche efficace des variations de la juste valeur des instruments de couverture de flux de trésorerie et de placements nets dans des établissements étrangers autonomes.

Instruments financiers – comptabilisation et évaluation

Le chapitre 3855 exige que les instruments financiers soient comptabilisés au bilan lorsque la Société devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier. À la constatation initiale, tous les instruments financiers assujettis au chapitre 3855 sont évalués à leur juste valeur. Après la constatation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement : détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, prêts et créances, détenus jusqu'à leur échéance ou passifs classés à des fins autres que de transaction.

Les actifs financiers et les passifs financiers classés comme détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur, les gains et pertes étant constatés dans les résultats au cours de la période où ils surviennent. Les actifs financiers classés dans les prêts et créances ou détenus jusqu'à leur échéance et les passifs financiers classés à des fins autres que de transaction sont évalués au coût après amortissement suivant la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les actifs financiers classés comme disponibles à la vente sont évalués à leur juste valeur. Les gains et pertes latents,

y compris les variations causées par l'évolution des taux de change, sont constatés directement dans les autres éléments du résultat étendu, sauf les pertes pour dépréciation qui sont constatées dans les résultats, jusqu'à ce que les actifs financiers soient décomptabilisés, moment auquel les gains ou pertes auparavant comptabilisés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu sont constatés dans les résultats pour la période. Les placements dans des instruments de capitaux propres classés comme des instruments disponibles à la vente qui ne comportent pas de cours du marché dans un marché actif sont évalués au coût.

Les instruments dérivés, y compris les instruments dérivés incorporés qui ne sont pas étroitement liés au contrat hôte, sont comptabilisés au bilan et évalués à la juste valeur. Les instruments dérivés admissibles à titre de couvertures sont comptabilisés en suivant les règles spéciales de la comptabilité de couverture (se reporter à la section Couvertures ci-après). Les instruments dérivés non admissibles à la comptabilité de couverture font partie de la catégorie détenus à des fins de transaction.

Le chapitre 3855 permet à une entité de désigner tout instrument financier comme détenu à des fins de transaction à la constatation initiale ou à l'adoption de la nouvelle norme, même si cet instrument ne respectait pas autrement la définition de titre détenu à des fins de transaction aux termes du chapitre 3855. Les instruments qui sont classés comme détenus à des fins de transaction au moyen de cette « option de la juste valeur » doivent avoir des justes valeurs fiables. Les autres conséquences comptables importantes découlant de l'adoption du chapitre 3855 incluent l'évaluation de certaines garanties à la juste valeur lors de la constatation initiale.

Couvertures

Le chapitre 3865 décrit les conditions d'application de la comptabilité de couverture et comment la comptabilité de couverture peut être appliquée pour chacune des stratégies de couverture permises : les couvertures de juste valeur, les couvertures de flux de trésorerie et les couvertures de risque de change d'un placement net dans un établissement étranger autonome.

Dans le cas d'une relation de couverture de juste valeur, les gains ou pertes découlant d'une réévaluation de l'élément de couverture à la juste valeur sont comptabilisés dans les résultats. Les gains ou pertes de l'élément couvert attribuable au risque couvert sont comptabilisés dans les résultats, moyennant un rajustement correspondant de la valeur comptable de l'élément couvert.

Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considérée comme une couverture efficace est comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée dans les résultats. Les montants constatés dans les autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans les résultats au cours de la période où l'élément couvert influe sur le bénéfice. Cependant, lorsqu'une opération prévue faisant l'objet d'une couverture est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu sont reclassés et sont inclus dans la valeur comptable initiale de l'actif.

Dans la couverture d'un placement net dans des établissements étrangers autonomes, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est réputée être une couverture efficace est comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu alors que la tranche inefficace est comptabilisée dans les résultats. Les montants constatés dans les autres éléments du résultat étendu sont comptabilisés dans les résultats au cours de la période pendant laquelle les gains ou pertes de change correspondants découlant de la conversion de l'établissement étranger autonome sont constatés dans les résultats.

Incidence de l'adoption des chapitres 1530, 3855 et 3865

La Société évalue actuellement l'incidence de ces recommandations sur ses états financiers consolidés, laquelle pourrait être importante.

VARIABILITÉ DES ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

En septembre 2006, le Comité sur les problèmes nouveaux (« CPN ») a publié le CPN-163, « Détermination de la variabilité à prendre en compte lors de l'application de la NOC-15 » (« CPN-163 »). Ce CPN fournit des éclaircissements additionnels sur la manière d'analyser et de consolider les EDDV. Le CPN-163 entre en vigueur le 1er février 2007. Son adoption n'aura pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

V. CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément au *Règlement 52-109* des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (le « *Règlement 52-109* »), la Société a déposé des attestations signées par le chef de la direction et le chef de la direction financière qui, entre autres, rendent compte sur la conception et l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et sur la conception des contrôles internes à l'égard de l'information financière. La mise en application du *Règlement 52-109* représente un processus constant d'amélioration, qui a incité la Société à s'assurer que tous les contrôles et processus pertinents ont été officialisés.

Contrôles et procédures de communication de l'information

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les contrôles et

procédures de communication de l'information, pour fournir une assurance raisonnable que l'information importante relative à la Société leur a été communiquée et a été communiquée adéquatement dans les documents annuels visés par les règlements d'information continue.

Au 31 janvier 2007, une évaluation de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information, au sens du *Règlement 52-109*, a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité de la conception et du fonctionnement de ces contrôles et procédures. Cette évaluation a tenu compte de la politique de communication de l'information de la Société, un processus d'attestation en cascade, et du fonctionnement de son comité de communication de l'information.

Contrôles internes à l'égard de l'information financière

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont aussi conçu ou fait concevoir sous leur supervision des contrôles internes à l'égard de l'information financière, pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière de la Société est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux PCGR.

Au 31 janvier 2007, une évaluation, au sens du *Règlement 52-109*, a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière, de la conception des contrôles internes de la Société à l'égard de l'information financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles internes à l'égard de l'information financière sont conçus pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière de la Société est fiable et que les états financiers consolidés de la Société ont été dressés conformément aux PCGR.

Un système de contrôle, qu'il soit ou non bien conçu ou bien exploité, peut fournir une assurance raisonnable, mais pas une certitude absolue, que ses objectifs sont atteints.

Modifications des contrôles internes à l'égard de l'information financière

Il n'y a eu aucune modification du contrôle interne de la Société à l'égard de l'information financière survenue pendant le quatrième trimestre de l'exercice 2007 qui a eu ou dont on peut raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur le contrôle interne de la Société à l'égard de l'information financière.

VI. RISQUES ET INCERTITUDES

PRATIQUES DE GESTION DES RISQUES

En matière de gestion des risques, la Société a pour pratique d'inclure les activités s'y rapportant dans les fonctions de gestion de la direction. La gestion des risques fait donc partie intégrante de la manière dont la Société planifie et applique ses stratégies d'affaires. La direction de chaque secteur gère ses risques conformément à la structure organisationnelle et à la structure de responsabilité globale de la Société. La Société a élaboré et applique des pratiques d'évaluation, de réduction et de gestion des risques afin de diminuer la nature et la portée de ses risques d'exploitation, financiers, techniques, de marché et juridiques.

Aéronautique

La gestion des risques de Aéronautique débute avant le lancement d'un programme. Elle comprend l'élaboration d'un plan détaillé à l'appui de la décision de lancement du programme et se poursuit à toutes les étapes du cycle du produit. La stratégie de gestion des risques de Aéronautique comprend un processus de gouvernance pour évaluer le risque d'écart par rapport aux objectifs établis en matière de revenus, de coûts, d'échéancier et d'objectifs techniques établis à l'intérieur d'un plan détaillé dans le but de concevoir des plans de réduction de risques particuliers. Ces pratiques comportent un processus d'évaluation des contrats de vente pour s'assurer de leur conformité à la politique interne. La gestion des risques de coût d'un produit repose sur l'établissement de relations à long terme avec les fournisseurs clés ainsi que sur des processus d'évaluation des fournisseurs et de soumissions concurrentielles. Au nombre des autres pratiques de gestion des risques de coût figurent la couverture du risque de change, la souscription d'assurance et la conclusion de conventions collectives avec une partie importante de la main-d'œuvre. Les risques techniques sont réduits par le suivi rigoureux des exigences réglementaires des divers organismes ainsi que par un contrôle serré de la qualité au cours du cycle de production. L'Organisation internationale de normalisation (« ISO ») a établi la norme ISO 9001. La Society of Automotive Engineers (« SAE ») se sert de la norme ISO 9001 comme base pour établir la norme AS 9100 afin de normaliser les exigences liées aux systèmes de gestion de la qualité inhérents à l'industrie aéronautique. Aéronautique détient cinq certificats ISO 9001/AS 9100 dans 19 sites au Canada, aux États-Unis et en Europe. Ces sites comprennent des installations pour toutes les étapes du cycle de la durée de vie du produit, y compris des centres administratifs, de conception, de fabrication, de mise à l'essai, de formation, de

distribution de pièces de rechange et de service. L'application de ces normes permet à Aéronautique d'améliorer la qualité du produit et de réduire les coûts au moyen de la standardisation des processus et procédés de qualité.

Transport

La stratégie de gestion des risques de Transport couvre l'ensemble des activités du secteur et comprend des processus définis pour les étapes de l'approbation des soumissions, du démarrage des projets, de la conception, de la réalisation et du soutien sur le terrain.

Le processus d'approbation des soumissions est géré par les membres de la haute direction qui passent en revue les soumissions pour s'assurer qu'elles respectent les politiques et lignes directrices internes sur les plans des conditions contractuelles et commerciales, de la rentabilité, de la disponibilité des ressources d'ingénierie et de fabrication, de la stratégie de produit, du calendrier de livraisons et de l'approvisionnement avant qu'elles soient déposées.

Les étapes de l'approbation des soumissions, du démarrage des projets et de la conception comportent aussi une évaluation des risques techniques, un examen des aspects juridiques des contrats, l'établissement de relations à long terme avec les fournisseurs clés, en plus d'une évaluation des fournisseurs et des coûts.

Au cours des étapes de la réalisation et du soutien sur le terrain, Transport effectue le contrôle des échéances, la révision régulière des prévisions, la gestion de l'amélioration des projets ainsi qu'une gestion proactive des risques et des occasions. L'objectif principal de la gestion des risques et des occasions est de :

- prévoir les événements futurs qui pourraient menacer ou avantager un projet; et
- déterminer et quantifier les risques et occasions possibles de sorte que Transport puisse :
  - prendre des mesures qui réduiront la probabilité qu'un risque se matérialise ou amoindrir l'incidence d'un risque, s'il venait à se produire; et
  - accroître la probabilité qu'une occasion se produise ou augmenter les avantages d'une occasion, si elle venait à se produire.

La réduction des risques est gérée en structurant des arrangements prévoyant des flux de trésorerie positifs sous forme d'avances de clients, de couverture de change, d'assurance, de cautionnements de tiers et d'autres mesures de réduction des risques, dont la conclusion de conventions collectives avec une partie importante de la main-d'œuvre.

En outre, la Société effectue des vérifications internes portant sur l'évaluation du projet tant du point de vue de la gestion de projets que du point de vue de la rentabilité. Ces vérifications portent sur tous les projets clés pour ce qui est de la taille, mais aussi sur les projets plus petits considérés plus risqués. Ce processus de vérification interne est lié au processus de vérification externe et accroît le degré de transparence à tous les échelons.

CONTEXTE EN MATIÈRE DE RISQUES

La Société œuvre dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés, dont le risque lié à la conjoncture économique, le risque lié au contexte commercial, le risque d'exploitation, le risque financier et le risque de marché. Les risques et les incertitudes décrits ci-après sont ceux qui pourraient avoir une incidence importante sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels cette dernière fait face. D'autres risques et incertitudes dont la Société n'a pas connaissance à l'heure actuelle, ou qu'elle estime négligeables pour le moment, peuvent également nuire à ses activités.

RISQUE LIÉ À LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Des conditions économiques défavorables, comme un ralentissement macroéconomique dans d'importants marchés ou une hausse des prix des produits de base, peuvent entraîner une baisse des nouvelles commandes, ce qui pourrait nuire aux affaires de la Société. De plus, la réduction d'activités de production du fait de conditions économiques défavorables pourrait faire en sorte que la Société subisse des coûts importants liés à des mises à pied temporaires ou à des départs d'employés.

RISQUE LIÉ AU CONTEXTE COMMERCIAL

La Société fait face à certains facteurs de risques externes, notamment la situation financière de l'industrie du transport aérien et des principaux exploitants ferroviaires, les politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation, la modification des priorités gouvernementales et les réductions possibles des dépenses de certains organismes gouvernementaux, l'aide gouvernementale aux exportations, les politiques du commerce international, la concurrence d'autres entreprises, ainsi que des clauses de portée des conventions collectives de pilotes qui viendraient réduire l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux. De plus, les actes de terrorisme, les risques pour la santé dans le monde et l'instabilité politique, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde peuvent entraîner une diminution des commandes, leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes pour certains produits de la Société.

Contexte de l'industrie du transport aérien

La rentabilité et la viabilité de l'industrie du transport aérien influent sur la demande d'avions commerciaux de Aéronautique. La pression continue sur les coûts au sein de l'industrie du transport aérien exerce une tension sur les prix des produits de Aéronautique. Aéronautique doit relever le défi de trouver des moyens de réduire les coûts et d'améliorer la productivité pour maintenir une position favorable sur le marché à des marges acceptables. Plusieurs clients de Aéronautique sont des sociétés aériennes commerciales américaines qui poursuivent leur exploitation sous la protection du chapitre 11. La perte d'une grande société aérienne comme client ou la résiliation d'un contrat pourrait réduire considérablement les revenus de la Société.

RISQUE D'EXPLOITATION

Les activités menées par la Société sont assujetties à des risques d'exploitation, notamment les partenaires commerciaux, le développement de nouveaux produits et services, les risques réglementaires et juridiques, la garantie de rendement des produits, la dépendance à l'égard de certains clients, fournisseurs et employés clés, les risques de problèmes dans la gestion de l'approvisionnement, la production et l'exécution de projets, ainsi que l'intégration réussie des nouvelles acquisitions, la fiabilité des systèmes informatiques et des politiques environnementales, lesquels peuvent tous influer sur la capacité de la Société de respecter ses engagements. En outre, les grands projets complexes pour des clients sont courants dans le cadre des activités de la Société, y compris les contrats à prix fixe.

Partenaires commerciaux

Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats dans Transport, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Le succès de ces partenariats est tributaire de l'exécution satisfaisante de la Société et de ses partenaires d'affaires. Bien qu'en règle générale, les partenaires contractent, dans ces cas, des indemnisations réciproques, souvent totalement ou partiellement garanties, le manquement des partenaires d'affaires à remplir leurs obligations contractuelles pourrait assujettir la Société à d'autres obligations financières et obligations d'exécution qui pourraient provoquer une hausse de coûts et entraîner des délais imprévus. En outre, dans le secteur d'activité des systèmes de transport, la perte de nouvelles commandes potentielles peut se traduire par le retrait d'un partenaire d'un consortium au cours de la période de soumission.

Développement de nouveaux produits et services

Les principaux marchés dans lesquels la Société mène ses activités subissent des changements en raison de l'apparition de nouvelles technologies. Afin de répondre aux besoins de ses clients dans le cadre de ces activités, la Société doit constamment concevoir de nouveaux produits et services et mettre à niveau les produits et services existants, en plus d'investir pour développer de nouvelles technologies, qui peuvent nécessiter d'importants investissements. Le lancement de nouveaux produits exige un engagement considérable au titre de la recherche et du développement, qui n'est pas toujours couronné de succès.

Les ventes de la Société peuvent être touchées si elle investit dans des produits qui ne remportent pas la faveur du marché, si la demande ou la préférence de la clientèle change, si les produits ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation ou encore si les produits ne sont pas mis en marché en temps voulu ou deviennent désuets. La Société est assujettie à une certification ou à des exigences d'approbation strictes, qui pourraient différer d'un pays à l'autre et retarder la certification des produits de la Société. La non-conformité aux exigences réglementaires, comme celles imposées actuellement ou dans l'avenir par TC, la FAA, l'AESA, et les organismes de réglementation de transport sur rail nationaux et internationaux (TSI) ou d'autres organismes de réglementation, pourraient immobiliser des produits de la Société, ce qui pourrait se révéler très néfaste pour les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

Pertes découlant de garanties et de sinistres

Les produits fabriqués par la Société sont très complexes et hautement techniques et peuvent comporter des défectuosités difficiles à détecter ou à corriger. Les défectuosités des produits de la Société peuvent être décelées par le client après leur livraison. Dans de tels cas, la Société peut ne pas être en mesure de les corriger en temps opportun, voire même de les corriger. L'occurrence de défectuosités et de défaillances dans les produits de la Société peut donner lieu à des réclamations en vertu de garanties et à la perte de clientèle. La correction de telles défectuosités peut nécessiter d'importants investissements. Toute réclamation, défaillance ou défectuosité pourrait avoir une incidence néfaste sur les activités, la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Société. De plus, en raison de la nature de ses activités, la Société peut faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents ou de désastres impliquant des produits de la Société ou des produits pour lesquels la Société a fourni des services, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès et ces accidents peuvent inclure des accidents attribuables à des facteurs climatiques (comme la neige ou le verglas) ou à une erreur de pilotage ou de conduite. La Société ne peut être certaine que ses assurances suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que la Société sera en mesure d'obtenir une couverture d'assurance suffisante et à un coût acceptable à l'avenir.

Risques juridiques

La Société est exposée à de nombreux risques liés aux procédures judiciaires auxquelles elle est actuellement partie ou qui pourraient être intentées dans l'avenir. Dans le cours normal de ses activités, la Société est partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de livraison de biens ou de prestations de services inadéquates, des affaires en matière de responsabilité du fait des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Rien ne garantit que l'issue des procédures judiciaires n'aura pas d'incidence défavorable importante sur les activités, la situation financière ou les résultats d'exploitation de la Société. La Société maintient une assurance-responsabilité civile à l'égard de certains risques juridiques, offrant des couvertures que la direction juge appropriées et conformes aux pratiques sectorielles. Les litiges peuvent néanmoins occasionner des pertes excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, lesquelles peuvent avoir des répercussions importantes sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société, et les provisions pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en bout de ligne.

Clients clés et fournisseurs clés

Les activités de fabrication de la Société dépendent d'un nombre limité de clients. Au 31 janvier 2007, trois clients représentaient 11 % du carnet de commandes de Aéronautique, alors que dans Transport, trois clients représentaient 45 % du carnet de commandes. La Société pense qu'elle continuera de dépendre d'un nombre limité de clients, de sorte que la perte de l'un de ces clients pourrait entraîner un recul des ventes ou de la part de marché. Étant donné que la majorité des clients de Transport sont du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, les nouvelles commandes de Transport reposent sur les budgets et les politiques en matière de dépenses du secteur public. Se reporter également à la section sur l'aide gouvernementale ci-après pour en savoir davantage.

Les activités de fabrication de la Société dépendent d'un nombre limité de fournisseurs clés pour la livraison de matériaux, la prestation de services et la livraison d'importants composants d'avion, dont l'aluminium et le titane, des moteurs, des ailes, des nacelles et des fuselages pour Aéronautique, et des freins pour Transport. L'incapacité d'un ou de plusieurs des fournisseurs clés de respecter les spécifications de rendement, les normes de qualité et le calendrier de livraisons pourrait avoir une incidence néfaste sur la capacité de la Société d'honorer ses engagements envers ses clients. L'incapacité d'un ou de plusieurs des fournisseurs clés d'honorer leurs obligations contractuelles envers la Société pourrait avoir des répercussions négatives considérables sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société. Certains de ces fournisseurs participent au développement de produits, comme des plateformes d'avion et de matériel roulant, et à la livraison ultérieure de matériaux et d'importants composants et détiennent une partie de la propriété intellectuelle à l'égard des composants clés qu'ils développent. Par conséquent, la Société conclut des contrats à long terme avec ces fournisseurs clés. Même si d'autres fournisseurs existent généralement pour l'approvisionnement en matériaux et en composants majeurs, le remplacement de certains fournisseurs clés pourrait être coûteux et prendre beaucoup de temps.

Engagements à modalités fixes

La Société a toujours offert et continuera d'offrir une partie considérable de ses produits en vertu de contrats à prix fixe plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement du temps et des matériaux. En général, la Société ne peut résilier unilatéralement ces contrats. Bien que la Société utilise souvent des outils et des méthodes et jouisse de son expérience pour atténuer les risques liés aux estimations, à la planification et à la réalisation de tels projets, elle fait face, dans la plupart des cas, à des risques liés à ces projets, notamment des problèmes technologiques imprévus, des difficultés avec ses partenaires et sous-traitants et des difficultés logistiques qui pourraient entraîner des dépassements de coûts et des pénalités pour livraison tardive.

Ressources humaines (y compris les conventions collectives)

Le risque en matière de ressources humaines est que la Société ne soit pas en mesure de recruter, garder et stimuler des employés hautement compétents pour voir à la bonne conduite de ses activités, notamment les activités de recherche et de développement qui sont essentielles au succès de la Société. L'impossibilité de recruter et de garder les employés hautement compétents pourrait avoir une incidence néfaste sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

De plus, la Société a conclu plusieurs conventions collectives avec les employés de ses différents secteurs d'activité qui viennent à échéance à différentes dates. Si la Société n'est pas en mesure de renouveler ces conventions collectives lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, cela pourrait donner lieu à des arrêts ou conflits de travail et nuire considérablement aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société.

Risque environnemental

La Société est soumise, dans chaque administration où elle exerce ses activités, à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le rendement ou le contenu d'un produit,

la pollution de l'air et de l'eau, l'utilisation, l'enlèvement, l'entreposage, le transport, l'étiquetage et les émissions de substances dangereuses, les risques pour la santé humaine découlant de l'exposition à des matières dangereuses ou toxiques et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés sur et sous les propriétés de la Société (que la contamination ait été causée ou non par la Société) ou sur ou sous d'autres propriétés provoquées par ses activités actuelles ou passées. Les risques environnementaux tiennent au fait que les exigences réglementaires ou leur application pourraient devenir de plus en plus rigoureuses à l'avenir et que la Société pourrait devoir engager des coûts supplémentaires pour s'y conformer. En outre, la Société peut avoir des responsabilités contractuelles ou autres à l'égard de questions environnementales liées aux entreprises, produits ou propriétés que la Société a fermés, vendus ou autrement cédés, ou que la Société fermera, vendra ou cédera. Rien ne garantit que les restrictions imposées par les lois environnementales actuelles ou futures, les coûts liés à la conformité à celles-ci, les responsabilités à l'égard de toute incapacité de les respecter, les obligations de procéder à des enquêtes environnementales ou une remise en état des lieux ou d'autres problèmes environnementaux, n'auront pas d'incidence défavorable importante sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

RISQUE DE FINANCEMENT

Aide gouvernementale

De temps à autre, la Société ou ses clients reçoivent différentes formes d'aide gouvernementale dont le montant relève de la politique des gouvernements et dépend des budgets et d'autres événements politiques et économiques. La Société ne peut pas prévoir si elle pourra se prévaloir d'aide gouvernementale dans l'avenir. La perte ou la réduction considérable de l'aide gouvernementale pourrait nuire à la compétitivité de la Société au chapitre des coûts et à sa part de marché. Par ailleurs, toute aide gouvernementale future reçue par des concurrents de la Société peut influer négativement sur la compétitivité, le développement de produits, les ventes et la part de marché de la Société.

Financement en faveur de certains clients

La Société consent, de temps à autre, du financement d'avions régionaux aux clients. La Société offre également un financement provisoire, qui inclut des prêts consentis aux clients et le crédit-bail d'avions aux clients. La Société court le risque que certains clients, principalement des clients d'avions régionaux, ne puissent pas être en mesure d'obtenir du financement permanent, ce qui pourrait avoir un effet néfaste important sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

La Société peut également offrir, directement ou indirectement, des garanties de crédit ou des garanties portant sur la valeur résiduelle à des sociétés aériennes, pour fournir un soutien au financement des sociétés aériennes ou à certaines structures d'accueil créées uniquement pour i) acheter des avions régionaux de la Société et pour louer ces avions à des sociétés aériennes et ii) pour acheter des actifs financiers liés à la vente d'avions régionaux fabriqués par la Société. En vertu de ces arrangements, la Société doit faire des paiements au bénéficiaire de la garantie si le débiteur ou le locataire original omet de faire des paiements en vertu du contrat de location ou du prêt, ou encore si la valeur marchande ou la valeur de revente de l'avion est inférieure à la valeur résiduelle garantie à une date convenue, habituellement la date d'échéance des arrangements de financement et de location correspondants. Une tranche importante de ces garanties se rapporte à des débiteurs ou à des locataires d'origine qui ont une note de crédit inférieure à une note de premier ordre. La faiblesse financière récente de certaines sociétés aériennes expose également la Société à une perte en vertu de ses garanties de crédit. Des réclamations importantes en vertu de ces garanties pourraient nuire grandement aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société (se reporter à la section Engagements et éventualités pour une analyse des garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle).

Liquidités et accès aux sources de financement

La Société doit avoir continuellement accès aux marchés financiers pour appuyer ses activités. Pour satisfaire à ses besoins financiers, la Société dépend de ses liquidités, de sa dette et de flux de trésorerie provenant de son exploitation. Toute réduction importante de la capacité de la Société d'accéder aux marchés financiers, y compris toute érosion de ses cotes de crédit, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de cautionnements, toute fluctuation importante des taux d'intérêt, la conjoncture économique ou la perception négative sur les marchés financiers de la situation ou des perspectives financières de la Société, pourrait avoir un effet néfaste important sur les activités, la situation financière ou sur les résultats d'exploitation de la Société. Les cotes de crédit peuvent être touchées par de nombreux facteurs externes sur lesquels la Société n'a aucun contrôle et, par conséquent, rien ne garantit que les cotes de crédit de la Société ne seront pas réduites à l'avenir.

Clauses restrictives de conventions d'emprunt

Les conventions régissant certains emprunts et la nouvelle facilité de lettres de crédit de la Société contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, interdisent à la Société :

- de contracter une dette additionnelle et de fournir des garanties;
- de rembourser la dette subordonnée;
- de créer ou de permettre certains privilèges;
- d'employer le produit de la vente des actifs et des actions de filiales;
- de verser des dividendes et d'effectuer certains autres paiements assortis de restrictions;
- de créer ou de permettre des restrictions à la capacité de ses filiales de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres paiements;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées; et
- d'entreprendre certains regroupements, fusions ou cessions de la totalité ou de la quasi-totalité de ses actifs.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à la capacité de financement des activités futures de la Société ou à ses besoins de capitaux, ou pourraient l'empêcher de s'engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient lui être bénéfiques.

En outre, la Société est assujettie à diverses clauses restrictives financières en vertu de sa nouvelle facilité de lettres de crédit, y compris l'exigence de maintenir (au sens des conventions connexes) :

- un ratio minimum du BAIIA sur les charges fixes de 3,5 pour 1 à la fin de chaque trimestre;
- un ratio maximum de la dette brute rajustée sur la structure du capital de 70 % à la fin de chaque trimestre jusqu'au 30 avril 2008, et de 65 % par la suite; et
- un ratio maximum de la dette nette rajustée sur le BAIIA de 2,5 pour 1 aux 31 janvier 2007, 31 janvier 2008 et 31 juillet 2008; de 3,75 pour 1 aux 30 avril 2007, 31 juillet 2007 et 31 octobre 2007; de 2,75 pour 1 au 30 avril 2008; et de 2,0 pour 1 au 31 octobre 2008 et à la fin de chaque trimestre par la suite.

Des événements sur lesquels la Société n'a pas de contrôle peuvent nuire à sa capacité de respecter ces clauses restrictives. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou l'incapacité de la Société de respecter ces clauses restrictives pourraient également entraîner un manquement en vertu de sa nouvelle facilité de lettres de crédit, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la constitution immédiate d'une garantie en espèces à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs de la Société à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Si le remboursement anticipé de la dette de la Société est exigé, la Société pourrait ne plus être en mesure de rembourser sa dette ou d'emprunter les fonds nécessaires au refinancement. De plus, si la Société contracte une dette additionnelle dans le futur, elle pourrait être assujettie à des clauses restrictives additionnelles, qui peuvent être davantage restrictives que celles auxquelles elle est actuellement assujettie.

RISQUES DE MARCHÉ

Les risques de marché s'entendent d'une perte éventuelle imputable à un changement néfaste des taux du marché, notamment :

Fluctuations de taux de change

Les résultats financiers de la Société sont présentés en dollars américains, et une tranche de son chiffre d'affaires et de ses coûts d'exploitation est libellée en monnaies autres que le dollar américain, en particulier en euros, en dollars canadiens et en livres sterling. Les résultats d'exploitation de la Société sont donc touchés par les fluctuations de ces devises par rapport au dollar américain. Les fluctuations à long terme importantes des valeurs relatives des devises pourraient avoir un effet néfaste sur sa rentabilité future. Bien que la politique de la Société en matière de change consiste à utiliser des instruments financiers dérivés afin de gérer ses risques de change, étant donné la volatilité des taux de change, la Société ne peut garantir qu'elle sera en mesure de gérer ces risques efficacement. La volatilité des taux de change peut entraîner des pertes, qui peuvent avoir une incidence néfaste considérable sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société. Pour plus de renseignements sur les politiques de couverture de la Société, se reporter à la section Instruments financiers dérivés.

Fluctuations de taux d'intérêt

La Société est exposée aux risques de fluctuation des taux d'intérêt de la manière décrite sous la section Instruments financiers dérivés, qui peuvent nuire considérablement aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société. La Société recourt à des instruments financiers dérivés ou à une technique de gestion des actifs/passifs pour gérer l'incidence des fluctuations de taux d'intérêt, surtout à l'égard des actifs et passifs existants et des engagements financiers.

Risques de prix des produits de base

La Société est assujettie à des risques sur le prix des produits de base liés principalement aux fluctuations de prix des matériaux utilisés dans la chaîne d'approvisionnement, comme l'aluminium et le titane, qui pourraient influer de manière importante et néfaste sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société. Afin de réduire ces risques, la Société s'efforce de conclure des contrats à long terme avec ses fournisseurs.

VII. 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 de ses établissements étrangers autonomes utilisant une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain, principalement l'euro, la livre sterling et d'autres devises d'Europe de l'Ouest, et de la conversion d'opérations libellées en devises, principalement le dollar canadien et la livre sterling.

Les taux de change de fin d'exercice utilisés pour convertir les actifs et passifs aux 31 janvier étaient comme suit pour les exercices :

	2007	2006	AUGMENTATION (DIMINUTION)
Euro	**1,2999**	1,2157	7 %
Dollar canadien	**0,8480**	0,8742	(3 %)
Livre sterling	**1,9609**	1,7814	10 %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses étaient comme suit pour les exercices :

	2007	2006	AUGMENTATION
Euro	**1,2628**	1,2374	2 %
Dollar canadien	**0,8808**	0,8294	6 %
Livre sterling	**1,8581**	1,8121	3 %

VIII. PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

Les états financiers consolidés de Bombardier Inc. ont été dressés selon les PCGR et sont exprimés en dollars américains. Les résultats d'exploitation des activités de financement de stocks, de maisons usinées au bilan et hors bilan, de financement de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan de BC ont été présentés au titre d'activités abandonnées dans les états des résultats et des flux de trésorerie consolidés, et les actifs et passifs s'y rapportant ont été présentés à titre d'Actifs détenus à des fins de vente et de Passifs liés à des actifs détenus à des fins de vente dans des postes distincts des bilans consolidés (se reporter à la note 6 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente, afférente aux états financiers consolidés).

Le tableau suivant présente les principales données financières pour les trois derniers exercices.

(En millions de dollars américains, sauf les montants par action)	**2007**	2006	2005
Revenus	**14 816 $**	14 726 $	15 546 $
BAII découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**577**	445	236
BAII découlant des activités poursuivies	**553**	357	64
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	**359**	238	12
BAI découlant des activités poursuivies	**335**	150	(160)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	**243**	135	(122)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	**25**	114	37
Bénéfice net (perte nette)	**268**	249	(85)
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e):			
Découlant des activités poursuivies	**0,12**	0,06	(0,08)
Bénéfice net (perte nette)	**0,14**	0,13	(0,06)
Dividendes en espèces déclarés par action ($ CAN):			
Actions classe A (droits de vote multiples)	**–**	–	0,09
Actions classe B (droits de vote limités)	**–**	–	0,09
Actions privilégiées, série 2	**1,46**	1,12	1,00
Actions privilégiées, série 3	**1,37**	1,37	1,37
Actions privilégiées, série 4	**1,56**	1,56	1,56
Total de l'actif	**18 577**	17 482	20 130
Dette à long terme	**5 080**	4 747	5 716

Le tableau suivant présente les données relatives aux actions autorisées, émises et en circulation au 31 janvier 2007:

	AUTORISÉES	ÉMISES ET EN CIRCULATION
Actions classe A (droits de vote multiples)[1]	1 892 000 000	317 044 051
Actions classe B (droits de vote limités)[2]	1 892 000 000	1 421 575 917
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	2 597 907
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	9 402 093
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

1 Dix votes chacune, convertibles au gré du porteur en une action classe B (droits de vote limités).
2 Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) sous réserve de certaines conditions (voir la note 11 – Capital social, afférente aux états financiers consolidés).

Le tableau qui suit présente des données sur les régimes d'options d'achat d'actions et le régime d'unités d'actions fondé sur le rendement (« UAR »):

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions au 28 février 2007	44 609 150
UAR émises et en cours en vertu du régime d'UAR au 31 janvier 2007	8 040 386
Actions classe B détenues en fiducie au titre des obligations relatives aux UAR	11 847 000

Le tableau contenant les données trimestrielles est présenté à la fin du présent rapport.

Le 27 mars 2007

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

DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON-VÉRIFIÉES)

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

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER	2007 TOTAL	2007 QUATRIÈME TRIMESTRE
Revenus		
Aéronautique[1]	**8 230 $**	**2 558 $**
Transport	**6 586**	**1 829**
	14 816 $	**4 387 $**
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices		
Aéronautique[1]	**322 $**	**158 $**
Transport	**255**	**86**
	577	**244**
Éléments spéciaux		
Transport	**24**	**–**
	24	**–**
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices		
Aéronautique	**322**	**158**
Transport	**231**	**86**
	553	**244**
Revenus de financement	**(157)**	**(48)**
Dépenses de financement	**375**	**118**
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices	**335**	**174**
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	**92**	**62**
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	**243**	**112**
Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, après impôts	**25**	**–**
Bénéfice net (perte nette)	**268 $**	**112 $**
Bénéfice (perte) par action :		
De base et dilué(e)		
Découlant des activités poursuivies	**0,12 $**	**0,06 $**
Bénéfice net (perte nette)	**0,14 $**	**0,06 $**
Fourchettes du cours des actions classe B *(en dollars canadiens)*		
Haut	**4,62 $**	**4,62 $**
Bas	**2,68 $**	**3,67 $**

1 Historiquement, Aéronautique livre plus d'avions au quatrième trimestre qu'au cours des trois premiers trimestres de son exercice, ce qui donne lieu à des revenus et des marges plus élevés.

2007 TROISIÈME TRIMESTRE	**2007** DEUXIÈME TRIMESTRE	**2007** PREMIER TRIMESTRE	2006 TOTAL	2006 QUATRIÈME TRIMESTRE	2006 TROISIÈME TRIMESTRE	2006 DEUXIÈME TRIMESTRE	2006 PREMIER TRIMESTRE
1 841 $	**1 891 $**	**1 940 $**	8 087 $	2 400 $	1 789 $	1 962 $	1 936 $
1 547	**1 624**	**1 586**	6 639	1 635	1 512	1 671	1 821
3 388 $	**3 515 $**	**3 526 $**	14 726 $	4 035 $	3 301 $	3 633 $	3 757 $
43 $	**66 $**	**55 $**	266 $	107 $	31 $	76 $	52 $
62	**60**	**47**	179	53	39	43	44
105	**126**	**102**	445	160	70	119	96
–	**–**	**24**	88	37	25	34	(8)
–	**–**	**24**	88	37	25	34	(8)
43	**66**	**55**	266	107	31	76	52
62	**60**	**23**	91	16	14	9	52
105	**126**	**78**	357	123	45	85	104
(31)	**(39)**	**(39)**	(156)	(52)	(39)	(32)	(33)
81	**88**	**88**	363	98	87	91	87
55	**77**	**29**	150	77	(3)	26	50
2	**20**	**8**	15	(8)	(2)	16	9
53	**57**	**21**	135	85	(1)	10	41
21	**1**	**3**	114	1	(8)	107	14
74 $	**58 $**	**24 $**	249 $	86 $	(9) $	117 $	55 $
0,03 $	**0,03 $**	**0,01 $**	0,06 $	0,05 $	– $	– $	0,02 $
0,04 $	**0,03 $**	**0,01 $**	0,13 $	0,05 $	(0,01) $	0,06 $	0,03 $
4,14 $	**4,31 $**	**4,32 $**	3,66 $	3,13 $	3,66 $	3,39 $	3,10 $
2,98 $	**2,90 $**	**2,68 $**	2,28 $	2,34 $	2,44 $	2,41 $	2,28 $

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE
BILANS CONSOLIDÉS

(en millions de dollars américains)

AUX 31 JANVIER	**2007**	2006	2005	2004	2003
Actif					
Espèces et quasi-espèces	**2 648 $**	2 917 $	2 344 $	1 214 $	662 $
Titres déposés en garantie	**1 129**	–	–	–	–
Débiteurs	**1 789**	1 684	1 513	1 730	2 056
Financement d'avions	**1 042**	1 457	1 791	1 463	2 209
Stocks	**3 961**	3 805	4 013	4 340	3 443
Immobilisations corporelles	**2 936**	3 090	3 412	3 550	3 523
Écart d'acquisition	**2 286**	2 142	2 357	2 290	2 122
Frais reportés – programme de multipropriété	**390**	270	142	–	–
Impôts sur les bénéfices reportés	**813**	653	522	401	446
Actif au titre des prestations constituées	**461**	384	353	375	173
Actifs détenus à des fins de vente	**–**	237	2 582	2 526	3 556
Autres actifs	**1 122**	843	1 101	1 388	859
	18 577 $	17 482 $	20 130 $	19 277 $	19 049 $
Passif et capitaux propres					
Emprunts à court terme	**– $**	– $	– $	– $	816 $
Créditeurs et frais courus	**6 839**	6 866	7 085	6 710	5 772
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	**2 443**	2 191	2 359	2 686	2 496
Revenus reportés – programme de multipropriété	**487**	325	163	–	–
Impôts sur les bénéfices reportés	**–**	9	41	104	122
Dette à long terme	**5 080**	4 747	5 716	5 125	5 331
Passif au titre des prestations constituées	**995**	877	897	932	753
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	**–**	42	1 571	1 270	1 966
Actions privilégiées	**347**	347	347	347	347
Capitaux propres attribuables aux porteurs d'actions ordinaires	**2 386**	2 078	1 951	2 103	1 446
	18 577 $	17 482 $	20 130 $	19 277 $	19 049 $

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action, les nombres d'actions ordinaires et les actionnaires inscrits)

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER	**2007**	2006	2005	2004	2003
Revenus					
Aéronautique	**8 230 $**	8 087 $	7 980 $	8 261 $	7 271 $
Transport	**6 586**	6 639	7 566	6 940	6 006
	14 816 $	14 726 $	15 546 $	15 201 $	13 277 $
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices					
Aéronautique	**322 $**	266 $	203 $	419 $	255 $
Transport	**255**	179	33	43	162
	577	445	236	462	417
Éléments spéciaux					
Aéronautique	**–**	–	–	(19)	837
Transport	**24**	88	172	349	–
	24	88	172	330	837
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices					
Aéronautique	**322**	266	203	438	(582)
Transport	**231**	91	(139)	(306)	162
	553	357	64	132	(420)
Revenus de financement	**(157)**	(156)	(104)	(96)	(117)
Dépenses de financement	**375**	363	328	327	345
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices	**335**	150	(160)	(99)	(648)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	**92**	15	(38)	121	(159)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	**243**	135	(122)	(220)	(489)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	**25**	114	37	135	96
Bénéfice net (perte nette)	**268 $**	249 $	(85) $	(85) $	(393) $
Bénéfice (perte) par action :					
De base et dilué(e)					
Découlant des activités poursuivies	**0,12 $**	0,06 $	(0,08) $	(0,15) $	(0,37) $
Bénéfice net (perte nette)	**0,14 $**	0,13 $	(0,06) $	(0,07) $	(0,30) $
Information générale sur les activités poursuivies					
Revenus à l'exportation provenant du Canada	**5 715 $**	5 271 $	5 430 $	5 851 $	4 764 $
Acquisitions d'immobilisations corporelles	**344 $**	329 $	305 $	300 $	461 $
Amortissement	**518 $**	545 $	549 $	560 $	512 $
Dividende par action ordinaire *(en dollars canadiens)*					
Classe A	**– $**	– $	0,09 $	0,09 $	0,18 $
Classe B	**– $**	– $	0,09 $	0,09 $	0,18 $
Dividende par action privilégiée *(en dollars canadiens)*					
Série 2	**1,46 $**	1,12 $	1,00 $	1,17 $	1,19 $
Série 3	**1,37 $**	1,37 $	1,37 $	1,37 $	0,68 $
Série 4	**1,56 $**	1,56 $	1,56 $	1,56 $	1,40 $
Nombre d'actions ordinaires *(en millions)*	**1 739**	1 745	1 750	1 750	1 378
Valeur comptable par action ordinaire *(en dollars américains)*	**1,37 $**	1,19 $	1,11 $	1,20 $	1,05 $
Actionnaires inscrits	**13 539**	13 600	13 008	12 371	11 579
Fourchettes du cours de l'action					
(en dollars canadiens)					
Classe A					
Haut	**4,61 $**	3,69 $	7,11 $	6,32 $	15,67 $
Bas	**2,69 $**	2,34 $	2,01 $	2,95 $	3,19 $
Clôture	**4,48 $**	3,02 $	2,80 $	5,96 $	5,34 $
Classe B					
Haut	**4,62 $**	3,66 $	7,13 $	6,28 $	15,67 $
Bas	**2,68 $**	2,28 $	1,87 $	2,56 $	3,13 $
Clôture	**4,45 $**	2,98 $	2,62 $	5,99 $	5,12 $

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE LA PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de Bombardier Inc., ainsi que toute l'information contenue dans le présent rapport annuel, sont la responsabilité de la direction et ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Le rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des Autorités en valeurs mobilières. Les états financiers et le rapport de gestion renferment certains montants fondés sur les meilleures estimations et des jugements à l'égard de l'incidence prévue des événements et opérations actuels. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers et le rapport de gestion sont présentés fidèlement, à tous égards importants. L'information financière présentée ailleurs dans le rapport annuel est concordante avec les états financiers consolidés.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont établi des contrôles et des procédures de communication de l'information, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à la Société leur a été communiquée et a été communiquée adéquatement dans les états financiers consolidés et le rapport de gestion. Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information à la fin de l'exercice 2007. En date de la fin de l'exercice, la direction est d'avis que les contrôles et procédures de communication de l'information donnent une assurance raisonnable que l'information importante liée à la Société a été communiquée dans les états financiers consolidés et le rapport de gestion. Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi conçu ou fait concevoir sous leur supervision des contrôles internes à l'égard de l'information financière, pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière de la Société est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux PCGR. Conformément au *Règlement 52-109*, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont fourni aux Autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

Le conseil d'administration est chargé de s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés et du rapport de gestion. Le Conseil s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité de vérification.

Le comité de vérification est nommé par le Conseil, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Le comité rencontre périodiquement la direction, ainsi que les vérificateurs internes et externes, afin d'examiner les états financiers consolidés, le rapport des vérificateurs externes et le rapport de gestion, de discuter de questions de vérification et de questions de présentation de l'information financière, de discuter de contrôles internes à l'égard de l'information financière, et de s'assurer que chaque partie s'acquitte correctement de ses responsabilités. En outre, le comité de vérification est chargé d'examiner la pertinence des conventions comptables ainsi que les estimations et jugements importants qui sous-tendent les états financiers consolidés dressés par la direction, et d'examiner les honoraires versés aux vérificateurs externes et de faire des recommandations au Conseil à leur égard. Le comité fait part de ses constatations au Conseil pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés et du rapport de gestion à l'intention des actionnaires.

Les états financiers consolidés ont été vérifiés, au nom des actionnaires, par les vérificateurs externes, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L., conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Les vérificateurs externes ont librement et pleinement accès au comité de vérification afin de discuter de leur vérification et des questions connexes.

(Signé par)

Laurent Beaudoin, FCA
Président du conseil d'administration et chef de la direction

(Signé par)

Pierre Alary, CA
Vice-président principal et chef de la direction financière

Le 27 mars 2007

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux actionnaires de Bombardier inc.

Nous avons vérifié les bilans consolidés de Bombardier Inc. aux 31 janvier 2007 et 2006 et les états consolidés des résultats, des capitaux propres et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société aux 31 janvier 2007 et 2006 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

(Signé par)

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
Comptables agréés

Montréal, Canada
Le 20 mars 2007

BILANS CONSOLIDÉS

(en millions de dollars américains)

AUX 31 JANVIER	NOTES	**2007**	2006
Actif			
Espèces et quasi-espèces		**2 648 $**	2 917 $
Titres déposés en garantie	8	**1 129**	–
Débiteurs	1	**1 789**	1 684
Financement d'avions	2	**1 042**	1 457
Stocks	3	**3 961**	3 805
Immobilisations corporelles	4	**2 936**	3 090
Écart d'acquisition	5	**2 286**	2 142
Frais reportés – programme de multipropriété		**390**	270
Impôts sur les bénéfices reportés	16	**813**	653
Actif au titre des prestations constituées	20	**461**	384
Actifs détenus à des fins de vente	6	**–**	237
Autres actifs	7	**1 122**	843
		18 577 $	17 482 $
Passif			
Créditeurs et frais courus	9	**6 839 $**	6 866 $
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	3	**2 443**	2 191
Revenus reportés – programme de multipropriété		**487**	325
Impôts sur les bénéfices reportés	16	**–**	9
Dette à long terme	10	**5 080**	4 747
Passif au titre des prestations constituées	20	**995**	877
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	6	**–**	42
		15 844	15 057
Capitaux propres		**2 733**	2 425
		18 577 $	17 482 $
Engagements et éventualités	21		

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés et apportent des précisions sur la présentation des états financiers.

Au nom du conseil d'administration,

(Signé par)

Laurent Beaudoin
Administrateur

(Signé par)

L. Denis Desautels
Administrateur

ÉTATS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(en millions de dollars américains)

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER		2007		2006	
	NOTES	NOMBRE (EN MILLIERS)	MONTANT	NOMBRE (EN MILLIERS)	MONTANT
CAPITAL SOCIAL	11				
Actions privilégiées					
Série 2		**2 598**	**51 $**	2 598	51 $
Série 3		**9 402**	**148**	9 402	148
Série 4		**9 400**	**148**	9 400	148
		21 400	**347**	21 400	347
Actions ordinaires					
Actions classe A (droits de vote multiples)					
Solde au début de l'exercice		**319 260**	**29**	342 000	31
Conversion en actions classe B		**(2 216)**	**–**	(22 740)	(2)
Solde à la fin de l'exercice		**317 044**	**29**	319 260	29
Actions classe B (droits de vote limités)					
Solde au début de l'exercice		**1 431 207**	**1 413**	1 408 467	1 411
Conversion d'actions classe A		**2 216**	**–**	22 740	2
		1 433 423	**1 413**	1 431 207	1 413
Achat et détention en mains tierces en vertu du régime d'unités d'actions fondé sur le rendement	11	**(11 847)**	**(34)**	(5 434)	(14)
Solde à la fin de l'exercice		**1 421 576**	**1 379**	1 425 773	1 399
Solde à la fin de l'exercice – actions ordinaires		**1 738 620**	**1 408**	1 745 033	1 428
Total – capital social			**1 755**		1 775
SURPLUS D'APPORT					
Solde au début de l'exercice			**20**		13
Rémunération à base d'actions	12		**15**		7
Solde à la fin de l'exercice			**35**		20
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS					
Solde au début de l'exercice			**525**		301
Bénéfice net			**268**		249
Dividendes :					
Actions privilégiées			**(28)**		(25)
Solde à la fin de l'exercice			**765**		525
ÉCART DE CONVERSION	13		**178**		105
Total – capitaux propres			**2 733 $**		2 425 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés et apportent des précisions sur la présentation des états financiers.

ÉTATS DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS

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

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER	NOTES	**2007**	2006
Revenus			
Fabrication		**10 446 $**	10 708 $
Services		**2 697**	2 537
Autres		**1 673**	1 481
		14 816	14 726
Coût des ventes		**12 685**	12 719
Frais de vente et d'administration		**863**	842
Recherche et développement		**173**	175
Amortissement		**518**	545
Éléments spéciaux	14	**24**	88
		14 263	14 369
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant ce qui suit :		**553**	357
Revenus de financement	15	**(157)**	(156)
Dépenses de financement	15	**375**	363
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices		**335**	150
Impôts sur les bénéfices	16	**92**	15
Bénéfice découlant des activités poursuivies		**243**	135
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	6	**25**	114
Bénéfice net		**268 $**	249 $
Bénéfice par action :	17		
De base et dilué			
Découlant des activités poursuivies		**0,12 $**	0,06 $
Bénéfice net		**0,14 $**	0,13 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés et apportent des précisions sur la présentation des états financiers.

ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

(en millions de dollars américains)

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER	NOTES	**2007**	2006
Activités d'exploitation			
Bénéfice découlant des activités poursuivies		**243 $**	135 $
Éléments hors caisse :			
Amortissement		**518**	545
Impôts sur les bénéfices reportés	16	**(87)**	(138)
Perte (gain) sur cessions d'immobilisations corporelles		**(1)**	6
Rémunération à base d'actions	12	**15**	7
Éléments spéciaux	14	**24**	88
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	18	**179**	111
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		**891**	754
Activités d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations corporelles		**(308)**	(329)
Cessions d'immobilisations corporelles		**27**	107
Cession d'activités abandonnées, déduction faite des espèces cédées	6	**161**	1 363
Titres déposés en garantie	8	**(1 145)**	–
Autres		**(154)**	193
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		**(1 419)**	1 334
Activités de financement			
Produits d'émission de dette à long terme	10	**2 442**	8
Remboursement de dette à long terme	10	**(2 306)**	(876)
Achat d'actions ordinaires – détention en mains tierces	11	**(20)**	(14)
Dividendes versés		**(28)**	(25)
Autres		**(31)**	–
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		**57**	(907)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces		**134**	(174)
Flux de trésorerie découlant des activités poursuivies		**(337)**	1 007
Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées	6	**63**	(440)
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces		**(274)**	567
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice		**2 922**	2 355
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice		**2 648 $**	2 922[1] $

1 Inclut 5 millions $ d'espèces et quasi-espèces relativement aux activités abandonnées.

Information supplémentaire			
Espèces payées pour :			
Intérêts		**400 $**	425 $
Impôts sur les bénéfices		**86 $**	56 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés et apportent des précisions sur la présentation des états financiers.

SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Pour les exercices terminés les 31 janvier 2007 et 31 janvier 2006

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

Mode de présentation

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR »).

Bombardier Inc. et ses filiales exercent leurs activités dans deux secteurs distincts, le secteur aéronautique (« Aéronautique ») et le secteur transport (« Transport »), chacun se caractérisant par un cycle d'exploitation particulier; par conséquent, les bilans consolidés ne sont pas classifiés.

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent :

– les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales, presque toutes détenues en propriété exclusive;
– les comptes des entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») lorsque la Société en est le principal bénéficiaire; et
– la quote-part de la Société des actifs, des passifs, des résultats d'exploitation et des flux de trésorerie de ses coentreprises.

Filiales – Les principales filiales de la Société, dont les revenus représentent plus de 10 % du total des revenus de chaque secteur respectif, sont les suivantes :

FILIALE	EMPLACEMENT
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	Royaume-Uni
Learjet Inc.	États-Unis
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Bombardier Transport France S.A.S.	France
Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH & Co. KG	Allemagne

La date de fin d'exercice de la plupart des entités légales de Transport est le 31 décembre. Par conséquent, la Société consolide les activités de Transport avec le reste de ses activités avec un décalage d'un mois. Dans la mesure où des opérations ou des événements importants se produisent au cours de la période de décalage d'un mois, les états financiers de la Société sont rajustés en conséquence.

EDDV – La NOC-15, « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (« NOC-15 »), exige la consolidation d'une EDDV si une partie détenant des droits de propriété, des droits contractuels ou d'autres intérêts financiers dans l'EDDV (détenteur de droits variables) assume la majorité du risque de perte lié aux activités de l'EDDV, a le droit de recevoir la majorité des rendements résiduels de l'EDDV (si aucune partie n'assume la majorité des pertes de l'EDDV), ou les deux (le principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit, généralement, constater initialement tous les actifs, passifs et parts des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à la juste valeur à la date où le détenteur de droits variables devient le principal bénéficiaire. Cependant, pour les entités à détenteurs de droits variables créées avant l'adoption initiale de la NOC-15, les actifs, les passifs et les parts des actionnaires sans contrôle de ces entités doivent être initialement consolidées comme si les entités avaient été consolidées depuis le moment où la Société en est devenue le principal bénéficiaire. Voir la note 22 – Entités à détenteurs de droits variables, pour plus de renseignements sur les EDDV. La Société révise sa décision à l'égard de la comptabilisation des EDDV lorsque certains événements se produisent, comme des changements dans les documents constitutifs ou les arrangements contractuels.

Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers conformément aux PCGR exige que la direction ait recours à des estimations et à des hypothèses, particulièrement en ce qui a trait aux contrats à long terme, à la méthode du coût moyen, aux mesures incitatives à la vente, y compris les garanties de crédit et les garanties portant sur la valeur résiduelle offertes par Aéronautique, aux hypothèses actuarielles et économiques utilisées pour établir les avantages sociaux futurs, à la durée de vie utile des actifs à long terme, au recouvrement de l'écart d'acquisition, aux entités à détenteurs de droits variables, aux garanties sur produits et aux impôts sur les bénéfices. Les meilleures estimations de la direction sont fondées sur des faits et des circonstances disponibles au moment où les estimations sont faites, sur l'expérience, sur la conjoncture économique et les tendances générales, et sur l'évaluation de la direction à l'égard de l'issue probable de ces questions. Ces estimations et hypothèses ont une incidence sur les montants de l'actif et du passif comptabilisés, sur la présentation d'information relative aux actifs et aux passifs éventuels à la date du bilan ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses comptabilisés au cours de la période. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations, et ces écarts pourraient être importants.

Conversion de devises

Les monnaies fonctionnelles de la Société sont principalement le dollar américain pour Aéronautique et diverses devises de l'Europe de l'Ouest ainsi que le dollar américain pour Transport.

Tous les établissements étrangers importants sont considérés comme des établissements étrangers autonomes.

Établissements étrangers autonomes – Tous les actifs et les passifs sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les revenus et les dépenses sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains ou les pertes de change sont présentés sous Écart de conversion.

Comptes en devises – Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice, tandis que les éléments non monétaires sont convertis aux taux de change d'origine. Les revenus et les dépenses (autres que l'amortissement, qui est converti aux taux de change s'appliquant aux actifs correspondants) sont convertis aux taux de change moyens de la période.

Éléments de couverture désignés à titre de couverture des placements nets dans des établissements étrangers autonomes – Les gains ou les pertes de change, après impôts, liés aux éléments de couverture désignés à titre de couverture des placements nets de la Société dans des établissements étrangers autonomes sont présentés sous Écart de conversion.

Espèces et quasi-espèces
Les espèces et quasi-espèces comprennent des espèces et des placements très liquides d'institutions financières de premier ordre qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

Titres déposés en garantie
Les titres déposés en garantie sont principalement composés d'obligations (obligations de sociétés et adossées à des créances), d'effets de commerce et de certificats de dépôt détenus par un dépositaire. L'échéance moyenne pondérée du portefeuille ne doit pas excéder un an et sa cote de crédit doit être en moyenne de A ou supérieure. Les titres déposés en garantie sont comptabilisés au coût après amortissement. Ces placements servent de garantie à l'égard de la nouvelle facilité de lettres de crédit de 4,3 milliards € (5,6 milliards $) (« Nouvelle facilité de lettres de crédit ») (voir la note 8 – Nouvelle facilité de lettres de crédit).

Opérations de titrisation
La cession de prêts et de débiteurs dans le cadre d'opérations de titrisation est comptabilisée comme une vente lorsque le contrôle sur ces actifs est réputé avoir été cédé et qu'une contrepartie autre qu'un droit de bénéficiaire à l'égard des actifs cédés a été reçue. Les actifs conservés peuvent inclure des droits subordonnés, des droits de gestion et des montants de surdimensionnement, qui sont tous inclus dans Débiteurs ou Financement d'avions.

Lorsque la cession est considérée comme une vente, tous les actifs vendus sont sortis du bilan. Les actifs reçus et les passifs pris en charge, comme ceux découlant de l'amélioration du crédit des créances cédées, sont comptabilisés à la juste valeur. Le gain ou la perte est constaté au moment de la vente des actifs. La valeur comptable est répartie entre les actifs vendus et les droits conservés, d'après leur juste valeur relative à la date de cession. La Société estime généralement la juste valeur d'après la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs prévus, selon les meilleures estimations de la direction à l'égard des pertes sur créances, des courbes de taux à terme et des taux d'actualisation en fonction des risques sous-jacents.

Les droits conservés sont comptabilisés à titre de prêts, de créances liées à des contrats de location ou de placements, conformément à leur substance. Lorsque la valeur comptable excède la juste valeur des droits conservés comptabilisés à titre de placements et que la baisse de la juste valeur est durable, les droits conservés sont dépréciés à leur juste valeur. Les autres droits conservés sont comptabilisés conformément aux conventions comptables applicables à des catégories d'actifs semblables.

Créances liées à des contrats de location
Les avions loués en vertu de conditions qui prévoient le transfert de la presque totalité des avantages et risques inhérents à la propriété aux clients sont comptabilisés à titre de contrats de location-vente et sont présentés sous Financement d'avions.

Provision pour pertes sur créances
Les prêts et les créances liées à des contrats de location sont réputés douteux lorsque la direction est d'avis qu'il existe un doute raisonnable quant au recouvrement ultime d'une partie du capital et des intérêts, habituellement lorsque les paiements dus en vertu des contrats sont en souffrance depuis 90 jours ou que les clients ont déclaré faillite.

La Société établit une provision pour pertes sur créances suffisante pour éponger les pertes. Le niveau de la provision découle de l'évaluation, par la direction, des risques associés à chacun des portefeuilles de la Société, y compris les défaillances, les pertes subies et l'expérience quant aux pertes et aux recouvrements, des facteurs spécifiques aux garanties données, y compris l'âge et le type d'avion, le risque lié au crédit de clients en particulier, les taux de manquement historiques publiés selon diverses catégories de notation du crédit, le rendement de l'industrie de l'aviation commerciale et l'incidence de la conjoncture économique actuelle et prévue.

Placements à long terme
Les placements dans des entités sur lesquelles la Société exerce une influence notable sont comptabilisés selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation et sont présentés sous Autres actifs. Les autres placements à long terme sont présentés au coût amorti, y compris les placements dans des structures de financement qui sont présentés sous Financement d'avions. Tous les autres placements sont présentés sous Autres actifs.

Lorsque la valeur comptable excède la juste valeur et que la baisse de la juste valeur est durable, les placements à long terme sont dépréciés à leur juste valeur.

Évaluation des stocks

Programmes aéronautiques – Les stocks, établis selon la méthode du coût moyen pour le lot initial d'un programme et selon la méthode du coût unitaire par la suite, sont comptabilisés au coût ou à la valeur recouvrable nette, selon le moindre des deux montants. Ils comprennent les matériaux, la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication.

La méthode du coût moyen est une méthode de comptabilisation qui tient compte de coûts unitaires plus élevés au cours de la phase initiale d'un programme et de coûts unitaires moins élevés à la fin d'un programme (le concept de la courbe d'apprentissage). L'écart entre les coûts réels et moyens au cours de la phase initiale d'un programme est comptabilisé à titre d'excédent sur les coûts de production moyens et est inclus dans les stocks.

Dans la mesure où il est prévu que le coût des stocks dépassera leur montant recouvrable net, des charges sont imputées au Coût des ventes afin de réduire le montant des coûts capitalisés à leur valeur de réalisation nette estimative.

Contrats à long terme – Les stocks des contrats à long terme comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux comprennent les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication de même que les marges estimatives connexes. Les stocks des contrats de service à long terme comptabilisés au rythme de la prestation de services comprennent les matériaux, la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication.

Produits finis – Les stocks de produits finis, qui comprennent les pièces de rechange et les avions neufs et d'occasion, sont évalués au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût des produits finis comprend le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication connexes. Une provision pour pièces de rechange excédentaires ou dormantes est comptabilisée à la suite d'une analyse des niveaux actuels des stocks, les tendances d'utilisation historiques, les attentes en matière de ventes futures et la valeur de récupération.

Les avions neufs et d'occasion disponibles à la vente sont évalués au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. La Société estime la valeur de réalisation nette en recourant à des évaluations externes et internes de la valeur des avions, y compris de l'information recueillie sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

Paiements, avances et facturations progressives – Les paiements reçus relatifs au travail réalisé à l'égard des contrats à long terme et des programmes aéronautiques sont déduits des coûts relatifs en stocks. Les avances reçues et les facturations progressives qui excèdent le coût des contrats connexes sont présentées à titre de passif.

Actifs à long terme

Les actifs à long terme se composent des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, des immobilisations corporelles et des actifs incorporels à durée de vie utile limitée.

Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation – Les actifs loués en vertu de contrats de location- exploitation sont comptabilisés au coût. L'amortissement est constaté linéairement sur les périodes correspondant à leur durée de vie utile estimative. Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation liés aux avions, principalement des avions d'occasion, sont présentés dans Financement d'avions. Tous les autres actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation sont présentés sous Autres actifs.

Immobilisations corporelles – Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Les contrats de location de matériel, lorsque les risques et les avantages inhérents à la propriété sont transférés à la Société, sont inclus dans les immobilisations corporelles. Dans Aéronautique, les coûts engagés une fois établie la faisabilité technique et effectué le lancement des programmes, y compris les coûts de conception, de mise au point et de mise à l'essai de prototypes, sont comptabilisés à titre d'outillage des programmes aéronautiques. L'outillage des programmes aéronautiques comprend principalement les coûts de main-d'œuvre liés à l'ingénierie et les coûts indirects de fabrication, les coûts liés aux essais et à la certification ainsi que l'outillage acheté. L'outillage des programmes aéronautiques construit par la Société comprend les intérêts débiteurs engagés en cours de construction.

L'amortissement est constaté linéairement selon les durées de vie utile estimatives suivantes :

Bâtiments	10 à 40 ans
Matériel	2 à 15 ans
Outillage des programmes aéronautiques	10 ans
Autres	3 à 20 ans

L'amortissement des actifs en construction débute lorsqu'ils sont prêts à être utilisés. L'amortissement du coût de l'outillage d'un programme aéronautique débute à la date de livraison du premier avion du programme.

Les améliorations des immobilisations corporelles existantes qui prolongent de façon importante la durée de vie utile ou améliorent l'utilité des actifs sont capitalisées, alors que les coûts d'entretien et de réparation sont portés en résultat lorsqu'ils sont engagés.

Actifs incorporels à durée de vie utile limitée – Les actifs incorporels à durée de vie utile limitée comprennent le coût des licences, des brevets et des marques de commerce acquis et sont amortis linéairement sur leur durée de vie utile estimative, qui ne dépasse pas 20 ans.

Dépréciation – Les actifs à long terme font l'objet d'un test de dépréciation lorsque certains événements ou changements de circonstances indiquent que la valeur comptable d'un actif pourrait ne pas être recouvrable. Le test de recouvrabilité est effectué à l'aide des flux de trésorerie nets futurs non actualisés qui sont directement associés à l'utilisation et à la cession éventuelle de l'actif. Le montant de la dépréciation, s'il y a lieu, représente l'écart entre la valeur comptable et la juste valeur des actifs dépréciés et est comptabilisé sous Amortissement.

Les actifs à long terme détenus à des fins de vente sont présentés au coût ou à la juste valeur, moins les frais de vente, selon le moindre des deux montants.

Écart d'acquisition

L'écart d'acquisition représente l'excédent du prix d'achat, y compris les coûts d'acquisition, sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis.

L'écart d'acquisition fait l'objet d'un test de dépréciation annuel, ou plus souvent si des événements ou des circonstances, comme la diminution significative des revenus, des bénéfices ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif pourrait avoir subi une perte de valeur.

La Société évalue la recouvrabilité de l'écart d'acquisition selon une approche en deux étapes à l'échelle sectorielle (« unité d'exploitation »). Au cours de la première étape, la juste valeur de l'unité d'exploitation, selon les flux de trésorerie futurs actualisés, est comparée à sa valeur comptable. Si la juste valeur est plus élevée que la valeur comptable, aucune dépréciation n'est réputée exister et il n'est pas nécessaire de procéder à la deuxième étape. Si la juste valeur est moins élevée que la valeur comptable, un deuxième test doit être effectué selon lequel la juste valeur implicite de l'écart d'acquisition rattaché à l'unité d'exploitation doit être estimée. Cette juste valeur implicite de l'écart d'acquisition correspond à l'excédent de la juste valeur de l'unité d'exploitation sur la juste valeur des actifs nets identifiables de l'unité d'exploitation. La tranche de la valeur comptable de l'écart d'acquisition qui excède sa juste valeur implicite est portée en résultat.

Rémunération et autres paiements à base d'actions

Régimes d'options d'achat d'actions – Toutes les attributions accordées ou modifiées après le 31 janvier 2003 sont comptabilisées selon la méthode de la juste valeur. Selon cette méthode, la valeur de la rémunération est calculée à la date d'attribution à l'aide du modèle modifié d'établissement de prix d'options de Black et Scholes. La valeur de la charge de rémunération est constatée sur la période d'acquisition des droits rattachés aux options d'achat d'actions moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport.

Toutes les attributions accordées ou modifiées avant le 1er février 2003 sont comptabilisées comme des opérations portant sur les capitaux propres. Aucune charge de rémunération n'est portée en résultat relativement à ces attributions.

Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit du capital social.

Régime d'unités d'actions fondé sur le rendement (« UAR ») – La valeur de la rémunération liée aux UAR pour lesquelles il est prévu que les droits y rattachés seront acquis est établie en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto à la date d'attribution. La valeur de la charge de rémunération est constatée linéairement sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport. L'incidence de toute variation du nombre d'UAR pour lesquelles il est prévu que les droits y rattachés seront acquis est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée.

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés – Les contributions de la Société au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés.

Constatation des revenus

Programmes aéronautiques – Les revenus provenant de la vente d'avions régionaux et d'avions d'affaires à fuselage étroit (série *Learjet*), sont comptabilisés à la livraison finale des produits et présentés dans Revenus de fabrication.

Les contrats d'avions d'affaires à large fuselage (série *Challenger* et série *Global*) sont divisés entre les avions non aménagés (avant la peinture extérieure, avant l'aménagement intérieur et avant que les appareils électroniques de bord facultatifs soient installés) et l'achèvement des aménagements intérieurs. Les revenus sont constatés au moment de la livraison d'avions non aménagés lorsque certaines conditions sont remplies, et au moment de l'acceptation définitive par le client de l'aménagement intérieur et des appareils électroniques de bord facultatifs. Les revenus provenant de la livraison d'avions non aménagés et d'aménagements intérieurs sont présentés dans les Revenus de fabrication.

Multipropriété – Les revenus provenant de la vente de parts d'avions sont constatés pendant la période au cours de laquelle les services connexes sont rendus au client, soit habituellement cinq ans, et sont inclus dans les Revenus de fabrication. Au moment de la vente, le produit de la vente est inscrit dans Revenus reportés – programme de multipropriété. La valeur comptable de l'avion connexe est transférée dans Frais reportés – programme de multipropriété et est imputée au Coût des ventes pendant la même période. Les autres revenus provenant du programme de multipropriété, y compris ceux liés à l'équipage et à l'entretien, sont constatés au moment où les services sont rendus au client et sont présentés dans les Revenus de services.

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication des produits, y compris la révision des véhicules et des composants, sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux, de manière comparable au Statement of Position 81-1, intitulé Accounting for Performance of Construction-Type and Certain Production-Type Contracts (« SOP 81-1 »), publié par l'American Institute of Certified Public Accountants. Le degré d'avancement est habituellement établi en fonction des coûts réels engagés par rapport au total des coûts prévus pour l'ensemble du contrat, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du degré d'avancement. Les revenus tirés de la révision des véhicules et des composants sont présentés dans les Revenus de services. Les revenus tirés des systèmes et de la signalisation sont présentés dans Autres revenus. Tous les autres revenus provenant des contrats de fabrication à long terme sont présentés dans les Revenus de fabrication.

Les revenus tirés des contrats de service d'entretien conclus à compter du 17 décembre 2003 sont constatés proportionnellement au total des coûts initialement prévus au début du contrat et sont présentés dans les Revenus de services. Les contrats de service d'entretien conclus auparavant sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux.

Les revenus provenant des autres contrats de service à long terme sont habituellement constatés lorsque les services sont rendus et sont présentés dans les Revenus de services.

Les revenus estimatifs des contrats à long terme comprennent les revenus liés aux modifications de commandes et aux réclamations, lorsqu'il est probable qu'elles se traduiront par des revenus additionnels d'un montant qui peut faire l'objet d'une estimation fiable.

Autres – Les revenus provenant de la vente d'avions d'occasion et de pièces de rechange sont constatés à la livraison. Les revenus tirés des avions d'occasion sont présentés dans les Autres revenus et les revenus tirés des pièces de rechange sont inclus dans les Revenus de services. Les revenus tirés des contrats de location-exploitation, principalement liés aux avions d'occasion, sont constatés linéairement sur la durée du contrat et sont inclus dans les Autres revenus. Les intérêts créditeurs liés au financement d'avions sont constatés sur la durée des prêts ou des contrats connexes de façon à générer un taux de rendement constant sur le placement et sont inclus dans les Revenus de financement.

Coût des ventes

Programmes aéronautiques – La Société applique la méthode fondée sur le coût moyen pour le lot initial d'un programme et la méthode fondée sur le coût unitaire par la suite.

Le coût unitaire moyen des avions régionaux et des avions d'affaires est établi en fonction du coût de production total estimatif pour une quantité d'avions prédéterminée relative à un programme pour le lot initial du programme. Les estimations du coût de production total et des quantités d'avions produits dans le cadre des programmes font partie intégrante de la méthode du coût moyen. Les coûts de production comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe ainsi que les coûts indirects de fabrication. Le total des coûts de production est estimé d'après les coûts réels et prévus des matériaux, les taux de change, la productivité de la main-d'œuvre, le niveau d'emploi et les salaires. Les estimations des coûts sont fondées surtout sur les tendances historiques du rendement, les tendances économiques, les conventions collectives et l'information obtenue des fournisseurs. Les quantités d'avions des programmes sont fondées sur l'évaluation par la direction des conditions du marché et de la demande prévisible au début de la phase de production de chacun des programmes, en tenant compte notamment des commandes fermes existantes et de la durée prévue de la courbe d'apprentissage.

Le coût unitaire moyen est comptabilisé au Coût des ventes au moment de la livraison de chaque avion. Selon le concept de la courbe d'apprentissage, qui prévoit une diminution prévisible des coûts unitaires au fur et à mesure que les tâches et les techniques de production deviennent plus efficientes grâce à l'expérience acquise et aux mesures de gestion, l'excédent sur les coûts

de production moyens engagés au cours des phases initiales d'un programme est reporté et recouvré sur les ventes d'avions qui doivent être produits ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne.

La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à un examen annuel détaillé des estimations de coûts et des quantités d'avions des programmes dans le cadre de la préparation du budget annuel. L'incidence de toute révision donne lieu à un rajustement cumulatif du Coût des ventes au cours de la période où la révision a lieu.

Après l'achèvement du lot initial, le coût unitaire réel est comptabilisé dans le Coût des ventes au moment de chaque livraison. Le coût unitaire réel est composé des mêmes coûts que ceux inclus dans le coût moyen, mais aucun report de coût ne découle du concept de la courbe d'apprentissage.

Contrats à long terme – Le Coût des ventes relatif aux contrats à long terme est établi d'après les coûts réels engagés, y compris les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts comme les garanties et les coûts de transport. Si la révision d'un contrat indique une marge brute négative, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée dans la période au cours de laquelle la marge brute négative est identifiée.

La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à un examen annuel détaillé, dans le cadre de la préparation du budget annuel, des estimations de coûts. L'incidence de toute révision donne lieu à un rajustement cumulatif du Coût des ventes au cours de la période où la révision a lieu.

Mesures incitatives à la vente

Relativement à la vente d'un avion neuf, la Société peut offrir au client des mesures incitatives à la vente sous la forme de garanties de crédit, de garanties portant sur la valeur résiduelle, d'engagements de financement, d'engagements de reprise et d'obligations de rachat conditionnelles.

La provision relative aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle est inscrite au moment de la vente en fonction de la valeur actualisée des paiements nets prévus à effectuer en vertu des garanties. La provision relative aux engagements de reprise est fondée sur les pertes prévues liées à l'achat d'avions d'occasion. La Société comptabilise l'écart entre le prix spécifié de l'avion de reprise et sa juste valeur à la date de la signature d'une commande ferme à titre de réduction des revenus de fabrication à la livraison de l'avion connexe. Les variations ultérieures de la juste valeur de l'avion de reprise sont comptabilisées dans le Coût des ventes lorsqu'elles surviennent.

Aucune provision n'est constituée à l'égard des obligations de rachat conditionnelles jusqu'à ce qu'elles deviennent des engagements de reprise. Les obligations de rachat conditionnelles deviennent des engagements de reprise au moment où la Société conclut une entente visant la vente d'un avion neuf et où le client exerce son droit de payer partiellement l'avion neuf au moyen de la remise de son avion d'occasion.

La Société établit la juste valeur de l'avion de reprise à l'aide d'évaluations externes et internes, y compris de l'information recueillie sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

Les provisions sont révisées trimestriellement et l'incidence de toute révision est constatée au cours de la période où la révision a lieu. Les mesures incitatives à la vente hors caisse sont incluses dans le Coût des ventes, et les mesures incitatives à la vente en espèces sont présentées en réduction des Revenus de fabrication.

Recherche et développement

Les coûts de développement sont capitalisés lorsque certains critères permettant leur report sont satisfaits et que leur recouvrement est raisonnablement assuré. Les coûts de développement capitalisés liés aux programmes aéronautiques sont inclus dans les immobilisations corporelles, au poste Outillage des programmes aéronautiques. Les coûts de recherche et développement relatifs aux contrats à long terme sont comptabilisés dans les Stocks et imputés au Coût des ventes en vertu de la comptabilité pratiquée à l'égard des contrats à long terme. Lorsque le recouvrement des coûts capitalisés n'est plus raisonnablement assuré, ces coûts sont radiés. Les coûts de recherche et développement présentés dans les états des résultats consolidés excluent les coûts engagés en vertu des contrats à long terme et les coûts de développement capitalisés dans l'outillage des programmes.

Aide gouvernementale

L'aide gouvernementale, y compris les crédits d'impôt à l'investissement, liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles, est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale, y compris les crédits d'impôt à l'investissement, liée aux dépenses courantes, est portée en réduction des dépenses connexes.

Garanties sur produits

Une provision pour les coûts de garantie sur produits est constatée dans le Coût des ventes lorsque les revenus tirés du produit sous-jacent sont comptabilisés. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et en service et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de la Société.

La Société examine trimestriellement ses provisions pour garanties sur produits constatées et tout rajustement est comptabilisé dans le Coût des ventes.

Impôts sur les bénéfices

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices d'après la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôts sur les bénéfices reportés sont constatés en fonction de l'incidence fiscale future des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur valeur fiscale respective, et des reports prospectifs de pertes fiscales. Les actifs et les passifs d'impôts sur les bénéfices reportés sont évalués à l'aide de taux d'imposition pratiquement en vigueur, qui seront en vigueur pour l'exercice au cours duquel les écarts devraient se résorber.

Une provision pour moins-value est constituée pour réduire la valeur comptable des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés, lorsqu'il est plus probable qu'improbable que ces actifs ne seront pas réalisés.

Bénéfice par action

Le bénéfice de base par action est calculé à partir du bénéfice net moins les dividendes sur actions privilégiées, après impôts, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice.

Le bénéfice dilué par action est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.

Instruments financiers dérivés

Conformément à sa stratégie de gestion des risques, la Société a recours à des instruments financiers dérivés pour gérer les risques de change et de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés comprennent des contrats de change à terme, des swaps de taux d'intérêt, des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises et des garanties de taux d'intérêt plafonds.

Contrats de change à terme – La Société a recours à des contrats de change à terme afin de couvrir son exposition au risque de change découlant de flux de trésorerie prévus en devises. Les gains et les pertes non réalisés sur les contrats de change à terme désignés à titre de couverture ne sont pas constatés dans les états consolidés des résultats jusqu'à ce que les opérations prévues aient lieu.

La Société utilise également des contrats de change à terme pour couvrir son exposition au risque de change découlant de prêts à long terme consentis par des tiers et de prêts et créances intersociétés. Les gains et les pertes non réalisés sur ces contrats de change à terme sont immédiatement constatés dans les résultats pour contrebalancer les gains ou les pertes non réalisés découlant des variations de taux de change sur les éléments couverts.

La Société conclut aussi des contrats de change à terme pour couvrir son exposition au risque de change découlant de ses placements nets dans ses établissements autonomes étrangers. Les gains et les pertes liés à ces contrats de change à terme désignés et efficaces à titre de couverture sont comptabilisés dans l'Écart de conversion.

Swaps de taux d'intérêt – La Société conclut des swaps de taux d'intérêt afin d'atteindre une combinaison appropriée de dettes à long terme à taux d'intérêt fixe et variable. En outre, la Société conclut des swaps de taux d'intérêt pour atténuer l'incidence des variations de taux d'intérêt sur ses engagements financiers et pour gérer son exposition aux risques de taux d'intérêt découlant du financement d'avions consenti aux clients d'avions régionaux. Les swaps prévoient l'échange de paiements d'intérêt en fonction d'un montant nominal prédéterminé sur une période établie. Les swaps désignés à titre de couverture et efficaces à cette fin sont comptabilisés selon la comptabilité d'exercice. Selon cette méthode, les gains ou les pertes non réalisés ne sont pas constatés, et les paiements nets dus ou à recevoir sur les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à titre de rajustement dans les Revenus de financement ou les Dépenses de financement.

Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises – La Société conclut des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises pour couvrir son exposition au risque de change et pour modifier la nature des taux d'intérêt de ses éléments couverts. Ces swaps prévoient l'échange d'obligations de paiements d'intérêt, de même que de montants de capital dans deux devises différentes pour une période déterminée. Les gains et les pertes liés à ces swaps combinés de taux d'intérêt et de devises désignés à titre de couverture et efficaces à cette fin sont comptabilisés conformément aux mêmes règles de comptabilisation que celles évoquées ci-dessus pour les contrats de change à terme et les swaps de taux d'intérêt.

La Société conclut aussi des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises pour gérer son exposition aux risques de change de ses placements nets dans des établissements étrangers autonomes. Ces swaps prévoient l'échange d'obligations de paiements d'intérêts ainsi que de montants de capital dans deux monnaies différentes pour une période établie. Les gains et les pertes liés à ces swaps combinés de taux d'intérêt et de devises désignés à titre de couverture et efficaces à cette fin sont comptabilisés dans l'Écart de conversion.

Garanties de taux d'intérêt plafonds – La Société conclut des garanties de taux d'intérêt plafonds afin de se protéger des risques de hausse des taux d'intérêt découlant de la protection accordée à certains clients dans le cadre de vente d'avions. Les gains et les pertes liés à ces garanties de taux d'intérêt plafonds sont constatés au moment où l'avion est vendu.

Comptabilité de couverture – La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, au moment de la mise en place de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur de l'instrument financier dérivé contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

La Société documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des dérivés à des flux de trésorerie prévus libellés en devises ou à un actif ou à un passif particulier. La Société documente aussi formellement et évalue, au moment de la mise en place de la couverture et sur une base continue, si les instruments financiers dérivés qui sont utilisés dans des opérations de couverture sont très efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts.

Les gains et les pertes liés aux instruments financiers dérivés qui ont été réglés avant leur échéance sont reportés et inclus dans Autres actifs ou Créditeurs et frais courus. S'il est toujours probable que l'élément couvert sous-jacent survienne, ces gains ou ces pertes sont constatés aux résultats à titre de rajustement des revenus ou des dépenses connexes au cours de la même période où l'opération faisant l'objet de la couverture influe sur les résultats. S'il n'est pas probable que l'élément couvert sous-jacent survienne, ces gains ou ces pertes sont constatés dans les résultats.

Une relation de couverture est rompue si la couverture cesse d'être efficace, et le gain ou la perte non réalisé sur l'instrument financier dérivé connexe est imputé aux résultats de même que les variations ultérieures de la juste valeur de l'instrument financier dérivé.

En ce qui a trait aux couvertures économiques qui ne font pas partie d'une relation de couverture, toute variation de la juste valeur de l'instrument dérivé est directement portée en résultat.

Avantages sociaux futurs

Les régimes à prestations déterminées sont comptabilisés comme suit :

- Les actifs des régimes sont évalués à leur juste valeur.
- En ce qui a trait aux titres de participation, la Société utilise une évaluation fondée sur les valeurs marchandes de l'actif, lequel, aux fins de l'évaluation du coût des avantages, tient compte de l'incidence des gains ou des pertes sur une période de trois ans commençant à l'exercice au cours duquel ces gains ou ces pertes se produisent. En ce qui a trait aux placements autres que dans des titres de participation, la Société utilise une évaluation fondée sur les valeurs marchandes actuelles.
- Les gains et les pertes actuariels nets, fondés sur la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, qui excèdent 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées ou de la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, selon le montant le plus élevé, de même que les coûts des services passés, sont amortis sur la durée moyenne pondérée estimative du reste de la carrière active des participants, soit environ 15 ans.
- Les obligations au titre des régimes sont établies en fonction des versements de prestations futurs prévus actualisés selon les taux d'intérêt actuels du marché.
- Lorsqu'un événement, comme la vente d'un secteur, entraîne à la fois une compression et un règlement, la compression est comptabilisée avant le règlement. Une compression est la perte, pour les employés, du droit de gagner des prestations futures en vertu du régime. Un règlement est la quittance de l'obligation en vertu d'un régime.
- Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi de manière actuarielle à l'aide de la méthode de répartition des prestations au prorata des services, et de la meilleure estimation par la direction du rendement prévu des placements du régime, de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, du taux de mortalité et du coût des soins de santé.
- Le coût des avantages est capitalisé au titre des coûts de main-d'œuvre et inclus dans les stocks et l'outillage des programmes aéronautiques ou constaté directement dans les résultats.
- La Société utilise le 31 décembre comme date de mesure.

Obligations environnementales

Un passif environnemental est comptabilisé lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les dépenses environnementales qui ont trait aux activités courantes sont passées en charges ou capitalisées, selon le cas. Les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont constatées et incluses dans le Coût des ventes.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices terminés les 31 janvier 2007 et 31 janvier 2006
(Les montants des tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire.)

NOTE 1. DÉBITEURS

Les débiteurs étaient comme suit aux 31 janvier :

	2007	2006
Débiteurs[1]		
Aéronautique		
Dollar américain	**660 $**	603 $
Autres devises	**45**	26
Transport		
Euro	**322**	384
Dollar américain	**291**	171
Livre sterling	**86**	145
Diverses devises de l'Europe de l'Ouest	**105**	67
Autres devises	**121**	123
	1 630	1 519
Taxe de vente	**49**	57
Autres	**189**	209
	1 868	1 785
Provision pour pertes sur créances	**(79)**	(101)
	1 789 $	1 684 $

1 Les débiteurs sont présentés par monnaie de facturation.

NOTE 1. DÉBITEURS (SUITE)

La Société a accès à des facilités d'affacturage en Europe, en vertu desquelles elle peut vendre sans recours des débiteurs dans le cours normal des affaires. En vertu de ces facilités, la Société a tiré un produit de 298 millions $ pour l'exercice 2007 (408 millions $ pour l'exercice 2006). Au 31 janvier 2007, l'encours des débiteurs cédés en vertu de ces facilités s'établissait à 113 millions $ (2 millions $ au 31 janvier 2006).

NOTE 2. FINANCEMENT D'AVIONS

Le financement d'avions s'établissait comme suit aux 31 janvier :

	2007				2006			
		MOYENNE PONDÉRÉE				MOYENNE PONDÉRÉE		
	TOTAL	ÉCHÉANCE (MOIS)	TAUX [1] (%)	TAUX FIXE/ VARIABLE [1]	TOTAL	ÉCHÉANCE (MOIS)	TAUX [1] (%)	TAUX FIXE/ VARIABLE [1]
Avions commerciaux								
Financement provisoire [2]								
Prêts	**206 $**	**56**	**8,4**	**Variable**	435 $	79	7,1	Variable
Créances liées à des contrats de location	**254**	**212**	**8,8**	**Variable**	388	211	7,3	Variable
	460				823			
Financement à long terme								
Prêts	**362**	**127**	**7,8**	**Fixe/var.**	278	107	6,2	Fixe/var.
Créances liées à des contrats de location [3]	**55**	**20**	**8,0**	**Fixe/var.**	104	21	6,0	Fixe/var.
	417				382			
Prêts–avions d'affaires [4]	**36**	**36**	**7,8**	**Fixe/var.**	58	41	5,7	Fixe/var.
Prêts et créances liées à des contrats de location–total	**913**				1 263			
Provision pour perte sur créances	**(111)**				(84)			
	802				1 179			
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	**185**				230			
Placements dans des structures de financement	**55**				48			
	1 042 $				1 457 $			

1 Les taux d'intérêt sont présentés compte non tenu des instruments financiers dérivés de couverture correspondants.
2 Le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux est composé d'un crédit-relais accordé aux clients jusqu'à ce que le financement permanent d'un tiers soit obtenu.
3 Comprend 8 millions $ en créances liées à des contrats de location pour des EDDV consolidées au 31 janvier 2007 (67 millions $ au 31 janvier 2006).
4 Ce portefeuille est en voie d'être liquidé.

NOTE 2. FINANCEMENT D'AVIONS (SUITE)

Prêts et créances liées à des contrats de location – Le financement consenti à trois transporteurs aériens représentait environ 45 % du total des prêts et créances liées à des contrats de location au 31 janvier 2007 (trois transporteurs aériens représentant 41 % au 31 janvier 2006). Les prêts et créances liées à des contrats de location sont généralement garantis par les actifs connexes. La valeur de la garantie est étroitement liée au rendement de l'industrie de l'aviation commerciale et aux particularités de l'avion (âge, type-variante et nombre de sièges), de même qu'à d'autres particularités. La valeur de la garantie varie aussi en fonction des cycles économiques.

Les créances liées à des contrats de location comprenaient les éléments suivants, avant la provision pour pertes sur créances, aux 31 janvier :

	2007	2006
Total des loyers minimums	**825 $**	978 $
Revenu non gagné	**(518)**	(538)
Valeur résiduelle non garantie	**2**	52
	309 $	492 $

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit aux 31 janvier :

	2007	2006
Solde au début de l'exercice	**84 $**	94 $
Pertes sur créances	**29**	(7)
Montants radiés, après recouvrements	**(2)**	(4)
Incidence des fluctuations de taux de change	**–**	1
Solde à la fin de l'exercice	**111 $**	84 $

Les prêts et créances liées à des contrats de location douteux s'élevaient à 49 millions $ au 31 janvier 2007 (237 millions $ au 31 janvier 2006).

Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation – Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation étaient comme suit aux 31 janvier :

	2007		2006	
	COÛT	**VALEUR COMPTABLE NETTE**	COÛT	VALEUR COMPTABLE NETTE
Avions commerciaux d'occasion	**187 $**	**143 $**	292 $	190 $
Avions d'affaires d'occasion	**48**	**42**	42	40
	235 $	**185 $**	334 $	230 $

Le revenu de location tiré des contrats de location-exploitation et l'amortissement des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation se sont établis respectivement à 47 millions $ et 26 millions $ pour l'exercice 2007 (respectivement 44 millions $ et 24 millions $ pour l'exercice 2006).

NOTE 3.
STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux 31 janvier :

	2007	2006
Contrats à long terme		
Coûts engagés et marges comptabilisées	**3 430 $**	3 199 $
Moins : paiements reçus et facturations progressives[1]	**(1 893)**	(1 818)
	1 537	1 381
Programmes aéronautiques		
Coûts engagés	**2 597**	2 520
Moins : paiements reçus[2]	**(1 314)**	(916)
	1 283	1 604
Produits finis[3]	**1 141**	820
	3 961 $	3 805 $

1 Les paiements reçus et facturations progressives, considérés comme des paiements en contrepartie de travaux exécutés, ont été déduits des stocks liés aux contrats à long terme. Les avances reçues et facturations progressives en excédent des coûts connexes, s'élevant à 1882 millions $ au 31 janvier 2007 (1640 millions $ au 31 janvier 2006), constituent un passif présenté sous Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes aux bilans consolidés.

2 Les paiements reçus en contrepartie de travaux exécutés ont été déduits des stocks liés aux programmes aéronautiques. Les avances reçues en excédent des coûts connexes, s'élevant à 561 millions $ au 31 janvier 2007 (551 millions $ au 31 janvier 2006), constituent un passif présenté sous Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes aux bilans consolidés.

3 Les produits finis comprennent six avions neufs non rattachés à une commande ferme et 23 avions d'occasion totalisant 230 millions $ au 31 janvier 2007 (six avions neufs et huit avions d'occasion totalisant 155 millions $ au 31 janvier 2006).

Le produit prévu des ventes futures d'avions pour chacun des programmes, déduction faite des coûts additionnels de production qui seront engagés, excédait les coûts connexes liés aux stocks au 31 janvier 2007. Cependant, des coûts importants pourraient éventuellement être imputés au Coût des ventes au cours d'un exercice donné si des quantités d'avions inférieures à celles prévues pour un programme sont vendues, si le produit des ventes futures d'avions est moindre que celui anticipé ou si les coûts à engager pour achever le programme dépassent les estimations en cours.

Programmes aéronautiques – Les stocks des programmes aéronautiques comprenaient les excédents sur les coûts moyens de production suivants aux 31 janvier :

	2007	2006
Avions d'affaires		
Série *Learjet*	**163 $**	221 $
Challenger 300	**122**	140
Série *Global*	**245**	319
Avions régionaux		
Série *CRJ*	**–**	54
Série Q	**–**	23
	530 $	757 $

Au cours de l'exercice 2007, étant donné les difficultés croissantes à prédire la combinaison des commandes futures pour les programmes d'avions *CRJ700* et *CRJ900* par suite de modifications des clauses de portée aux États-Unis, la Société a décidé d'aligner la date d'achèvement des programmes aux fins comptables sur la date initiale la plus rapprochée de ces deux programmes. Ainsi, les quantités d'avions des programmes aux fins comptables ont été réduites, passant de 550 à 420 unités, et une charge de 74 millions $ liée à l'excédent sur les coûts moyens de production a été comptabilisée dans le Coût des ventes.

NOTE 3. STOCKS (SUITE)

Les montants nets recouvrables au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production uniquement fondés sur les commandes fermes au 31 janvier 2007, définis comme les flux de trésorerie non actualisés nets prévus provenant de la vente d'avions en vertu de commandes fermes, s'établissaient à 455 millions $. Le solde de l'excédent sur les coûts moyens de production, de 75 millions $, devrait être entièrement recouvré à partir des commandes futures.

Paiements, avances et facturations progressives – En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les pratiques de l'industrie. De plus, dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement dans Transport, au titre des paiements et avances reçues de clients avant l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraison et au rendement des produits.

NOTE 4. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux 31 janvier :

	2007		2006	
	COÛT	VALEUR COMPTABLE NETTE [1]	COÛT	VALEUR COMPTABLE NETTE [1]
Terrains	**112 $**	**112 $**	112 $	112 $
Bâtiments	**1 795**	**873**	1 759	885
Matériel	**1 448**	**555**	1 429	560
Outillage des programmes aéronautiques				
Avions d'affaires	**1 917**	**793**	1 854	914
Avions régionaux	**1 346**	**483**	1 249	477
Autres	**132**	**120**	168	142
	6 750 $	**2 936 $**	6 571 $	3 090 $

1 Comprend un montant de 13 millions $ lié aux EDDV consolidées au 31 janvier 2007 (15 millions $ au 31 janvier 2006).

Le tableau qui précède comprend des actifs loués en vertu de contrats de location-acquisition dont le coût et la valeur comptable nette totalisaient respectivement 105 millions $ et 84 millions $ au 31 janvier 2007 (respectivement 67 millions $ et 56 millions $ au 31 janvier 2006).

Le tableau ci-dessus présente en outre des actifs en construction et en développement totalisant 69 millions $ au 31 janvier 2007 (37 millions $ au 31 janvier 2006).

L'amortissement des immobilisations corporelles était comme suit pour les exercices :

	2007	2006
Outillage des programmes aéronautiques	**269 $**	254 $
Bâtiments, matériel et autres	**206**	220
	475 $	474 $

NOTE 5.
ÉCART D'ACQUISITION

L'écart d'acquisition est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Les variations du solde de l'écart d'acquisition étaient comme suit pour les exercices :

	2007	2006
Solde au début de l'exercice	**2 142 $**	2 357 $
Constatation de pertes fiscales non comptabilisées antérieurement	**(22)**	(53)
Incidence des fluctuations de taux de change	**166**	(162)
Solde à la fin de l'exercice	**2 286 $**	2 142 $

La Société a procédé au test de dépréciation annuel requis au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2007 et n'a relevé aucune dépréciation.

NOTE 6.
ACTIVITÉS ABANDONNÉES ET ACTIFS DÉTENUS À DES FINS DE VENTE

Au cours de l'exercice 2007, la Société a maintenu sa stratégie de réduction des activités de l'ancien secteur Bombardier Capital (« BC ») et les portefeuilles suivants ont été vendus :
– En octobre 2006, la Société a vendu ses activités de wagons à marchandises au bilan et hors bilan pour un produit en espèces de 94 millions $.
– En mai 2006, la Société a vendu ses activités de financement de biens de consommation pour un produit en espèces de 67 millions $.

En mars 2006, la Société a complété le transfert des droits et obligations de gestion liés à ses activités de maisons usinées hors bilan à Green Tree Servicing LLC.

Au cours de l'exercice 2006, les activités abandonnées comprenaient aussi les activités de BC suivantes :
– maisons usinées au bilan, activités vendues en juillet 2005; et
– financement de stocks, activités vendues en mai 2005.

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

NOTE 6. ACTIVITÉS ABANDONNÉES ET ACTIFS DÉTENUS À DES FINS DE VENTE (SUITE)

Les actifs détenus à des fins de vente et les passifs liés à ces actifs étaient comme suit au 31 janvier 2006 :

Actif	
Espèces et quasi-espèces	5 $
Débiteurs	58
Impôts sur les bénéfices reportés	33
Autres actifs[1]	141
	237 $
Passif	
Créditeurs et frais courus	40 $
Dette à long terme	2
	42 $

1 Comprend 77 millions $ de débiteurs financiers et 31 millions $ d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation.

Les résultats d'exploitation, y compris les intérêts débiteurs attribués, étaient comme suit pour les exercices :

	2007	2006
Revenus – Autres	**64 $**	177 $
Coût des ventes	**46**	103
Frais de vente et d'administration	**6**	34
Amortissement	**–**	2
	52	139
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices	**12**	38
Impôts sur les bénéfices	**4**	14
	8	24
Gain (perte) après impôts sur la vente des activités suivantes :		
Wagons à marchandises au bilan et hors bilan	**19**	(2)
Financement de biens de consommation	**(2)**	(1)
Financement de stocks	**–**	121
Maisons usinées au bilan	**–**	(18)
Maisons usinées hors bilan	**–**	(10)
	25 $	114 $

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

	2007	2006
Activités d'exploitation	**65 $**	76 $
Activités d'investissement	**–**	70
Activités de financement	**(2)**	(586)
	63 $	(440) $

NOTE 7.
AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux 31 janvier :

	2007	2006
Frais payés d'avance	**169 $**	178 $
Paiement anticipé en vertu d'un contrat d'échange	**150**	–
Actifs incorporels à durée de vie utile limitée, déduction faite de l'amortissement cumulé de 118 millions $ au 31 janvier 2007 (94 millions $ au 31 janvier 2006)	**141**	148
Placement dans des sociétés sous influence notable[1]	**123**	97
Frais de financement reportés	**105**	15
Placement dans des titres	**90**	91
Encaisse affectée[2]	**81**	81
Frais de gestion	**50**	46
Instruments financiers dérivés	**39**	42
Prêts	**28**	14
Dépôts	**21**	14
Portefeuilles en liquidation progressive[3]	**19**	41
Placement en actions privilégiées de l'ancien secteur de produits récréatifs de la Société (« BPR »)	**–**	30
Autres	**106**	46
	1 122 $	843 $

1 Principalement liés à Transport.
2 Comprend 75 millions $ en encaisse affectée liée aux EDDV consolidées au 31 janvier 2007 (70 millions $ au 31 janvier 2006).
3 Principalement composés du portefeuille de matériel industriel de BC.

L'amortissement des actifs incorporels à durée de vie limitée comprend une dépréciation de 17 millions $ pour l'exercice 2006 relativement aux marques de commerce de Transport.

NOTE 8. FACILITÉS DE CRÉDIT

En décembre 2006, la Société a conclu une entente pour une nouvelle facilité de lettres de crédit en vue de remplacer les facilités de crédit nord-américaine et européennes antérieures (« facilités de crédit antérieures ») devant venir à échéance aux exercices 2008 et 2009. La nouvelle facilité de lettres de crédit est uniquement réservée pour l'émission de lettres de crédit. La Société avait une période transitoire de 90 jours à compter du 18 décembre 2006, date de l'entente, pour annuler toutes les facilités de crédit antérieures et transférer les lettres de crédit émises aux termes de celles-ci dans la nouvelle facilité de lettres de crédit. Jusqu'au moment de cette annulation, les montants confirmés en vertu des facilités de crédit antérieures réduisent le montant disponible en vertu de la nouvelle facilité de lettres de crédit.

La nouvelle facilité de lettres de crédit ainsi que son échéance étaient comme suit au 31 janvier 2007 :

	MONTANT CONFIRMÉ	LETTRES DE CRÉDIT ÉMISES	MONTANT CONFIRMÉ EN VERTU DES FACILITÉS DE CRÉDIT ANTÉRIEURES	MONTANT DISPONIBLE	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Nouvelle facilité de lettres de crédit	**5 590[1] $**	**4 121 $**	**290[2] $**	**1 179 $**	**2012**

1 4300 millions €.
2 Comprend des lettres de crédit émises de 140 millions $ (108 millions €).

En vertu de la nouvelle facilité de lettres de crédit, la Société doit respecter certaines clauses financières restrictives, y compris des titres déposés en garantie de 869 millions € (1129 millions $). Les clauses financières restrictives applicables étaient respectées au 31 janvier 2007.

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

	MONTANTS CONFIRMÉS	MONTANTS PRÉLEVÉS	LETTRES DE CRÉDIT ÉMISES	MONTANTS DISPONIBLES	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Européenne	3 829[1] $	– $	3 160 $	669 $	2008
Lettres de crédit européennes	353[2]	s.o.	327	26	2008-2009
Nord-américaine	1 100	–	762	338	2008
	5 282 $	– $	4 249 $	1 033 $	

s.o. : sans objet.

1 3150 millions €.
2 290 millions €.

En vertu des facilités de crédit antérieures, la Société devait respecter certaines clauses financières restrictives, y compris des liquidités minimales de 1,0 milliard $ en espèces et quasi-espèces à la fin de chaque trimestre. Les clauses financières restrictives applicables (calculées en excluant BC) étaient respectées au 31 janvier 2006.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans les tableaux ci-dessus, des lettres de crédit totalisant 240 millions $ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 31 janvier 2007 (79 millions $ au 31 janvier 2006).

NOTE 9.
CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les créditeurs et frais courus étaient comme suit aux 31 janvier :

	2007	2006
Créditeurs	**1 904 $**	1 947 $
Frais courus	**1 112**	1 031
Mesures incitatives à la vente[1]	**1 040**	1 241
Garanties de produits	**985**	970
Salaires et avantages sociaux à payer	**400**	395
Impôts sur les bénéfices et autres taxes	**234**	240
Intérêts	**109**	130
Indemnités de départ et autres obligations liées à la cessation d'emploi pour départ involontaire	**105**	151
Provisions pour obligations de rachat[2]	**75**	70
Part des actionnaires sans contrôle	**47**	28
Autres	**828**	663
	6 839 $	6 866 $

1 Comprend la provision pour garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle, les engagements de reprise, ainsi que d'autres provisions et obligations associées à la vente d'avions (voir la note 21–Engagements et éventualités).
2 Voir la note 21–Engagements et éventualités.

Garanties de produits–Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur la structure des avions qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

Les variations de la provision pour garanties de produits ont été comme suit pour les exercices 2007 et 2006 :

	AÉRONAUTIQUE	TRANSPORT	TOTAL
Solde au 31 janvier 2005	257 $	798 $	1 055 $
Charge de l'exercice	122	332	454
Variations des estimations	15	(41)	(26)
Paiements	(121)	(348)	(469)
Incidence des fluctuations de taux du change	–	(44)	(44)
Solde au 31 janvier 2006	273	697	970
Charge de l'exercice	104	300	404
Variations des estimations	3	(30)	(27)
Paiements	(89)	(313)	(402)
Incidence des fluctuations de taux de change	–	40	40
Solde au 31 janvier 2007	**291 $**	**694 $**	**985 $**

NOTE 9. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS (SUITE)

Indemnités de départ et autres obligations liées à la cessation d'emploi pour départ involontaire et autres coûts connexes – Les variations de la provision pour indemnités de départ et autres obligations liées à la cessation d'emploi pour départ involontaire et autres coûts connexes ont été comme suit pour les exercices 2007 et 2006 :

	INDEMNITÉS DE DÉPART ET AUTRES OBLIGATIONS LIÉES À LA CESSATION D'EMPLOI POUR DÉPART INVOLONTAIRE	AUTRES	TOTAL
Solde au 31 janvier 2005	251 $	17 $	268 $
Charge de l'exercice[1]	52	86	138
Variations des estimations[1]	7	(27)	(20)
Éléments hors caisse	–	(4)	(4)
Paiements	(146)	(40)	(186)
Incidence des fluctuations de taux de change	(13)	–	(13)
Solde au 31 janvier 2006	151	32	183
Charge de l'exercice[2]	61	22	83
Variations des estimations[2]	(31)	–	(31)
Paiements	(83)	(36)	(119)
Incidence des fluctuations de taux de change	7	1	8
Solde au 31 janvier 2007	**105 $**	**19 $**	**124 $**

1 Comprend 88 millions $ comptabilisés dans les éléments spéciaux de Transport (voir la note 14 – Éléments spéciaux), 24 millions $ comptabilisés dans le Coût des ventes de Transport et 6 millions $ comptabilisés dans le Coût des ventes de Aéronautique.
2 Comprend une charge de 24 millions $ comptabilisée dans les éléments spéciaux de Transport (voir la note 14 – Éléments spéciaux), 7 millions $ comptabilisés dans le Coût des ventes de Transport et 21 millions $ comptabilisés dans le Coût des ventes de Aéronautique.

NOTE 10. DETTE À LONG TERME

En novembre 2006, la Société a émis les billets de premier rang suivants :
– 800 millions € (1025 millions $), à taux variable, échéant en novembre 2013;
– 385 millions $, portant intérêt à 8 %, échéant en novembre 2014; et
– 800 millions € (1025 millions $), portant intérêt à 7,25 %, échéant en novembre 2016.

Le produit net des billets de premier rang a été affecté aux éléments suivants :
– le remboursement de billets en circulation de BC totalisant 220 millions $ échéant en mars 2007;
– le rachat de billets en circulation de BC totalisant 500 millions € (640 millions $) échéant en mai 2007;
– le rachat de 218 millions € (279 millions $) de billets en circulation totalisant 500 millions € (640 millions $) échéant en février 2008;
– le financement des titres déposés en garantie totalisant 869 millions € (1145 millions $) à l'égard des obligations de la Société envers les banques émettant les lettres de crédit en vertu de la nouvelle facilité de lettres de crédit; et
– les fins générales de la Société, y compris le versement des honoraires et frais liés à l'émission des billets de premier rang.

NOTE 10. DETTE À LONG TERME (SUITE)

La dette à long terme était comme suit aux 31 janvier :

	MONTANT EN MONNAIE D'ORIGINE 2007/2006	MONNAIE	FIXE/ VARIABLE [1]	TAUX D'INTÉRÊT [1] 2007/2006	ÉCHÉANCE	PAIEMENT D'INTÉRÊT [2]	**2007** MONTANT	2006 MONTANT
Billets de	800/néant	EUR	Variable	6,71 %/néant	Nov. 2013	T	**1 040 $**	– $
premier rang	385/néant	USD	Fixe	8,00 %/néant	Nov. 2014	S	**385**	–
	800/néant	EUR	Fixe	7,25 %/néant	Nov. 2016	S	**1 040**	–
Billets	néant/450 [3]	USD	Fixe	néant/6,13 %	Juin 2006	S	**–**	450
	néant/200 [3]	CAD	Fixe	néant/6,35 %	Juill. 2006	S	**–**	175
	néant/220 [3]	USD	Fixe	néant/7,09 %	Mars 2007	S	**–**	220
	néant/500 [3]	EUR	Fixe	néant/6,13 %	Mai 2007	A	**–**	608
	24/29	CAD	Fixe	7,00 %	2008-2012	A	**21**	26
	282/500	EUR	Fixe	5,75 %	Févr. 2008	A	**367**	608
	300 [3]	GBP	Fixe	6,75 %	Mai 2009	A	**588**	534
	550	USD	Fixe	6,75 %	Mai 2012	S	**550**	550
	500	USD	Fixe	6,30 %	Mai 2014	S	**500**	500
	250	USD	Fixe	7,45 %	Mai 2034	S	**250**	250
Débentures	néant/175	GBP	Fixe	néant/6,25 %	Févr. 2006	A	**–**	311
	néant/150	CAD	Fixe	néant/6,40 %	Déc. 2006	S	**–**	131
	150	CAD	Fixe	7,35 %	Déc. 2026	S	**127**	131
EDDV	20/80	USD	Fixe	6,77 %/5,98 %	2008-2014	S	**20**	80
Autres [4]	147/114 [5]	Diverses	Fixe/var.	6,72 %/6,73 %	2008-2026	Diverses	**147**	114
	45/59	USD	Fixe/var.	5,57 %/4,92 %	2008-2027	Diverses	**45**	59
							5 080 $	4 747 $

1 Les taux d'intérêt ne tiennent pas compte de l'incidence des instruments financiers dérivés de couverture correspondants (voir la note 19–Instruments financiers) et, pour la dette à taux variable, correspondent au taux moyen de l'exercice.
2 Trimestriel (T), semestriel (S) et annuel (A).
3 Dette à long terme liée à BC.
4 Comprend 106 millions $ liés aux obligations en vertu des contrats de location-acquisition au 31 janvier 2007 (68 millions $ au 31 janvier 2006).
5 Les montants sont exprimés en dollars américains et comprennent une tranche liée à BC.

Tous les éléments de dette à long terme sont de rang égal et ne sont pas garantis, sauf la dette des EDDV consolidées qui représente des emprunts garantis.

Les remboursements prévus de dette à long terme pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

	DETTE	CONTRATS DE LOCATION-ACQUISITION	TOTAL
2008	36 $	8 $	44 $
2009	380	8	388
2010	601	8	609
2011	13	8	21
2012	15	10	25
Par la suite	3 929	64	3 993
	4 974 $	106 $	5 080 $

NOTE 11. CAPITAL SOCIAL

ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Un nombre illimité d'actions privilégiées, sans droit de vote, sans valeur nominale, pouvant être émises en séries est autorisé. Les séries suivantes étaient émises aux 31 janvier 2007 et 2006 :

12 000 000 D'ACTIONS PRIVILÉGIÉES RACHETABLES, À DIVIDENDE CUMULATIF, SÉRIE 2	
Rachat	Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 $ CAN l'action.
Conversion	Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1er août 2007 et le 1er août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation à une date de conversion donnée, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.
Dividende	Depuis le 1er août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15e jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable égal à 80 % du taux préférentiel canadien. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera rajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 $ CAN l'action ou supérieur à 25,10 $ CAN l'action.

12 000 000 D'ACTIONS PRIVILÉGIÉES RACHETABLES, À DIVIDENDE CUMULATIF, SÉRIE 3	
Rachat	Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 $ CAN l'action, le 1er août 2007 et le 1er août tous les cinq ans par la suite.
Conversion	Convertibles au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1er août 2007 et le 1er août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées, rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation à une date de conversion donnée, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.
Dividende	Jusqu'au 31 juillet 2007, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 5,476 %, ou 1,369 $ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,34225 $ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts constitutifs. Ces dividendes seront payables trimestriellement le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre, lorsque déclarés.

NOTE 11. CAPITAL SOCIAL (SUITE)

9 400 000 ACTIONS PRIVILÉGIÉES RACHETABLES, À DIVIDENDE CUMULATIF, SÉRIE 4

Rachat	Rachetables, au gré de la Société, en tout temps à compter du 31 mars 2007, à 26,00 $ CAN l'action si elles sont rachetées avant le 31 mars 2008; à 25,75 $ CAN l'action si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2008 mais avant le 31 mars 2009; à 25,50 $ CAN si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2009 mais avant le 31 mars 2010; à 25,25 $ CAN l'action si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2010 mais avant le 31 mars 2011; et à 25,00 $ CAN l'action si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2011.
Conversion	À compter du 31mars 2007, la Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 $ CAN ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affilée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
Dividende	Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 %, ou 1,5625 $ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 $ CAN l'action.

Actions ordinaires

Les classes d'actions ordinaires suivantes, sans valeur nominale, sont autorisées aux 31 janvier 2007 et 2006 :

1 892 000 000 ACTIONS CLASSE A (DROITS DE VOTE MULTIPLES)

Droits de vote	Dix votes chacune.
Conversion	Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).

1 892 000 000 ACTIONS CLASSE B (DROITS DE VOTE LIMITÉS)

Droits de vote	Un vote chacune.
Conversion	Convertibles chacune, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples): i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.
Dividende	Dividendes préférentiels non cumulatifs annuels de 0,0015625$ CAN l'action, en priorité par rapport aux actions classe A (droits de vote multiples), payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,000390625 $ CAN l'action, lorsque déclarés.

Relativement au régime d'unités d'actions fondé sur le rendement, la Société a fourni des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat de 6 413 000 actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre pour 20 millions $ au cours de l'exercice 2007 (5 434 000 actions classe B pour 14 millions $ au cours de l'exercice 2006) (voir la note 12 – Régimes à base d'actions).

NOTE 12. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

RÉGIMES D'OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS

En vertu de régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Des options ont également été attribuées aux administrateurs jusqu'au 1er octobre 2003. Sur les 135 782 688 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission, 60 650 446 étaient disponibles à ces fins au 31 janvier 2007 en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions. La Société n'a émis aucune action classe B (droits de vote limités) au cours des exercices 2007 et 2006 par suite de l'exercice d'options.

Régime d'options d'achat d'actions en vigueur, fondé sur le rendement– En date du 27 mai 2003, la Société a modifié, prospectivement, le régime d'options d'achat d'actions pour les employés clés. Ce régime a été de nouveau modifié prospectivement le 30 mars 2004 et s'applique à toutes les options attribuées en vertu du régime. Les modalités et conditions importantes du régime modifié sont les suivantes :

- Le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options.
- Les droits rattachés aux options attribuées s'acquièrent à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant un an après la date d'attribution. Cependant, des seuils de prix cibles prédéterminés doivent être atteints pour que les options puissent être exercées. Ces options peuvent être exercées si, au cours de la période de 12 mois précédant la date à laquelle les droits rattachés à ces options sont acquis, le prix moyen pondéré à la Bourse (sur une période de 21 jours de Bourse consécutifs) est supérieur ou égal au seuil de prix cible établi au moment où les options ont été attribuées. Si, au cours de cette période de 12 mois, le prix moyen pondéré à la Bourse n'a pas été atteint, le seuil de prix cible correspondant à la prochaine tranche de droits à acquérir s'appliquera.
- Au 31 janvier 2007, les prix cibles se situaient entre 4 $ CAN et 11 $ CAN l'option.
- Les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement se résumait comme suit au 31 janvier 2007 :

	ÉMISES ET EN COURS			EXERÇABLES	
FOURCHETTES DE PRIX D'EXERCICE ($ CAN)	NOMBRE D'OPTIONS	DURÉE RÉSIDUELLE MOYENNE PONDÉRÉE (ANNÉES)	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ ($ CAN)	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ ($ CAN)
2 à 4	18 712 500	5,30	3,12	2 678 750	3,07
4 à 6	10 281 500	4,35	4,33	19 750	5,52
6 à 7	359 000	4,08	6,83	89 750	6,83
	29 353 000			2 788 250	

NOTE 12. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS (SUITE)

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices :

	2007		2006	
	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ ($ CAN)	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ ($ CAN)
Solde au début de l'exercice	**23 216 000**	**3,72**	19 759 270	4,22
Attribuées	**7 792 500**	**3,23**	7 224 000	2,53
Annulées	**(1 655 500)**	**3,68**	(3 767 270)	4,08
Solde à la fin de l'exercice	**29 353 000**	**3,59**	23 216 000	3,72
Options exerçables à la fin de l'exercice	**2 788 250**	**3,21**	1 204 250	4,18

Régimes d'options d'achat d'actions antérieurs – Pour les options émises aux employés clés avant le 27 mai 2003 et les options émises aux administrateurs, le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options. Les droits rattachés à ces options s'acquièrent à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant deux ans après la date d'attribution, à l'exception de 80 000 options en cours attribuées aux administrateurs dont les droits s'acquièrent à raison de 20 % par année à compter de la date d'attribution. Les options viennent à échéance au plus tard dix ans après leur date d'attribution.

L'information sur ces options se résumait comme suit au 31 janvier 2007 :

	ÉMISES ET EN COURS			EXERÇABLES	
FOURCHETTES DE PRIX D'EXERCICE ($ CAN)	NOMBRE D'OPTIONS	DURÉE RÉSIDUELLE MOYENNE PONDÉRÉE (ANNÉES)	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ ($ CAN)	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ ($ CAN)
5 à 7	2 229 400	2,78	6,06	1 979 400	6,17
7 à 10	902 000	0,99	8,13	902 000	8,13
10 à 12	5 034 500	2,23	10,77	5 034 500	10,77
12 à 15	2 753 000	5,06	14,51	2 090 750	14,48
15 à 25	4 337 250	3,63	20,10	4 337 250	20,10
	15 256 150			14 343 900	

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices :

	2007		2006	
	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ ($ CAN)	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ ($ CAN)
Solde au début de l'exercice	**30 107 900**	**11,58**	33 703 270	11,50
Annulées	**(9 349 750)**	**12,66**	(3 355 370)	11,32
Échues	**(5 502 000)**	**5,11**	(240 000)	3,77
Solde à la fin de l'exercice	**15 256 150**	**13,25**	30 107 900	11,58
Options exerçables à la fin de l'exercice	**14 343 900**	**13,33**	26 826 588	11,15

NOTE 12. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS (SUITE)

CHARGE DE RÉMUNÉRATION À BASE D'ACTIONS RELATIVE AUX OPTIONS

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2007 s'est établie à 1,44 $ l'option (0,81 $ l'option pour l'exercice 2006). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide d'un modèle modifié d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre les prix cibles liés au régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement dans le calcul de la juste valeur, le cours de l'action à la date d'attribution et les hypothèses moyennes pondérées qui suivent pour les exercices :

	2007	2006
Taux d'intérêt sans risque	**4,20 %**	3,36 %
Durée prévue	**5 ans**	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	**53,01 %**	49,95 %
Taux de dividende prévu de l'action	**0,00 %**	1,20 %

Une charge de rémunération de 8 millions $ a été comptabilisée pour l'exercice 2007 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (5 millions $ au cours de l'exercice 2006).

Toutes les attributions accordées ou modifiées avant le 1er février 2003 ont été comptabilisées comme des opérations portant sur les capitaux propres. Par conséquent, aucune charge de rémunération n'est comptabilisée aux résultats relativement à ces attributions.

RÉGIME D'UNITÉS D'ACTIONS FONDÉ SUR LE RENDEMENT

Au cours de l'exercice 2006, le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'unités d'actions fondé sur le rendement, en vertu duquel des unités d'actions fondées sur le rendement (« UAR ») peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés (« bénéficiaires »). Au cours de l'exercice 2007, l'émission d'un total de 4 500 000 UAR a été autorisée (4 180 000 UAR au cours de l'exercice 2006). Les UAR donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société.

Le nombre d'UAR a varié comme suit pour les exercices :

	2007	2006
Solde au début de l'exercice	**4 014 082**	–
Attribuées	**4 314 500**	4 165 500
Annulées	**(288 196)**	(151 418)
Solde à la fin de l'exercice	**8 040 386**	4 014 082

NOTE 12. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS (SUITE)

– Les droits rattachés aux UAR attribuées au cours de l'exercice 2007 seront acquis le 7 juin 2009, si un seuil de rendement financier est atteint. Le ratio de conversion des UAR comportant des droits acquis varie de 70 % à 150 %.
– Les droits rattachés aux UAR attribuées au cours de l'exercice 2006 seront acquis le 10 juin 2008, si un seuil de rendement financier est atteint. Le ratio de conversion des UAR comportant des droits acquis varie de 70 % à 130 %.

La Société a fourni des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre (voir la note 11 – Capital social). Ces actions sont détenues en fiducie à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR soient acquis ou annulés. Le coût d'achat a été déduit du capital social.

Une charge de rémunération de 7 millions $ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2007 relativement au régime d'UAR (2 millions $ au cours de l'exercice 2006).

RÉGIME D'ACHAT D'ACTIONS À L'INTENTION DES EMPLOYÉS

En vertu du régime d'achat d'actions à l'intention des employés, les employés de la Société ont le droit d'acheter des actions classe B (droits de votes limités) de la Société jusqu'à concurrence de 20 % de leur salaire de base à hauteur d'un maximum annuel de 30 000 $ CAN par employé. Les cotisations de la Société au régime sont égales à 20 % de celles des employés. Les cotisations sont utilisées pour acheter des actions classe B (droits de votes limités) sur le marché libre à des dates de placement mensuelles ou autrement déterminées par la Société, mais au moins une fois par mois. La contribution de la Société au régime a totalisé 4 millions $ pour l'exercice 2007 (4 millions $ pour l'exercice 2006). Les actions achetées sont assujetties à une période de détention obligatoire de 12 mois qui doit être terminée à la date anniversaire du 1er janvier.

NOTE 13.
ÉCART DE CONVERSION

Les composantes de la variation nette de l'écart de conversion ont été comme suit pour les exercices :

	2007	2006
Solde au début de l'exercice	**105 $**	195 $
Incidence des fluctuations de taux de change au cours de l'exercice :		
Sur les placements nets dans des établissements étrangers autonomes	**162**	(163)
Sur les éléments de couverture désignés comme couvertures des placements nets dans des établissements étrangers autonomes, après impôts	**(89)**	73
Solde à la fin de l'exercice	**178 $**	105 $

NOTE 14. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux ont été comme suit pour les exercices :

	2007	2006
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	**4 $**	35 $
Autres[1]	**20**	53
	24	88
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	**(2)**	(11)
	22 $	77 $

1 Composés de frais de résiliation de contrats de location, de coûts environnementaux ainsi que d'autres coûts. Pour l'exercice 2006, composés aussi de gains non imposables réalisés lors de la vente de terrains et d'immeubles, totalisant 27 millions $.

Les éléments spéciaux ont trait aux activités de restructuration visant à réduire la structure de coûts de Transport. Le plan de restructuration est achevé. Les sorties de fonds nettes devraient totaliser 452 millions $, dont 394 millions $ étaient déboursés au 31 janvier 2007. Les sorties de fonds nettes se sont établies à 77 millions $ pour l'exercice 2007 (170 millions $ pour l'exercice 2006).

NOTE 15. REVENUS DE FINANCEMENT ET DÉPENSES DE FINANCEMENT

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

	2007	2006
Revenus de financement		
Espèces et quasi-espèces	**(71) $**	(55) $
Prêts et créances liées à des contrats de location – après incidence des instruments de couverture	**(65)**	(93)
Dividendes sur actions privilégiées	**(7)**	–
Titres déposés en garantie	**(4)**	–
Autres	**(10)**	(8)
	(157) $	(156) $
Dépenses de financement		
Intérêts débiteurs – dette à long-terme, après incidence des instruments de couverture	**287 $**	276 $
Désactualisation de certaines obligations liées aux mesures incitatives à la vente	**54**	65
Autres	**34**	22
	375 $	363 $

NOTE 16.
IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Les impôts sur les bénéfices reportés reflètent l'incidence fiscale nette des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs aux fins de la présentation de l'information financière et leur valeur aux fins fiscales. Les principales composantes de l'actif (du passif) d'impôts sur les bénéfices reportés de la Société étaient les suivantes aux 31 janvier :

	2007	2006
Reports prospectifs de pertes d'exploitation	**1 738 $**	1 763 $
Garanties et autres provisions	**535**	558
Stocks	**440**	196
Obligation au titre des prestations constituées	**164**	155
Actifs incorporels	**22**	22
Immobilisations corporelles	**(313)**	(360)
Autres	**2**	(1)
	2 588	2 333
Provision pour moins-value	**(1 775)**	(1 689)
Montant net	**813 $**	644 $

Le montant net des impôts sur les bénéfices reportés présenté aux bilans consolidés était comme suit aux 31 janvier :

	2007	2006
Actif d'impôts reportés	**813 $**	653 $
Passif d'impôts reportés	**–**	(9)
	813 $	644 $

Les impôts sur les bénéfices attribués aux activités poursuivies se détaillent comme suit pour les exercices :

	2007	2006
Impôts sur les bénéfices exigibles		
Canada	**93 $**	81 $
Étranger	**86**	72
	179	153
Impôts sur les bénéfices reportés		
Écarts temporaires et reports prospectifs de pertes d'exploitation	**(44)**	(21)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	**2**	(20)
Moins-value des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés	**125**	38
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement	**(170)**	(135)
	(87)	(138)
Impôts sur les bénéfices	**92 $**	15 $

NOTE 16. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES (SUITE)

Le rapprochement des impôts sur les bénéfices attribués aux activités poursuivies calculés aux taux d'imposition canadiens en vigueur de 32,8 % pour l'exercice 2007 et de 32,0 % pour l'exercice 2006 et de la charge d'impôts sur les bénéfices s'établit comme suit pour les exercices :

	2007	2006
Impôts sur les bénéfices aux taux prévus par la loi	**110 $**	48 $
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants :		
Écart des taux d'imposition de sociétés émettrices étrangères	**(38)**	(44)
Réévaluation des impôts sur les bénéfices reportés libellés en devises	**6**	(25)
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes et d'écarts temporaires de sociétés émettrices étrangères	**106**	41
Moins-value des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés	**125**	38
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement	**(170)**	(135)
Écarts permanents	**(60)**	108
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	**2**	(20)
Autres	**11**	4
Impôts sur les bénéfices	**92 $**	15 $

Les pertes d'exploitation nettes reportées prospectivement et d'autres écarts temporaires, qui sont disponibles pour réduire le bénéfice imposable futur de certaines filiales et pour lesquels une provision pour moins-value a été constatée, ainsi que la période au cours de laquelle ils peuvent être utilisés, étaient les suivants au 31 janvier 2007 :

Moins d'un an	56 $
De 1 an à 5 ans	267
De 6 à 10 ans	399
Sans date d'échéance	4 578
	5 300 $

Environ 1,5 milliard $ des reports prospectifs de pertes d'exploitation nettes et autres écarts temporaires présentés ci-dessus se rapportent aux acquisitions d'entreprises. Toute constatation ultérieure de ces économies d'impôts futurs sera enregistrée à titre de réduction de l'écart d'acquisition lié à ces acquisitions.

Environ 2 milliards $ des pertes d'exploitation reportées prospectivement susmentionnées ont trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts sur les bénéfices minimums sont payables sur 40 % du revenu imposable.

De plus, la Société dispose d'environ 500 millions $ de pertes en capital nettes dont la majorité peuvent être reportées prospectivement indéfiniment. Les pertes en capital nettes peuvent uniquement être déduites des gains en capital imposables futurs et, de ce fait, aucune économie d'impôts sur les bénéfices reportés n'a été comptabilisée.

Les bénéfices non distribués des filiales étrangères de la Société sont considérés réinvestis indéfiniment et, par conséquent, aucune charge d'impôts sur les bénéfices n'a été comptabilisée à leur égard. Si ces bénéfices étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des retenues d'impôts à la source.

NOTE 17.
BÉNÉFICE PAR ACTION

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

(Nombre d'actions et d'options d'achat d'actions en milliers)	**2007**	2006
Bénéfice découlant des activités poursuivies	**243 $**	135 $
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	**(28)**	(25)
Bénéfice découlant des activités poursuivies attribué aux porteurs d'actions ordinaires	**215**	110
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	**25**	114
Bénéfice attribué aux porteurs d'actions ordinaires	**240 $**	224 $
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	**1 742 628**	1 748 429
Effet net des options d'achat d'actions	**1 822**	–
Nombre dilué moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	**1 744 450**	1 748 429
Bénéfice par action de base et dilué :		
Découlant des activités poursuivies	**0,12 $**	0,06 $
Découlant des activités abandonnées	**0,01**	0,07
	0,14 $	0,13 $

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 6 565 250 options sur actions pour l'exercice 2007, étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou aux seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société pour les périodes présentées.

NOTE 18.
VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE LIÉS À L'EXPLOITATION

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

	2007	2006
Débiteurs	**(60) $**	(194) $
Financement d'avions	**198**	306
Stocks	**(47)**	143
Frais reportés – programme de multipropriété	**(120)**	(128)
Créditeurs et frais courus	**(86)**	(90)
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	**159**	(80)
Revenus reportés – programme de multipropriété	**162**	162
Obligation au titre des prestations constituées, montant net	**11**	(14)
Autres actifs	**(38)**	6
	179 $	111 $

NOTE 19. INSTRUMENTS FINANCIERS

La Société est exposée à des fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt. La Société est partie à un certain nombre d'instruments financiers dérivés, principalement des contrats de change à terme, des swaps de taux d'intérêt, des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises et des garanties de taux d'intérêt plafonds pour couvrir une tranche de ses risques de change et de taux d'intérêt. Ces instruments financiers dérivés servent à gérer les risques de change et de taux d'intérêt à l'égard des actifs, passifs et engagements financiers ainsi que des flux de trésorerie prévus en devises.

RISQUE DE CHANGE

Contrats de change à terme – Les contrats de change à terme, par principale monnaie, étaient les suivants aux 31 janvier :

					2007
MONNAIE D'ACHAT	MONTANT NOMINAL[1]	ÉQUIVALENT EN DOLLARS AMÉRICAINS	MONNAIE DE VENTE	TAUX[2]	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
CAD	**3 748**	**3 179**	**USD**	**1,1477**	**2008-2010**
SEK	**5 968**	**856**	**EUR**	**9,0616**	**2008-2011**
GBP	**355**	**697**	**USD**	**0,5445**	**2008-2010**
EUR	**479**	**622**	**USD**	**0,7672**	**2008-2011**
USD	**575**	**575**	**CAD**	**0,8467**	**2008**
SEK	**3 050**	**438**	**GBP**	**13,0732**	**2008-2011**
EUR	**313**	**407**	**GBP**	**1,4697**	**2008-2012**
CHF	**494**	**396**	**EUR**	**1,5779**	**2008-2010**
USD	**384**	**384**	**Autres**	**–**	**2008-2010**
USD	**217**	**217**	**EUR**	**1,3094**	**2008-2011**
Autres	**503**	**503**	**Autres**	**–**	**2008-2011**
Autres	**251**	**251**	**EUR**	**–**	**2008-2010**

1 Les montants nominaux sont exprimés en monnaie d'achat, à l'exception de ceux des catégories « Autres », qui sont exprimés en dollars américains.
2 Le taux représente le taux de change moyen pondéré confirmé.

					2006
MONNAIE D'ACHAT	MONTANT NOMINAL[1]	ÉQUIVALENT EN DOLLARS AMÉRICAINS	MONNAIE DE VENTE	TAUX[2]	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
CAD	3 679	3 216	USD	1,2399	2007-2010
EUR	1 288	1 565	USD	0,8135	2007-2011
GBP	406	723	USD	0,5604	2007-2008
SEK	3 751	493	EUR	9,2754	2007-2010
EUR	383	466	GBP	1,4402	2007-2012
CHF	522	408	EUR	1,5264	2007-2010
USD	340	340	CAD	0,7664	2007-2008
SEK	2 496	328	GBP	12,847	2007-2011
USD	206	206	Autres	–	2007-2010
USD	174	174	EUR	1,2331	2007-2011
Autres	455	455	Autres	–	2007-2011
Autres	189	189	EUR	–	2007-2009

1 Les montants nominaux sont exprimés en monnaie d'achat, à l'exception de ceux des catégories « Autres », qui sont exprimés en dollars américains.
2 Le taux représente le taux de change moyen pondéré confirmé.

NOTE 19. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

– Pour Aéronautique, les contrats de change à terme sont principalement utilisés pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens et des livres sterling afin de couvrir les flux de trésorerie prévus en devises.
– Pour Transport, les contrats de change à terme sont principalement utilisés pour vendre ou acheter des euros, des livres sterling, des dollars américains, des francs suisses, des dollars canadiens et des devises d'autres pays de l'Europe de l'Ouest afin de couvrir les flux de trésorerie prévus en devises.

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Swaps de taux d'intérêt – Les swaps de taux d'intérêt étaient les suivants aux 31 janvier :

2007

MONTANT NOMINAL[1] (ÉQUIVALENT EN DOLLARS AMÉRICAINS)	MONNAIE	TAUX À RECEVOIR[2]	TAUX À PAYER[2]	ÉCHÉANCE (EXERCICE)	ÉLÉMENT COUVERT
		TAUX FIXE	TAUX VARIABLE		
800(1040)	**EUR**	**7,25 %**	**EURIBOR 6 mois + 3,36 %**	**2017**	**Dette à long terme**
550	**USD**	**6,75 %**	**LIBOR 3 mois + 2,28 %**	**2013**	**Dette à long terme**
500	**USD**	**6,30 %**	**LIBOR 3 mois + 1,60 %**	**2015**	**Dette à long terme**
200(392)	**GBP**	**6,75 %**	**LIBOR 6 mois + 1,85 %**	**2010**	**Dette à long terme[3]**
385	**USD**	**8,00 %**	**LIBOR 3 mois + 2,91 %**	**2015**	**Dette à long terme**
		TAUX VARIABLE	TAUX FIXE		
34(67)	**GBP**	**LIBOR 3 mois**	**5,61 %**	**2013**	**Engagements financiers**
13	**Autres**	**CDOR ou LIBOR**	**6,13 % – 13,54 %**	**2009-2012**	**Engagements financiers**
47	**Autres**	**LIBOR ou EURIBOR**	**5,52 % – 8,69 %**	**2010-2016**	**Financement provisoire**

1 Les montants nominaux sont exprimés en monnaie d'origine, à l'exception de ceux des catégories « Autres », qui sont exprimés en dollars américains.
2 LIBOR : taux interbancaire offert à Londres; EUROLIBOR : taux interbancaire offert en Europe; CDOR : taux offert pour les dépôts canadiens.
3 La dette à long terme est liée à BC.

2006

MONTANT NOMINAL[1] (ÉQUIVALENT EN DOLLARS AMÉRICAINS)	MONNAIE	TAUX À RECEVOIR	TAUX À PAYER	ÉCHÉANCE (EXERCICE)	ÉLÉMENT COUVERT
		TAUX FIXE	TAUX VARIABLE		
500(608)	EUR	6,13 %	EUROLIBOR 6 mois + (3,01 % – 3,69 %)	2008	Dette à long terme[2]
550	USD	6,75 %	LIBOR 3 mois + 2,28 %	2013	Dette à long terme
500	USD	6,30 %	LIBOR 3 mois + 1,60 %	2015	Dette à long terme
450	USD	2,07 % – 2,15 %	LIBOR 1 mois	2007	Dette à long terme[2]
200(356)	GBP	6,75 %	LIBOR 6 mois + 1,85 %	2010	Dette à long terme[2]
220	USD	4,96 %	LIBOR 1 mois	2008	Dette à long terme[2]
200(175)	CAD	6,35 %	CDOR 1 mois + 3,42 %	2007	Dette à long terme[2]
		TAUX VARIABLE	TAUX FIXE		
120	USD	LIBOR 1 mois	5,24 % – 5,28 %	2023	Financement provisoire
89	USD	LIBOR 6 mois	6,61 %	2014	Engagements financiers
33(59)	GBP	LIBOR 3 mois	5,62 %	2013	Engagements financiers
19	USD	LIBOR 1 mois + 5,24 %	8,69 %	2016	Financement à long terme
17	USD	LIBOR 1 mois	5,02 %	2019	Financement provisoire
26	Autres	CDOR, LIBOR ou EUROLIBOR	5,08 % – 7,97 %	2007-2014	Financement à long terme
18	Autres	CDOR ou LIBOR	6,13 % – 12,28 %	2009-2012	Engagements financiers

1 Les montants nominaux sont exprimés en monnaie d'origine, à l'exception de ceux des catégories « Autres », qui sont exprimés en dollars américains.
2 La dette à long terme est liée à BC.

NOTE 19. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises – Les swaps combinés de taux d'intérêt et de devises étaient les suivants aux 31 janvier :

							2007
DEVISES À RECEVOIR	MONTANT NOMINAL	DEVISES À PAYER	MONTANT NOMINAL	TAUX À RECEVOIR	TAUX À PAYER	ÉCHÉANCE (EXERCICE)	ÉLÉMENT COUVERT
GBP	**100**	**USD**	**164**	**6,75 %**	**LIBOR 1 mois + 2,28 %**	**2010**	**Dette à long terme[1]**
USD	**164**	**EUR**	**124**	**LIBOR 1 mois + 2,28 %**	**EUROLIBOR 6 mois + 2,40 %**	**2010**	**Placements nets à l'étranger**
USD	**385**	**EUR**	**299**	**LIBOR 3 mois**	**EUROLIBOR 3 mois + 0,30 %**	**2015**	**Placements nets à l'étranger**
GBP	**19**	**USD**	**20**	**Taux fixe**	**LIBOR 6 mois**	**2019**	**Contrat de location-exploitation**
AUD	**95**	**GBP**	**38**	**6,39 %**	**5,32 %**	**2012**	**Placements nets à l'étranger**

1 La dette à long terme est liée à BC.

							2006
DEVISES À RECEVOIR	MONTANT NOMINAL	DEVISES À PAYER	MONTANT NOMINAL	TAUX À RECEVOIR	TAUX À PAYER	ÉCHÉANCE (EXERCICE)	ÉLÉMENT COUVERT
GBP	100	USD	164	6,75 %	LIBOR 1 mois + 2,28 %	2010	Dette à long terme[1]
USD	164	EUR	124	LIBOR 1 mois + 2,28 %	EUROLIBOR 6 mois + 2,40 %	2010	Placements nets à l'étranger

1 La dette à long terme est liée à BC.

Garanties de taux d'intérêt plafonds – Le montant nominal des garanties de taux d'intérêt plafonds totalisait 321 millions $ au 31 janvier 2007 (340 millions $ au 31 janvier 2006). Les taux d'intérêt prévus se comparent au LIBOR pour un mois et s'échelonnent entre 2,22 % et 5,70 %. Les montants nominaux sont amortis mensuellement jusqu'à l'exercice 2013, lorsque la dernière garantie en cours prend fin.

JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La juste valeur des instruments financiers pour lesquels la valeur comptable présentée diffère de la juste valeur était comme suit aux 31 janvier :

		2007		2006
	VALEUR COMPTABLE	JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE	JUSTE VALEUR
Titres déposés en garantie	**1 129 $**	**1 134 $**	**– $**	**– $**
Prêts et créances liées aux contrats de location[1]	**802**	**797**	1 179	1 265
Dette à long terme	**5 080**	**5 075**	4 747	4 589
Instruments financiers dérivés :				
Contrats de change à terme				
Favorables	**6**	**83**	14	296
Défavorables	**(4)**	**(137)**	(10)	(130)
Garanties de taux d'intérêt plafonds	**–**	**23**	–	29
Swaps[2]				
Favorables	**33**	**44**	28	36
Défavorables	**(9)**	**(107)**	(7)	(48)

1 Inclus dans Financement d'avions.
2 Comprennent les swaps de taux d'intérêt et les swaps combinés de taux d'intérêt et de devises.

NOTE 19. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

Les justes valeurs présentées sont fondées sur l'information dont la direction disposait aux 31 janvier 2007 et 2006. La juste valeur estimative de certains instruments financiers a été calculée à partir de l'information disponible sur le marché ou d'après d'autres méthodes d'évaluation qui exigent l'exercice d'un jugement considérable dans l'interprétation des données du marché et l'élaboration des estimations. Par conséquent, les estimations figurant dans les présentes ne sont pas nécessairement représentatives des montants que la Société pourrait obtenir dans un échange aux conditions actuelles du marché. L'utilisation d'autres hypothèses ou d'autres méthodes d'évaluation pourrait avoir une incidence importante sur les justes valeurs estimatives.

La juste valeur des instruments financiers a été établie comme suit :

– ***Espèces et quasi-espèces, débiteurs, créditeurs et frais courus*** – La valeur comptable présentée aux bilans consolidés se rapproche de la juste valeur.
– ***Prêts et créances liées à des contrats de location*** – La juste valeur des prêts à taux variable et des créances liées à des contrats de location dont le taux est fréquemment révisé et qui ne présentent pas de variation importante du risque de crédit se rapproche de leur valeur comptable. La juste valeur des prêts et des créances liées à des contrats de location à taux fixe est estimée par l'analyse des flux de trésorerie actualisés, au moyen de taux d'intérêt applicables à des actifs financiers comportant des modalités semblables à ceux des emprunteurs et de qualité de crédit similaire.
– ***Dette à long terme*** – La juste valeur de la dette à long terme est évaluée à l'aide de cours publics ou d'analyses de flux de trésorerie actualisés d'après des taux d'emprunt actuels qui s'appliquent à des emprunts semblables. La juste valeur de la dette à long terme librement négociée est obtenue auprès de courtiers en placements.
– ***Instruments financiers dérivés*** – La juste valeur reflète généralement les montants estimatifs que la Société recevrait au règlement de contrats favorables ou serait tenue de payer afin de mettre fin aux contrats défavorables à la date du bilan. Des cours de courtiers en valeurs mobilières sont obtenus des banquiers de la Société pour la plupart des instruments financiers dérivés de la Société.

Relativement à l'adoption de nouvelles normes comptables à l'égard des instruments financiers, avec prise d'effet au premier trimestre de l'exercice 2008, la Société conçoit de nouveaux modèles d'évaluation de la juste valeur de certaines composantes à long terme de ses prêts et de ses créances liées à des contrats de location, et de ses créditeurs et frais courus. L'évaluation de la juste valeur de ces instruments financiers au 31 janvier 2007 était effectuée selon différentes techniques d'évaluation de la juste valeur. Par conséquent, les justes valeurs qui seront utilisées relativement à l'adoption des nouvelles règles comptables à l'égard des instruments financiers différeront des justes valeurs présentées ci-dessus et ces écarts pourraient être importants.

RISQUE DE CRÉDIT

En plus du risque de crédit décrit ailleurs dans les présents états financiers consolidés, la Société est exposée à des risques liés à la nature hors bilan des instruments financiers dérivés, où un manquement d'une contrepartie entraînerait des pertes économiques sur les contrats favorables. Cependant, les contreparties à ces instruments financiers dérivés sont des institutions financières de premier ordre qui, selon la Société, respecteront leurs obligations contractuelles.

NOTE 20.
AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Régimes de retraite à prestations déterminées – La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés et non capitalisés, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. Les prestations déterminées offertes en vertu des régimes des salariés sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. Certains des régimes à l'intention des salariés horaires offrent des prestations fondées sur des montants établis pour chaque année de service.

L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de la capitalisation des régimes de retraite capitalisés de la Société, à l'exclusion des régimes du Royaume-Uni, a été préparée en date du 31 décembre 2005. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée au cours des deuxième et troisième trimestres de l'exercice 2008, avec date effective du 31 décembre 2006. Les dates d'évaluation actuarielle les plus récentes aux fins de la capitalisation des régimes du Royaume-Uni s'échelonnent entre décembre 2004 et décembre 2005. Les prochaines évaluations actuarielles exigées se feront entre décembre 2007 et juin 2008.

Régimes de retraite à cotisations déterminées – La Société offre des régimes de retraite à cotisations déterminées, au Canada comme à l'étranger, à une tranche de ses employés, principalement chez Aéronautique. Les cotisations déterminées sont fondées sur un pourcentage du salaire.

NOTE 20. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

Avantages complémentaires de retraite – La Société offre des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et postérieurs au départ à la retraite. Ces régimes se composent de régimes d'invalidité à long terme auto-assurés au Canada et de couverture d'assurance maladie complémentaire de retraite et de prestations d'assurance vie, principalement au Canada et aux États-Unis.

Le tableau suivant présente l'actif et le passif au titre des prestations constituées comptabilisés dans les bilans consolidés aux 31 janvier :

Montants comptabilisés			**2007**			2006
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Actif au titre des prestations constituées						
Régimes de retraite	**368 $**	**93 $**	**461 $**	293 $	91 $	384 $
Passif au titre des prestations constituées						
Régimes de retraite	**(58) $**	**(628) $**	**(686) $**	(56) $	(539) $	(595) $
Avantages complémentaires de retraite	**(258)**	**(51)**	**(309)**	(233)	(49)	(282)
	(316) $	**(679) $**	**(995) $**	(289) $	(588) $	(877) $

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉTERMINÉES

Les principales hypothèses actuarielles ayant servi à déterminer l'obligation au titre des prestations constituées et le coût des avantages étaient comme suit (hypothèses moyennes pondérées au 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice) :

Hypothèses actuarielles			**2007**			2006
(EN POURCENTAGE)	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Obligation au titre des prestations constituées						
Taux d'actualisation	**5,00**	**4,99**	**4,99**	5,00	4,61	4,77
Taux de croissance des salaires	**3,50**	**3,72**	**3,64**	3,25	3,53	3,43
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	**5,00**	**4,61**	**4,77**	6,00	5,06	5,39
Taux de rendement à long terme prévu de l'actif des régimes	**7,15**	**7,30**	**7,23**	7,12	7,26	7,20
Taux de croissance des salaires	**3,25**	**3,53**	**3,43**	3,50	3,61	3,57

NOTE 20. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

Les tableaux suivants présentent les variations de l'obligation au titre des prestations constituées pour les périodes de douze mois terminées les 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice, ainsi que leur répartition entre les principaux pays aux 31 décembre :

Obligation au titre des prestations constituées			**2007**			2006
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Obligation au début de la période	**2 434 $**	**3 733 $**	**6 167 $**	1 843 $	3 404 $	5 247 $
Coût des services rendus au cours de la période	**88**	**118**	**206**	60	106	166
Intérêts débiteurs	**123**	**180**	**303**	112	171	283
Cotisations des participants aux régimes	**22**	**26**	**48**	21	28	49
Modifications des régimes	**60**	**(152)**	**(92)**	11	(3)	8
Perte actuarielle (gain actuariel)	**(20)**	**(134)**	**(154)**	289	338	627
Prestations versées	**(102)**	**(107)**	**(209)**	(88)	(107)	(195)
Compression	**–**	**(3)**	**(3)**	–	(10)	(10)
Règlement	**–**	**(11)**	**(11)**	–	(10)	(10)
Incidence des fluctuations de taux de change	**(76)**	**309**	**233**	186	(184)	2
Obligation à la fin de la période	**2 529 $**	**3 959 $**	**6 488 $**	2 434 $	3 733 $	6 167 $

Royaume-Uni	**2 771 $**	2 530 $
Canada	**2 529**	2 434
États-Unis	**449**	445
Allemagne	**400**	382
Suisse	**177**	220
Autres	**162**	156
	6 488 $	6 167 $

Actifs des régimes			**2007**			2006
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Juste valeur au début de la période	**1 783 $**	**2 133 $**	**3 916 $**	1 402 $	1 919 $	3 321 $
Rendement réel des actifs des régimes	**243**	**220**	**463**	159	228	387
Cotisations de la Société	**199**	**176**	**375**	153	174	327
Cotisations des participants aux régimes	**22**	**26**	**48**	21	28	49
Prestations versées	**(102)**	**(107)**	**(209)**	(88)	(107)	(195)
Règlement	**–**	**(7)**	**(7)**	–	(10)	(10)
Incidence des fluctuations de taux de change	**(62)**	**190**	**128**	136	(99)	37
Juste valeur à la fin de la période	**2 083 $**	**2 631 $**	**4 714 $**	1 783 $	2 133 $	3 916 $

Royaume-Uni	**2 085 $**	1 664 $
Canada	**2 083**	1 783
États-Unis	**356**	291
Suisse	**163**	154
Autres	**27**	24
	4 714 $	3 916 $

NOTE 20. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

Le rapprochement entre la situation de capitalisation des régimes de retraite et les montants présentés aux bilans consolidés était comme suit aux 31 janvier :

Situation de capitalisation	**2007**			2006		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Juste valeur des actifs des régimes	**2 083 $**	**2 631 $**	**4 714 $**	1 783 $	2 133 $	3 916 $
Obligation au titre des prestations constituées	**(2 529)**	**(3 959)**	**(6 488)**	(2 434)	(3 733)	(6 167)
Situation de capitalisation – déficit	**(446)**	**(1 328)**	**(1 774)**	(651)	(1 600)	(2 251)
Perte actuarielle nette non amortie	**625**	**936**	**1 561**	812	1 145	1 957
Coûts des services passés non amortis	**117**	**(156)**	**(39)**	64	(1)	63
Cotisations versées en janvier	**14**	**13**	**27**	12	8	20
Actifs (passifs) au titre des prestations constituées	**310 $**	**(535) $**	**(225) $**	237 $	(448) $	(211) $

Le tableau précédent inclut les régimes pour lesquels l'obligation au titre des prestations constituées excède les actifs des régimes, comme suit :

Obligation au titre des prestations constituées en excédent des actifs des régimes	**2007**			2006		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Juste valeur des actifs des régimes	**1 390 $**	**2 335 $**	**3 725 $**	1 300 $	1 976 $	3 276 $
Obligation au titre des prestations constituées	**(1 912)**	**(3 679)**	**(5 591)**	(1 996)	(3 603)	(5 599)
	(522) $	**(1 344) $**	**(1 866) $**	(696) $	(1 627) $	(2 323) $

Les actifs des régimes sont détenus en fiducie et leurs répartitions moyennes pondérées étaient comme suit au 31 décembre, date de mesure :

Actifs des régimes	RÉPARTITION VISÉE		RÉPARTITION RÉELLE
CATÉGORIE D'ACTIFS	2008	**2007**	2006
Espèces et quasi-espèces	2 %	**5 %**	4 %
Titres de participation cotés en Bourse	58 %	**60 %**	62 %
Titres à revenu fixe cotés en Bourse	35 %	**35 %**	34 %
Actifs d'infrastructure et immobiliers mondiaux	5 %	**–**	–

Aux 31 décembre 2006 et 2005, les titres de participation cotés en Bourse n'incluaient pas d'actions de la Société.

NOTE 20. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

Les composantes du coût des avantages ont été les suivants pour les exercices :

Coût des avantages	**2007**			2006		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**88 $**	**118 $**	**206 $**	60 $	106 $	166 $
Intérêts débiteurs	**123**	**180**	**303**	112	171	283
Rendement réel des actifs des régimes	**(243)**	**(220)**	**(463)**	(159)	(228)	(387)
Perte actuarielle (gain actuariel)	**(20)**	**(134)**	**(154)**	289	338	627
Modifications des régimes	**60**	**(152)**	**(92)**	11	(3)	8
Perte (gain) de compression	**1**	**–**	**1**	–	(6)	(6)
Autres	**–**	**–**	**–**	–	1	1
Coût des avantages avant rajustements pour tenir compte de la nature à long terme des régimes	**9**	**(208)**	**(199)**	313	379	692
Écart entre le rendement réel et le rendement prévu des actifs des régimes	**115**	**62**	**177**	56	94	150
Écart entre la perte actuarielle réelle (le gain actuariel réel) et le montant comptabilisé	**56**	**230**	**286**	(265)	(288)	(553)
Écart entre les modifications aux régimes et les montants comptabilisés	**(53)**	**155**	**102**	(5)	3	(2)
Coût des avantages comptabilisé	**127 $**	**239 $**	**366 $**	99 $	188 $	287 $

RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉTERMINÉES

Les cotisations en espèces aux régimes de retraite à cotisations déterminées, qui correspondent au coût comptabilisé des prestations, se sont établies à 22 millions $ pour l'exercice 2007 (26 millions $ pour l'exercice 2006).

AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES DE RETRAITE

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour calculer l'obligation au titre des prestations constituées et le coût des avantages étaient comme suit (hypothèses moyennes pondérées au 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice) :

Hypothèses actuarielles	**2007**			2006		
(EN POURCENTAGE)	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Obligation au titre des prestations constituées						
Taux d'actualisation	**5,00**	**5,57**	**5,08**	5,00	5,32	5,04
Taux de croissance des salaires	**3,50**	**3,93**	**3,62**	3,25	3,92	3,43
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	**5,00**	**5,32**	**5,04**	6,00	5,75	5,96
Taux de croissance des salaires	**3,25**	**3,92**	**3,43**	3,50	4,00	3,64

NOTE 20. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

Au 31 décembre 2006, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 9,5 %, diminuant à 5,5 % d'ici l'exercice 2011 pour demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage du taux de croissance ou de décroissance prévu aurait les effets suivants :

	AUGMENTATION DE UN POINT DE POURCENTAGE	DIMINUTION DE UN POINT DE POURCENTAGE
Effet sur l'obligation au titre des prestations constituées	30 $	(35) $
Effet sur le coût des avantages comptabilisé	2 $	(4) $

Les tableaux suivants présentent les variations de l'obligation au titre des prestations constituées pour les périodes de douze mois terminées les 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice, ainsi que leur répartition entre les principaux pays aux 31 décembre :

Obligation au titre des prestations constituées	**2007**			2006		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Obligation au début de la période	**361 $**	**59 $**	**420 $**	270 $	58 $	328 $
Coût des services rendus au cours de la période	**11**	**2**	**13**	9	2	11
Intérêts débiteurs	**16**	**3**	**19**	15	3	18
Modifications des régimes	**(40)**	**–**	**(40)**	(1)	–	(1)
Perte actuarielle (gain actuariel)	**6**	**(6)**	**–**	53	1	54
Prestations versées	**(14)**	**(2)**	**(16)**	(13)	(3)	(16)
Gain de compression	**–**	**–**	**–**	–	(1)	(1)
Incidence des fluctuations de taux de change	**(10)**	**1**	**(9)**	28	(1)	27
Obligation à la fin de la période	**330 $**	**57 $**	**387 $**	361 $	59 $	420 $

Canada	**330 $**	361 $
États-Unis	**37**	40
Royaume-Uni	**13**	12
Autres	**7**	7
	387 $	420 $

Le rapprochement entre la situation de capitalisation des régimes d'avantages complémentaires de retraite et les montants présentés aux bilans consolidés était comme suit pour les exercices :

Situation de capitalisation	**2007**			2006		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Déficit	**(330) $**	**(57) $**	**(387) $**	(361) $	(59) $	(420) $
Perte actuarielle nette non amortie	**112**	**6**	**118**	129	10	139
Coûts des services passés non amortis	**(41)**	**–**	**(41)**	(2)	–	(2)
Prestations versées en janvier	**1**	**–**	**1**	1	–	1
Passifs au titre des prestations constituées	**(258) $**	**(51) $**	**(309) $**	(233) $	(49) $	(282) $

NOTE 20. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

Les composantes du coût des avantages ont été les suivants pour les exercices :

Coût des avantages	**2007**			2006		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**11 $**	**2 $**	**13 $**	9 $	2 $	11 $
Intérêts débiteurs	**16**	**3**	**19**	15	3	18
Perte actuarielle (gain actuariel)	**6**	**(6)**	**–**	53	1	54
Modifications des régimes	**(40)**	**–**	**(40)**	(1)	–	(1)
Gain de compression	**–**	**–**	**–**	–	(1)	(1)
Coût des avantages avant rajustements pour tenir compte de la nature à long terme des régimes	**(7)**	**(1)**	**(8)**	76	5	81
Écart entre la perte actuarielle réelle de l'exercice et le montant comptabilisé	**6**	**5**	**11**	(39)	–	(39)
Écart entre les modifications aux régimes et les montants comptabilisés	**39**	**–**	**39**	1	–	1
Coût des avantages comptabilisé	**38 $**	**4 $**	**42 $**	38 $	5 $	43 $

NOTE 21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

En plus des engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés, la Société est soumise à d'autres risques hors bilan. Le tableau suivant présente le risque éventuel maximal pour chaque groupe important de risques aux 31 janvier. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des déboursés prévus par la Société.

Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la note 22 – Entités à détenteurs de droits variables.

	2007		2006	
	RISQUE ÉVENTUEL MAXIMAL	PROVISIONS ET OBLIGATIONS[1]	RISQUE ÉVENTUEL MAXIMAL	PROVISIONS ET OBLIGATIONS[1]
Ventes d'avions				
Crédit (a)	**1 407 $**		1 409 $	
Valeur résiduelle (a)	**2 727**		2 565	
Risques mutuellement exclusifs[2]	**(915)**		(892)	
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	**3 219 $**	**756 $**	3 082 $	952 $
Engagements de reprise (b)	**894**	**5**	494	1
Obligations de rachat conditionnelles (c)	**1 031**	**–**	1 202	–
Autres[3]				
Crédit et valeur résiduelle (f)	**182**	**–**	170	–
Obligations de rachat (g)	**182**	**75**	165	70
Garanties d'exécution (h)	**129**	**–**	938	–

1 Incluses dans les Créditeurs et frais courus.
2 Certaines garanties portant sur la valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont venues à échéance sans être exercées et, par conséquent, les montants de ces garanties ne doivent pas être additionnés pour établir le risque combiné maximal de la Société.
3 En outre, la Société a aussi fourni d'autres garanties (voir la rubrique i) ci-après).

NOTE 21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (SUITE)

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

VENTES D'AVIONS

a) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle – La Société peut fournir des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts, ainsi que des services liés à la recommercialisation d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à 2025. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des lignes aériennes commerciales. Le risque de crédit relatif à trois de ces clients représentait 61 % du total du risque de crédit maximal au 31 janvier 2007.

En outre, la Société peut offrir une garantie portant sur la valeur résiduelle d'avions à une date convenue par les parties, habituellement à la date d'échéance des ententes de financement et de location connexes. Les ententes comprennent habituellement des restrictions d'exploitation comme l'utilisation maximale et les exigences minimales en matière d'entretien. Cette garantie prévoit un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu de ces garanties ne peut être faite qu'à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties portant sur la valeur résiduelle en cours au 31 janvier 2007 ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées :

Moins d'un an	44 $
De 1 an à 5 ans	232
De 6 à 10 ans	730
De 11 à 15 ans	1 180
Par la suite	541
	2 727 $

b) Engagements de reprise – Relativement à la signature de commandes fermes visant la vente d'avions neufs, la Société conclut des engagements de reprise à prix déterminé avec certains clients. Ces engagements confèrent aux clients le droit de remettre leur avion d'occasion à titre de paiement partiel de l'avion neuf acheté.

Les engagements de reprise de la Société étaient les suivants au 31 janvier 2007 :

Moins d'un an	367 $
De 1 an à 3 ans	493
Par la suite	34
	894 $

La Société comptabilise l'écart entre le prix déterminé de l'avion de reprise et sa juste valeur à la date de signature d'une commande ferme à titre de réduction des revenus de fabrication à la livraison de l'avion connexe. Les variations ultérieures de la juste valeur de l'avion repris sont comptabilisées dans le Coût des ventes lorsqu'elles se produisent.

La juste valeur de l'avion de reprise est déterminée au moyen d'évaluations tant externes qu'internes, y compris l'information recueillie sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

NOTE 21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (SUITE)

c) Obligations de rachat conditionnelles–Dans le cadre de la vente d'un premier avion neuf, la Société contracte des obligations de rachat conditionnelles auprès de certains clients. En vertu de ces obligations, la Société accepte de racheter le premier avion neuf pour un montant préétabli, pendant une période prédéterminée ou à des dates préétablies, sous réserve de l'achat d'un deuxième avion neuf. Le rachat du premier avion neuf par la Société est conditionnel à une entente future, acceptable pour les deux parties, visant la vente du deuxième avion neuf. Au moment où la Société signe une entente visant la vente du deuxième avion neuf et que le client exerce son droit de payer partiellement le deuxième avion neuf en remettant le premier avion neuf à la Société, une obligation de rachat conditionnelle devient un engagement de reprise comme il est décrit plus haut. Aucune provision n'est constituée au titre des obligations de rachat conditionnelles jusqu'à ce qu'elles deviennent des engagements de reprise.

Les obligations de rachat conditionnelles de la Société, à la date d'exercice la plus rapprochée, étaient les suivantes au 31 janvier 2007 :

Moins d'un an	736 $
De 1 an à 3 ans	226
De 4 à 5 ans	34
Par la suite	35
	1 031 $

d) Options de vente multipropriété–En vertu du programme nord-américain de multipropriété *Flexjet*, la Société offre à ses clients l'option de revendre leurs parts d'avion à la juste valeur estimative au cours d'une période prédéterminée à compter de la date d'achat. L'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondé sur les justes valeurs actuelles estimatives totalisait 733 millions $ au 31 janvier 2007 (573 millions $ au 31 janvier 2006). Étant donné que le prix d'achat est établi à la juste valeur estimative des parts d'avion lorsque l'option est exercée, la Société n'encourt pas de risque hors bilan lié à ces options.
e) Engagements de financement–La Société s'est engagée à consentir du financement dans le cadre de la vente future d'avions dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2013. Les engagements financiers totaux de la Société totalisaient 1,7 milliard $ au 31 janvier 2007, déduction faite des arrangements de financement de tiers existants (2,2 milliards $ au 31 janvier 2006). La Société réduit ses risques de taux d'intérêt et de crédit en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement qui doivent être satisfaites par les parties faisant l'objet de la garantie avant que ces dernières puissent bénéficier de l'engagement de la Société, et en concluant des garanties de taux d'intérêt plafonds.

AUTRES GARANTIES

f) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle–Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 46 millions $ aux 31 janvier 2007 et 2006. Cette garantie vient à échéance en 2026 et est relative à un client. De plus, au 31 janvier 2007, la Société a offert des garanties portant sur la valeur résiduelle totalisant 136 millions $ à la date d'échéance de certaines ententes de financement et autres conventions (124 millions $ au 31 janvier 2006), principalement liées à Transport. La plupart de ces garanties peuvent être exercées en 2012.
g) Obligations de rachat–La Société a offert à certains prestataires de financement de Transport, le droit, sous certaines conditions, de revendre du matériel à la Société à des prix prédéterminés. Un montant de 182 millions $ au 31 janvier 2007 (165 millions $ au 31 janvier 2006) est lié à deux ententes en vertu desquelles la Société peut être tenue, à compter de l'exercice 2009, de racheter le matériel aux prestataires de financement en cas de défaut de paiement de la part du client. En outre, à trois dates distinctes, à compter de l'exercice 2009, la Société peut également être tenue de racheter le matériel. Dans le cadre de cet engagement, des fonds ont été déposés par le client dans des comptes de dépôt en garantie, lesquels, avec l'intérêt cumulé, devraient suffire à couvrir entièrement le risque de la Société.
h) Garanties d'exécution–Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats de Transport, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Dans le cours normal des affaires en vertu de ces obligations conjointes et solidaires, ou dans le cadre de garanties d'exécution qui peuvent être émises à cet égard, chaque partenaire est généralement responsable face à un client de tout manquement des autres partenaires. Ces projets prévoient normalement des contre-indemnités entre partenaires. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client. Le risque maximal de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait 48 millions $ au 31 janvier 2007 (178 millions $ au 31 janvier 2006). Pour les projets ne comportant pas de plafond

NOTE 21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (SUITE)

de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque de la Société totaliserait 81 millions $ au 31 janvier 2007 (760 millions $ au 31 janvier 2006). Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

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

OPÉRATIONS DE CESSION-BAIL

La Société a conclu des opérations de cession-bail avec des tiers principalement liées à des avions d'occasion et d'autre matériel.

Les paiements minimums exigibles en vertu de baux pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

	LOYERS	GARANTIES PORTANT SUR LA VALEUR RÉSIDUELLE	TOTAL
2008	17 $	13 $	30 $
2009	10	44	54
2010	3	–	3
2011	3	–	3
2012	3	–	3
Par la suite	10	–	10
	46 $	57 $	103 $

Les paiements minimums comprennent 21 millions $ pour les avions d'occasion et 25 millions $ pour d'autres types de matériel.

La dépense de loyer relative aux arrangements de cession-bail a été de 12 millions $ pour l'exercice 2007 (83 millions $ pour l'exercice 2006).

CONTRATS DE LOCATION-EXPLOITATION

La Société loue des bâtiments et du matériel et a pris en charge des contrats de location-exploitation d'avions relativement à la vente d'avions neufs. Les paiements minimums s'y rattachant pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

	BÂTIMENTS ET MATÉRIEL	AVIONS	GARANTIES PORTANT SUR LA VALEUR RÉSIDUELLE	TOTAL
2008	73 $	23 $	– $	96 $
2009	73	22	–	95
2010	53	15	–	68
2011	45	10	–	55
2012	40	8	–	48
Par la suite	242	4	56	302
	526 $	82 $	56 $	664 $

La dépense de loyer liée aux contrats de location-exploitation a été de 129 millions $ pour l'exercice 2007 (165 millions $ pour l'exercice 2006).

NOTE 21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (SUITE)

AUTRES ENGAGEMENTS

La Société a des engagements en vertu d'ententes visant à impartir une part importante de sa fonction de technologies de l'information chez Aéronautique et Transport ainsi que des services de logistique à un prestataire de services logistiques pour les entrepôts centraux de pièces de rechange de Aéronautique. Les paiements minimums s'y rattachant pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

2008	208 $
2009	202
2010	196
2011	49
2012	26
Par la suite	129
	810 $

La Société reçoit un soutien financier de divers paliers gouvernementaux, dont le soutien financier lié au développement d'avions. Certains de ces programmes de soutien financier exigent que la Société verse des montants aux gouvernements, au moment de la livraison du produit, lorsque est atteint un niveau minimal convenu de ventes de produits connexes. Si le niveau minimal convenu n'est pas atteint, aucun montant n'est payable aux gouvernements. La Société comptabilise le montant payable aux gouvernements au moment où le produit donnant lieu à ce paiement est livré. Le soutien gouvernemental résiduel non actualisé à remboursement conditionnel, principalement fondé sur les livraisons futures d'avions, totalisait 481 millions $ au 31 janvier 2007 (535 millions $ au 31 janvier 2006). Le montant remboursable uniquement fondé sur le total des quantités restantes de programmes d'avions était de 207 millions $ au 31 janvier 2007 (226 millions $ au 31 janvier 2006).

ENTENTE AVEC UN FOURNISSEUR

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

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 un recours modifié. Les modifications comprennent l'inclusion de tous les acheteurs sur le marché secondaire de certificats de titres de premier rang / subordonnés avec flux identiques de série 1998-A, de série 1998-B, de série 1998-C, de série 1999-A, de série 1999-B, de série 2000-A et de série 2000-B de BCMSC comme composante de la demande de recours collectif. Bien que la Société ne puisse prédire l'issue d'un litige, selon l'information actuellement disponible, la Société a l'intention de défendre vigoureusement sa position.

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des actions judiciaires en suspens au 31 janvier 2007, selon les informations actuellement disponibles, la direction est d'avis que la résolution de ces actions judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

NOTE 22. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Le tableau suivant résume par secteur les principales EDDV dans lesquelles la Société détenait des droits variables aux 31 janvier :

	2007		2006	
	ACTIF	PASSIF	ACTIF	PASSIF
Aéronautique				
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux	**6 985 $**	**4 245 $**	6 946 $	4 106 $
Structure de cession-bail	**13**	**13**	15	15
Transport				
Partenariats	**5 993**	**5 450**	4 805	4 326
Garantie de soutien à la vente	**579**	**572**	529	523
Comptes de dépôt en garantie	**75**	**75**	70	70
	13 645	**10 355**	12 365	9 040
Moins actifs et passifs des EDDV consolidées :				
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux	**8**	**7**	67	65
Structure de cession-bail	**13**	**13**	15	15
Comptes de dépôt en garantie	**75**	**75**	70	70
	96	**95**	152	150
Actifs et passifs des EDDV non consolidées	**13 549 $**	**10 260 $**	12 213 $	8 890 $

Les passifs comptabilisés par suite de la consolidation de certaines EDDV ne constituent pas des droits additionnels sur les actifs généraux de la Société. Ils représentent plutôt des droits sur des actifs particuliers des EDDV consolidées. Par ailleurs, les actifs constatés par suite de la consolidation de certaines EDDV ne représentent pas des actifs additionnels qui pourraient être utilisés pour satisfaire à des réclamations visant les actifs généraux de la Société. La consolidation de la dette résultant de l'application de la NOC-15 est exclue du calcul du ratio financier de la Société pour les structures existant avant le 1er mai 2004 ou lorsque la dette des EDDV consolidées est sans recours contre la Société pour les structures constituées à compter du 1er mai 2004. La totalité de la dette consolidée renvoie aux structures qui existaient avant le 1er mai 2004. En outre, la consolidation d'EDDV n'entraîne pas de changement au titre des risques liés au crédit et à la fiscalité et des risques de nature juridique de la Société.

AÉRONAUTIQUE

Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux – La Société a offert des garanties de crédit ou des garanties portant sur la valeur résiduelle, ou les deux, à certaines structures d'accueil créées uniquement i) pour acheter des avions régionaux de la Société et pour louer ces avions à des sociétés aériennes; et ii) pour acheter des actifs financiers liés à la vente d'avions régionaux.

En général, ces structures d'accueil sont financées par une dette à long terme consentie par des tiers et par du capital émis à des porteurs de titres non liés qui profitent d'incitatifs fiscaux. L'avion est cédé en garantie de la dette à long terme de la structure d'accueil. Les droits variables de la Société liés à ces structures d'accueil prennent la forme de garanties de crédit, de garanties portant sur la valeur résiduelle, de prêts subordonnés et de droits résiduels. La Société offre également des services de gestion à certaines de ces structures d'accueil en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

La Société a conclu que la plupart des structures d'accueil sont des EDDV et qu'elle est le principal bénéficiaire d'une d'entre elles seulement, laquelle a été consolidée. Pour toutes les autres structures d'accueil, la consolidation ne convient pas en vertu de la NOC-15. Le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces structures d'accueil non consolidées s'élevait à 2,1 milliards $, pour lequel 418 millions $ en provisions et passifs pouvaient servir à couvrir ce risque au 31 janvier 2007 (respectivement 2,1 milliards $ et 551 millions $ au 31 janvier 2006). Le risque maximal de la Société en vertu de ces garanties est présenté à la note 21 – Engagements et éventualités.

NOTE 22. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES (SUITE)

RASPRO – En septembre 2005, une opération de titrisation de 1,7 milliard $ a été conclue afin de fournir un financement sous forme de baux à long terme visant 70 avions régionaux. Dans le cadre de cette opération, la Société a fourni des améliorations de crédit et pris une participation subordonnée. En outre, la Société fournit des services de gestion en contrepartie d'honoraires au prix du marché. Du produit brut de 1,7 milliard $, une tranche d'environ 500 millions $ a été affectée au paiement de tiers dans le cadre de structures de financement provisoire hors bilan. Compte tenu du paiement de dépenses et d'autres paiements, la Société a reçu environ 1,0 milliard $.

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

En outre, après le 31 janvier 2007, la Société a achevé les modalités de son soutien financier indirect en faveur d'une agence gouvernementale relativement au soutien direct de l'agence en faveur de la structure RASPRO et d'autres structures de financement liées à la vente d'avions régionaux.

Les éléments susmentionnés n'ont pas eu d'incidence importante sur les états financiers de la Société.

TRANSPORT

Partenariats – La Société est devenue partie à des partenariats, en vue de fournir du matériel de transport sur rail, des travaux de génie civil et des services à long terme connexes, comme l'exploitation et l'entretien du matériel de transport sur rail.

La participation de la Société à des entités créées dans le cadre de ces partenariats se fait surtout au moyen de placements en actions ou en titres d'emprunt subordonnés, ou les deux, et de contrats de fabrication, de vente et de service à long terme. La Société a conclu que certaines de ces entités sont des EDDV, mais qu'elle n'en est pas le principal bénéficiaire. Par conséquent, ces entités n'ont pas été consolidées. La Société continue de comptabiliser ces investissements à la valeur de consolidation, constatant sa quote-part du bénéfice net ou de la perte nette d'après les modalités du contrat de partenariat.

Garanties de soutien à la vente – En août 1998, la Société a donné des garanties portant sur la valeur résiduelle de rames automotrices électriques et diesels vendues à Lombard Leasing Contracts Limited (« Lombard »). En vertu d'une structure de location-exploitation, Lombard loue des trains à un tiers exploitant. La Société a conclu que Lombard est une EDDV, mais que la Société n'en est pas le principal bénéficiaire. Par conséquent, cette entité n'a pas été consolidée. Le risque maximal de la Société par suite de sa participation dans Lombard est limité à ses garanties portant sur la valeur résiduelle totalisant 134 millions $ au 31 janvier 2007 (124 millions $ au 31 janvier 2006). Le risque maximal de la Société découlant de ces garanties est présenté à la note 21 – Engagements et éventualités.

Comptes de dépôt en garantie – Relativement à la vente de certains éléments de matériel de transport sur rail effectuée par Adtranz avant son acquisition par la Société en mai 2001, les acquéreurs ont reçu le droit, dans certaines conditions, de revendre le matériel à la Société à des prix prédéterminés à trois dates distinctes, à compter de l'exercice 2009. En outre, la Société peut être tenue, à compter de l'exercice 2009, et en cas de défaut de paiement de la part du client au prestataire de financement, de racheter le matériel.

Par suite de ces engagements, Fabian Investments Limited et Lineal Investments Limited ont été créées, et des fonds ont été déposés dans un compte de dépôt en garantie par le locataire du matériel. Ces fonds, ainsi que l'intérêt cumulé, devraient suffire à couvrir entièrement le risque de la Société. La Société a conclu que ces structures d'accueil sont des EDDV et qu'elle en est le principal bénéficiaire. Par conséquent, ces structures d'accueil ont été consolidées. Leurs actifs, consistant en encaisse affectée, sont présentés dans les Autres actifs, et leurs passifs, constitués de provisions à l'égard des obligations de rachat de la Société, sont inclus dans les provisions et les passifs présentés à la note 21 – Engagements et éventualités.

NOTE 23.
RECLASSEMENT

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle du présent exercice.

NOTE 24.
INFORMATION SECTORIELLE

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

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

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le sommaire des principales conventions comptables.

La direction évalue le rendement sectoriel selon le bénéfice avant revenus de financement et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices. Les dépenses du siège social sont allouées aux secteurs, généralement selon leurs revenus respectifs. Les actifs sectoriels nets excluent les espèces et quasi-espèces, les titres déposés en garantie, les impôts sur les bénéfices reportés et les actifs détenus à des fins de vente, et sont présentés déduction faite des créditeurs et frais courus (excluant les intérêts à payer et les impôts sur les bénéfices), les avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes, les revenus reportés du programme de multipropriété et le passif au titre des prestations constituées.

Les tableaux contenant le détail de l'information sectorielle se trouvent ci-après.

NOTE 24. INFORMATION SECTORIELLE (SUITE)

SECTEUR D'ACTIVITÉ

		BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ		AÉRONAUTIQUE		TRANSPORT	
	NOTES	**2007**	2006	**2007**	2006	**2007**	2006
Revenus							
Fabrication		**10 446 $**	10 708 $	**6 380 $**	6 352 $	**4 066 $**	4 356 $
Services		**2 697**	2 537	**1 293**	1 208	**1 404**	1 329
Autres		**1 673**	1 481	**557**	527	**1 116**	954
		14 816	14 726	**8 230**	8 087	**6 586**	6 639
Coût des ventes		**12 685**	12 719	**7 013**	6 925	**5 672**	5 794
Frais de vente et d'administration		**863**	842	**408**	398	**455**	444
Recherche et développement		**173**	175	**78**	92	**95**	83
Amortissement		**518**	545	**409**	406	**109**	139
Éléments spéciaux	14	**24**	88	**–**	–	**24**	88
		14 263	14 369	**7 908**	7 821	**6 355**	6 548
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant revenus de financement et dépenses de financement, et impôts sur les bénéfices		**553 $**	357 $	**322 $**	266 $	**231 $**	91 $
Actifs nets sectoriels		**3 447 $**	3 637 $	**2 845 $**	3 205 $	**602 $**	432 $
Passifs alloués aux secteurs :							
Créditeurs et frais courus[1]		**6 615**	6 645				
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes		**2 443**	2 191				
Revenus reportés – programme de multipropriété		**487**	325				
Passif au titre des prestations constituées		**995**	877				
Actifs non alloués aux secteurs :							
Espèces et quasi-espèces		**2 648**	2 917				
Titres déposés en garantie		**1 129**	–				
Impôts sur les bénéfices reportés		**813**	653				
Actifs détenus à des fins de vente		**–**	237				
Total des actifs consolidés		**18 577 $**	17 482 $				
Acquisitions d'immobilisations corporelles		**344 $**	329 $	**264 $**	228 $	**80 $**	101 $

1 Exclut les intérêts et les impôts sur les bénéfices à payer totalisant respectivement 109 millions $ et 115 millions $ au 31 janvier 2007 (130 millions $ et 91 millions $ au 31 janvier 2006) qui n'étaient pas alloués aux secteurs.

NOTE 24. INFORMATION SECTORIELLE (SUITE)

INFORMATION GÉOGRAPHIQUE

	REVENUS [1]		IMMOBILISATIONS CORPORELLES, ACTIFS INCORPORELS, ET ÉCART D'ACQUISITION [2]	
	2007	2006	**2007**	2006
États-Unis	**4 746 $**	5 810 $	**270 $**	391 $
Allemagne	**1 558**	1 529	**1 384**	1 287
Royaume-Uni	**1 419**	1 573	**817**	714
France	**890**	707	**32**	34
Italie	**682**	387	**135**	127
Espagne	**587**	346	**8**	8
Canada	**559**	825	**1 809**	1 975
Autres – Europe	**1 578**	1 515	**872**	809
Autres – Asie	**1 342**	1 001	**18**	18
Autres – Amériques	**761**	649	**11**	10
Autres – Océanie	**386**	314	**7**	7
Autres – Afrique	**308**	70	**–**	–
	14 816 $	14 726 $	**5 363 $**	5 380 $

1 Les revenus sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client.
2 Les immobilisations corporelles et actifs incorporels sont attribués aux pays d'après l'emplacement des actifs. L'écart d'acquisition est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'acquisition.

PRINCIPALES PLACES D'AFFAIRES

BOMBARDIER INC.

BOMBARDIER INC.
Siège social
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone : +1 514 861-9481
Télécopieur : +1 514 861-7053

BOMBARDIER INC.
Services immobiliers
2505, rue des Nations
Bureau 200
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4R 3C8
Téléphone : +1 514 335-9511
Télécopieur : +1 514 335-7007

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Centre administratif
400, chemin de la Côte-Vertu Ouest
Dorval (Québec)
Canada H4S 1Y9
Téléphone : +1 514 855-5000
Télécopieur : +1 514 855-7401

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Site de Toronto
123, boul. Garratt
Toronto (Ontario)
Canada M3K 1Y5
Téléphone : +1 416 633-7310
Télécopieur : +1 416 375-4546

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Avions régionaux
123, boul. Garratt
Toronto (Ontario)
Canada M3K 1Y5
Téléphone : +1 416 633-7310
Télécopieur : +1 416 375-4546

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Learjet Inc.
One Learjet Way
Wichita, Kansas 67209
États-Unis
Téléphone : +1 316 946-2000
Télécopieur : +1 316 946-2220

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Short Brothers plc
Airport Road
Belfast BT3 9DZ
Irlande du Nord
Téléphone : +44 2890 458 444
Télécopieur : +44 2890 733 396

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Formation à l'aviation militaire
8575, chemin Côte-de-Liesse
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4T 1G5
Téléphone : +1 514 344-6620
Télécopieur : +1 514 344-7099

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Avions amphibies
3400, rue Douglas-B. Floréani
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4S 1V2
Téléphone : +1 514 855-5000
Télécopieur : +1 514 855-7604

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Flexjet
3400 Waterview Parkway, Suite 400
Richardson, Texas 75080
États-Unis
Téléphone : +1 800 353-9538
(sans frais, Amérique
du Nord seulement)
Télécopieur : +1 972 720-2435

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Bombardier Skyjet International Limited
Farnborough Airport
Farnborough
Hampshire, GU14 6XA
Royaume-Uni
Téléphone : +44 12 5252 6630
Télécopieur : +44 12 5252 6631

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Skyjet International – Asie-Pacifique
Central Plaza
18 Harbour Road, Suite 2003A
Wanchai, Hong Kong
Chine
Téléphone : +852 2151 3059
Télécopieur : +852 2151 4059

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Skyjet International – Moyen-Orient
Dubai Airport Free Zone
PO Box 32072
Dubaï
Émirats Arabes Unis
Téléphone : +971 4 601 6350
Télécopieur : +971 4 299 7819

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Skyjet
3400 Waterview Parkway, Suite 400
Richardson, Texas 75080
États-Unis
Téléphone : +1 888-2-SKYJET
(sans frais, Amérique du Nord
seulement)
Télécopieur : +1 469 791-4470

BOMBARDIER CAPITAL INC.
261 Mountain View Drive, 4th Floor
Colchester, Vermont 05446
États-Unis
Téléphone : +1 800 949-5568
Télécopieur : +1 802 764-5226

BOMBARDIER TRANSPORT

BOMBARDIER TRANSPORT
Centre mondial
Schöneberger Ufer 1
10785 Berlin
Allemagne
Téléphone : +49 30 986 07 0
Télécopieur : +49 30 986 07 2000

BOMBARDIER TRANSPORT
Amérique du Nord
1101, rue Parent
Saint-Bruno (Québec)
Canada J3V 6E6
Téléphone : +1 450 441-2020
Télécopieur : +1 450 441-1515

BOMBARDIER TRANSPORT
Véhicules légers sur rail
Donaufelder Strasse 73-79
1211 Vienne
Autriche
Téléphone : +43 1 25 110
Télécopieur : +43 1 25 110 8

BOMBARDIER TRANSPORT
Trains de grandes lignes et métros
Am Rathenaupark
16761 Hennigsdorf
Allemagne
Téléphone : +49 33 02 89 0
Télécopieur : +49 33 02 89 20 88

BOMBARDIER TRANSPORT
Locomotives
Brown-Boveri Strasse 5
8050 Zurich
Suisse
Téléphone : +41 44 318 3333
Télécopieur : +41 44 318 2727

BOMBARDIER TRANSPORT
Systèmes de transport
1501 Lebanon Church Road
Pittsburgh, Pennsylvania 15236-1491
États-Unis
Téléphone : +1 412 655-5700
Télécopieur : +1 412 655-5860

BOMBARDIER TRANSPORT
Propulsion et contrôles
Brown-Boveri Strasse 5
8050 Zurich
Suisse
Téléphone : +41 44 318 3333
Télécopieur : +41 44 318 1543

BOMBARDIER TRANSPORT
Services
Pegasus Park
De Kleetlaan 5B-5C, bus 9
1831 Machelen (Diegem)
Belgique
Téléphone : +32 2 289 73 11
Télécopieur : +32 2 289 73 00

BOMBARDIER TRANSPORT
Systèmes de contrôle ferroviaire
Arstaangsvagen 29
PO Box 425 05
126 16 Stockholm
Suède
Téléphone : +46 8 681 5000
Télécopieur : +46 8 681 5100

BOMBARDIER TRANSPORT
Bogies
Siegstrasse 27
57250 Netphen
Allemagne
Téléphone : +49 271 702 0
Télécopieur : +49 271 702 222

BOMBARDIER TRANSPORT
Projets du métro de Londres
Euston House, 4th Floor
24 Eversholt Street
London, NW1 1AD
Royaume-Uni
Téléphone : +44 20 7874 1220
Télécopieur : +44 20 7874 1269

BOMBARDIER TRANSPORT
Australie
35-45 Frankston-Dandenong Road
Dandenong Victoria 3175
Australie
Téléphone : +61 3 9794 2111
Télécopieur : +61 3 9706 9219

CONSEIL D'ADMINISTRATION

LAURENT BEAUDOIN, C.C., FCA
Président du conseil d'administration
et chef de la direction
Bombardier Inc.

PIERRE BEAUDOIN
Président et chef de l'exploitation
Bombardier Aéronautique
Vice-président exécutif
Bombardier Inc.

ANDRÉ BÉRARD
Administrateur de sociétés

J.R. ANDRÉ BOMBARDIER
Vice-président du conseil
Bombardier Inc.

JANINE BOMBARDIER
Présidente et gouverneure
Fondation J. Armand Bombardier

L. DENIS DESAUTELS
Administrateur de sociétés

MICHAEL J. DURHAM
Administrateur de sociétés

JEAN-LOUIS FONTAINE
Vice-président du conseil
Bombardier Inc.

DANIEL JOHNSON
Avocat-conseil
McCarthy Tétrault s.r.l.

JEAN C. MONTY
Administrateur de sociétés

ANDRÉ NAVARRI
Président
Bombardier Transport
Vice-président exécutif
Bombardier Inc.

JAMES E. PERRELLA
Président du conseil et
chef de la direction à la retraite
Ingersoll-Rand Company

CARLOS E. REPRESAS
Président du conseil
Nestlé Group México

JEAN-PIERRE ROSSO
Président du conseil
World Economic Forum USA Inc.

FEDERICO SADA G.
Président et chef
de la direction
Vitro, S.A. de C.V.

HEINRICH WEISS
Président du conseil
d'administration
et chef de la direction
SMS GmbH

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

COMITÉ DE VÉRIFICATION
Président : L. Denis Desautels
Membres : André Bérard,
Michael J. Durham,
Daniel Johnson,
Jean-Pierre Rosso

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES
ET DE LA RÉMUNÉRATION
Président : Jean C. Monty
Membres : James E. Perrella,
Carlos E. Represas,
Heinrich Weiss

COMITÉ DE LA RÉGIE D'ENTREPRISE
ET DES NOMINATIONS
Président : James E. Perrella
Membres : Jean C. Monty,
Federico Sada G.,
Heinrich Weiss

COMITÉ DE SURVEILLANCE
DES CAISSES DE RETRAITE
Président : André Bérard
Membres : L. Denis Desautels,
Michael J. Durham,
Daniel Johnson,
Carlos E. Represas

BUREAU DU PRÉSIDENT

LAURENT BEAUDOIN, C.C., FCA
Président du conseil
d'administration
et chef de la direction
Bombardier Inc.

PIERRE BEAUDOIN
Président et chef de l'exploitation
Bombardier Aéronautique
Vice-président exécutif
Bombardier Inc.

ANDRÉ NAVARRI
Président
Bombardier Transport
Vice-président exécutif
Bombardier Inc.

DIRECTION DE LA SOCIÉTÉ

LAURENT BEAUDOIN, C.C., FCA
Président du conseil d'administration
et chef de la direction

PIERRE BEAUDOIN
Président et chef de l'exploitation
Bombardier Aéronautique
Vice-président exécutif

ANDRÉ NAVARRI
Président
Bombardier Transport
Vice-président exécutif

J.R. ANDRÉ BOMBARDIER
Vice-président du conseil

JEAN-LOUIS FONTAINE
Vice-président du conseil

PIERRE ALARY
Vice-président principal
et chef de la direction financière

RICHARD C. BRADEEN
Vice-président principal,
stratégie et service de
vérification corporatif et
d'évaluation des risques

DANIEL DESJARDINS
Vice-président principal,
affaires juridiques

FRANÇOIS LEMARCHAND
Vice-président principal
et trésorier

CARROLL L'ITALIEN
Vice-président principal
et chef de la gestion des talents

JOHN PAUL MACDONALD
Vice-président principal,
affaires publiques

ROGER CARLE
Secrétaire de la Société

MARIE-CLAIRE SIMONEAU
Adjoint exécutif au président
du conseil

Bombardier, *Bombardier 415*, *Bombardier Global 5000*, *Challenger*, *Challenger 300*, *Challenger 604*, *Challenger 605*, *Challenger 800*, *CITYFLO*, *CL-215*, *CRJ*, *CRJ100*, *CRJ200*, *CRJ700*, *CRJ705*, *CRJ900*, *CRJ1000*, *CSeries*, *Dash 8*, *EBI*, *Electrostar*, *FLEXITY*, *Flexjet*, *Global*, *Global Express*, *Global Express XRS*, *INTERFLO*, *Learjet*, *Learjet 40*, *Learjet 40 XR*, *Learjet 45*, *Learjet 45 XR*, *Learjet 60*, *Learjet 60 XR*, *MITRAC*, *MOVIA*, *ORBITA*, *Q100*, *Q200*, *Q300*, *Q400*, *SEKURFLO*, *Série Q*, *Skyjet*, *Skyjet International*, *Smart Parts*, *TALENT*, *TRAXX* et *VLocity* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Ce rapport annuel est imprimé sur du papier certifié EcoLogo et contenant 30 % de fibres recyclées post-consommation. Ce papier est fabriqué au Québec à partir d'une énergie récupérée, le biogaz.

An English edition is available upon request to Bombardier Inc.
Public Affairs
800 René-Lévesque Blvd. West
Montréal, Québec
Canada H3B 1Y8
or consult our website at www.bombardier.com.

Design : www.nolin.ca
Impression : Transcontinental Litho Acme

Imprimé au Canada
ISBN : 978-2-921393-77-5
Dépôt légal, Bibliothèque nationale du Québec

Tous droits réservés.
© 2007 Bombardier Inc. ou ses filiales.

BOMBARDIER

www.bombardier.com