



# TROISIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre terminé le 31 octobre 2009

Le tableau suivant dresse une liste des abréviations utilisées dans ce rapport.

Terme	Description	Terme	Description
BA	Bombardier Aéronautique	EDDV	Entités à détenteurs de droits variables
BAI	Bénéfice avant impôts sur les bénéfices	IASB	International Accounting Standards Board
BAII	Bénéfice avant revenus de financement, dépenses de financement et impôts sur les bénéfices	IFRS	Normes internationales d'information financière
BAIIA	Bénéfice avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices et amortissement	PCGR	Principes comptables généralement reconnus
BPA	Bénéfice par action attribuable aux actionnaires de Bombardier Inc.	R et D	Recherche et développement
BT	Bombardier Transport	UAD	Unités d'actions différées
CNC	Conseil des normes comptables	UAR	Unités d'actions liées au rendement

## RAPPORT DE GESTION

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

<b>Rapport de gestion</b>	<b>1</b>
<b>SOMMAIRE</b>	<b>2</b>
FAITS SAILLANTS	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	2
CONJONCTURE ACTUELLE DU MARCHÉ	3
ANALYSE CONSOLIDÉE DES RÉSULTATS	4
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	5
STRUCTURE DU CAPITAL	7
SITUATION FINANCIÈRE	9
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	10
<b>AÉRONAUTIQUE</b>	<b>12</b>
FAITS SAILLANTS	12
ANALYSE DES RÉSULTATS	12
<b>TRANSPORT</b>	<b>22</b>
FAITS SAILLANTS	22
ANALYSE DES RÉSULTATS	22
<b>AUTRES</b>	<b>27</b>
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	27
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	28
TAUX DE CHANGE	28
PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES	29
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS	30
<b>États financiers consolidés intermédiaires</b>	<b>33</b>
<b>Notes afférentes aux états financiers consolidés intermédiaires</b>	<b>38</b>

# SOMMAIRE

## FAITS SAILLANTS

- Revenus de 4,6 milliards \$, comparables à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent.
- BAIL de 262 millions \$, ou 5,7 % des revenus, en regard de 296 millions \$, ou 6,5 %, pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Bénéfice net de 168 millions \$ (BPA dilué de 0,09 \$), comparativement à 226 millions \$ (BPA dilué de 0,12 \$) pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Flux de trésorerie disponibles de 72 millions \$, comparativement à une utilisation de 226 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Situation de trésorerie de 3,0 milliards \$ au 31 octobre 2009, comparativement à 3,5 milliards \$ au 31 janvier 2009.
- Carnet de commandes de 47,4 milliards \$ au 31 octobre 2009, en regard de 48,2 milliards \$ au 31 janvier 2009.
- En décembre 2009, AMR Eagle Holding Corporation a signé une entente d'achat de 22 biréacteurs régionaux CRJ700 qui, d'après le prix affiché, sont évalués à 779 millions \$.
- Signature d'une commande historique de 4,0 milliards \$ pour fournir 80 trains à très grande vitesse au ministère des Chemins de fer de la Chine, dont notre participation est de 2,0 milliards \$.

Ce rapport de gestion, dont la responsabilité incombe à la direction, a été examiné et approuvé par le conseil d'administration. Ce rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des Autorités canadiennes en valeurs mobilières. Les données présentées dans ce rapport de gestion sont structurées par secteur d'activité : BA et BT, puis par segment de marché dans BA et dans BT, reflétant notre structure organisationnelle. Certaines mesures financières utilisées dans le rapport de gestion ne sont pas conformes aux PCGR du Canada. Voir la rubrique des mesures financières non conformes aux PCGR ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des PCGR du Canada.

### Importance de l'information

Une information est jugée importante si nous croyons que la décision d'acheter, de vendre ou de conserver nos actions par un investisseur raisonnable serait influencée ou modifiée du fait que cette information soit omise ou erronée.

## 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, leurs variations, ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que nous formulions des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que nous jugions nos hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à notre 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 rubriques Énoncés prospectifs respectives des sections BA et BT du rapport annuel de l'exercice 2009 de la Société.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie aérienne), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, les risques liés aux partenaires commerciaux, les risques liés aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur le rendement des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement et à la santé et sécurité, à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, aux ressources humaines, aux engagements à modalités fixes, et à la production et à l'exécution de projets), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, aux modalités de certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, au financement en faveur de certains clients et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale) et au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change, des taux d'intérêt et des prix des produits de base). Pour plus d'information, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres du rapport de gestion du rapport annuel de l'exercice 2009 de la Société. Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer 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 nos attentes 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.

## CONJONCTURE ACTUELLE DU MARCHÉ

Selon le rapport sur les Perspectives de l'économie mondiale publié en octobre 2009 par le Fonds monétaire international (« FMI »), la reprise suivant la plus profonde récession des 60 dernières années continue, les économies des pays émergents et des pays en développement ouvrant la voie, ainsi que les économies des grands pays avancés qui connaissent également un regain d'activité. Comme la reprise a été déclenchée principalement par les interventions économiques vigoureuses de certains gouvernements, le FMI prévoit que le rythme de la reprise ralentira à mesure que ces plans de relance sont remplacés par une croissance financière réelle. Nos résultats pour les neuf premiers mois de l'exercice 2010 ont été touchés par cette récession, en particulier ceux de BA, et les deux groupes continuent de chercher des façons de réduire l'ensemble de leurs coûts d'exploitation et d'améliorer leur fonds de roulement.

L'industrie aéronautique continue de faire face à des conditions difficiles, exerçant davantage de pressions sur les calendriers de production et sur les marges bénéficiaires. Par conséquent, BA a décidé de réduire les cadences de production de tous ses biréacteurs d'affaires au cours du premier trimestre de 2010, et d'en faire autant pour tous ses biréacteurs régionaux au cours du quatrième trimestre de l'exercice actuel. BA continue de surveiller de près le risque de baisses importantes des commandes d'avions, ainsi que les annulations et reports de commandes existantes. À court terme, les revenus, les marges BAII et les flux de trésorerie disponibles de BA continueront de subir les contrecoups de la récession. Pour en atténuer l'incidence, BA continue de se concentrer sur l'exécution impeccable, les programmes de réduction de coûts et l'amélioration de l'exploitation et du fonds de roulement.

Bien que l'incertitude économique demeure, nous continuons d'observer des signes de stabilisation des indicateurs clés de la santé du marché des avions d'affaires (principalement l'utilisation de la flotte et le nombre d'avions d'occasion disponibles à la vente). Cependant, le marché des avions d'affaires a, par le passé, connu un décalage entre le moment où l'économie se redresse et celui où cette reprise influe positivement sur les revenus. En ce qui a trait au marché des avions commerciaux, selon le rapport intitulé *News and Industry Times* de l'Association du transport aérien international (« IATA ») daté de septembre 2009, il est critique, pour les sociétés aériennes, de conserver leurs liquidités, de gérer leur capacité avec prudence et de réduire leurs coûts, d'où une importante réduction des commandes étant donné que les sociétés aériennes ne renouvellent pas et n'accroissent pas leur flotte.

Pour l'industrie du transport sur rail, les conditions de marché actuelles sont variées. Sur une note positive, BT a reçu de nombreuses commandes importantes, signe de la solidité de sa position sur le marché, y compris une commande historique de 80 trains *ZEFIRO* 380 par le ministre des Chemins de fer de la Chine. Toutefois, l'incertitude économique continue de toucher l'industrie du transport sur rail, en raison de la disponibilité restreinte de financement pour le secteur privé et du recul continu du transport de marchandises. Par conséquent, certaines commandes dans les secteurs des locomotives de transport de marchandises et des services sont annulées ou reportées, alors que les effets concrets des plans de relance à l'échelle mondiale tardent à se faire sentir. Étant donné ces conditions de marché, nous prenons des mesures pour rajuster notre capacité dans nos secteurs Amérique du Nord et services dans le but de maintenir notre compétitivité.

## ANALYSE CONSOLIDÉE DES RÉSULTATS

### Analyse des résultats

	Trimestres terminés les 31 octobre <sup>(1)</sup>		Neuf mois terminés les 31 octobre <sup>(1)</sup>	
	2009	2008 <sup>(2)</sup>	2009	2008 <sup>(2)</sup>
Revenus	4 597 \$	4 571 \$	14 014 \$	14 292 \$
Coût des ventes	3 825	3 694	11 713	11 636
Marge	772	877	2 301	2 656
Frais de vente et d'administration	357	402	1 065	1 171
Recherche et développement	38	34	87	121
Autres dépenses (revenus)	(11)	6	(30)	(43)
BAIIA	388	435	1 179	1 407
Amortissement	126	139	369	416
BAII	262	296	810	991
Revenus de financement	(29)	(80)	(87)	(223)
Dépenses de financement	70	105	210	305
BAI	221	271	687	909
Impôts sur les bénéfices	53	45	159	195
Bénéfice net	168 \$	226 \$	528 \$	714 \$
Attribuable aux :				
Actionnaires de Bombardier Inc.	167 \$	222 \$	521 \$	699 \$
Participations sans contrôle	1 \$	4 \$	7 \$	15 \$
BPA de base et dilué (en dollars)	0,09 \$	0,12 \$	0,29 \$	0,39 \$
Flux de trésorerie disponibles	72 \$	(226) \$	(727) \$	433 \$

<sup>(1)</sup> En date du 1<sup>er</sup> février 2009, nous avons décidé d'adopter de manière anticipée le chapitre 1602, « Participations sans contrôle » (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails). Les chiffres comparatifs comprennent un reclassement des participations sans contrôle de 4 millions \$ pour le trimestre et de 15 millions \$ pour la période de neuf mois des autres revenus au bénéfice net attribuable aux participations sans contrôle.

<sup>(2)</sup> Retraité par suite d'une modification de convention comptable relative à un nouveau principe comptable portant sur l'évaluation à la juste valeur (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails).

### Principales informations financières

	31 octobre 2009	31 janvier 2009
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	47,4 \$	48,2 \$
Espèces et quasi-espèces	3 020 \$	3 470 \$

### Revenus et marge BAI

	Trimestres terminés les 31 octobre			Neuf mois terminés les 31 octobre		
	2009	2008	Augmentation (diminution)	2009	2008	Augmentation (diminution)
<b>Revenus</b>						
BA	2 064 \$	2 292 \$	(10 %)	6 682 \$	7 188 \$	(7 %)
BT	2 533 \$	2 279 \$	11 %	7 332 \$	7 104 \$	3 %
Consolidés	4 597 \$	4 571 \$	1 %	14 014 \$	14 292 \$	(2 %)
<b>Marge BAI</b>			Points de pourcentage			Points de pourcentage
BA	5,0 %	7,7 %	(2,7)	5,5 %	8,7 %	(3,2)
BT	6,3 %	5,3 %	1,0	6,0 %	5,2 %	0,8
Consolidée	5,7 %	6,5 %	(0,8)	5,8 %	6,9 %	(1,1)

Une analyse détaillée des résultats figure à la rubrique Analyse des résultats des sections BA et BT du présent rapport.

### **Dépenses nettes de financement**

Les dépenses nettes de financement ont totalisé respectivement 41 millions \$ et 123 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009, en regard respectivement de 25 millions \$ et 82 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 16 millions \$ et de 41 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois est principalement attribuable :

- à la baisse des intérêts créditeurs sur les espèces et quasi-espèces (37 millions \$ pour le trimestre, 102 millions \$ pour la période de neuf mois), correspondant à des taux d'intérêt variables plus faibles et au niveau moyen moins élevé de l'encaisse; et
- au recul des intérêts créditeurs sur les titres déposés en garantie (9 millions \$ pour le trimestre, 29 millions \$ pour la période de neuf mois), correspondant au niveau moins élevé des titres donnés en garantie exigés par les nouvelles facilités de lettres de crédit de BT et de BA et à des taux d'intérêt variables plus faibles.

En partie contrebalancés par :

- la baisse des intérêts débiteurs sur la dette à long terme, compte tenu des éléments de couverture (23 millions \$ pour le trimestre, 71 millions \$ pour la période de neuf mois), correspondant à des taux d'intérêt variables plus faibles; et
- les variations favorables de la juste valeur des instruments financiers (17 millions \$ pour le trimestre et 39 millions \$ pour la période de neuf mois).

### **Impôts sur les bénéfices**

Les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de 24,0 % et 23,1 % pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 31,3 %. Les taux d'imposition effectifs plus faibles sont principalement attribuables à l'incidence positive des montants constatés au titre des économies fiscales liées aux pertes d'exploitation et aux écarts temporaires.

Les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de 16,6 % et 21,5 % pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 31,5 %. Les taux d'imposition effectifs plus faibles sont surtout attribuables à l'incidence positive des montants constatés au titre des économies fiscales liées aux pertes d'exploitation et aux écarts temporaires et aux taux d'imposition effectifs plus faibles des sociétés émettrices étrangères, en partie contrebalancés par des écarts permanents.

## **LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT**

La conjoncture économique difficile a eu des répercussions défavorables sur nos liquidités, en particulier au cours du premier trimestre de l'exercice 2010. Bien que l'incertitude économique persiste, nous observons des tendances positives, et tant BA que BT ont amélioré leurs flux de trésorerie disponibles au cours du deuxième et du troisième trimestre de l'exercice 2010 en regard du premier trimestre. Une analyse détaillée des flux de trésorerie disponibles figure à la rubrique Analyse des résultats des sections BA et BT.

À l'avenir, les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation de BA devraient continuer de se redresser graduellement à mesure que nous réalignerons notre niveau de production et notre chaîne d'approvisionnement des matériaux sur la demande, que nous vendrons les avions de nos stocks de produits finis et que le niveau des nouvelles commandes continuera de s'améliorer. Les flux de trésorerie disponibles de BT pour l'exercice 2010 devraient être positifs mais inférieurs au BAII, étant donné que la rentabilité est en partie contrebalancée par une augmentation des actifs nets sectoriels découlant du niveau élevé d'activité dans le matériel roulant. Sur une base consolidée, nous prévoyons des flux de trésorerie disponibles positifs pour le quatrième trimestre. Par contre, nous prévoyons que les flux de trésorerie disponibles pour l'exercice 2010 demeureront négatifs. Nous continuons de surveiller les conditions du marché pour trouver des occasions de générer des flux de trésorerie, ainsi que d'exercer un contrôle strict sur les dépenses discrétionnaires afin de limiter nos sorties de fonds.

## Rapprochement des flux de trésorerie disponibles et des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
Flux de trésorerie disponibles sectoriels				
BA	61 \$	9 \$	(479) \$	399 \$
BT	32	(243)	(79)	120
Flux de trésorerie disponibles sectoriels	93	(234)	(558)	519
Impôts sur les bénéfices et dépenses nettes de financement <sup>(1)</sup>	(21)	8	(169)	(86)
Flux de trésorerie disponibles	72	(226)	(727)	433
Rajouter : Additions nettes aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels	186	158	495	344
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	258 \$	(68) \$	(232) \$	777 \$

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

## Variation des espèces et quasi-espèces

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
Solde au début de la période	2 804 \$	4 277 \$	3 470 \$	3 602 \$
Flux de trésorerie disponibles	72	(226)	(727)	433
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	198	(705)	443	(495)
Dividendes versés	(46)	(48)	(131)	(106)
Titres déposés en garantie	-	-	81	-
Remboursements de dette à long terme	(3)	(49)	(7)	(112)
Achat d'actions classe B détenues en mains tierces en vertu du régime d'UAR	-	(1)	(21)	(54)
Autres	(5)	3	(88)	(17)
Solde à la fin de la période	3 020 \$	3 251 \$	3 020 \$	3 251 \$

Nous sommes d'avis que notre encaisse de 3,0 milliards \$ au 31 octobre 2009 combinée avec nos flux de trésorerie disponibles prévus permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir la croissance de nos activités lorsque la demande reprendra, de verser des dividendes lorsque le conseil d'administration déclarera pareils dividendes et de satisfaire à tous les autres besoins financiers prévus à court terme.

## Facilités de crédit

### Facilités de lettres de crédit

	Montants Confirmés	Lettres de crédit émises	Montants disponibles	Échéance (exercice)
<b>31 octobre 2009</b>				
Facilité de BT	5 533 <sup>(1)</sup> \$	4 372 \$	1 161	2014 <sup>(2)</sup>
Facilité de BA	600	482	118	2012
Facilité de GCB	900	491	409	2010 <sup>(3)</sup>
	<b>7 033 \$</b>	<b>5 345 \$</b>	<b>1 688</b>	
<b>31 janvier 2009</b>				
Facilité de BT	4 801 <sup>(1)</sup> \$	4 446 \$	355	2014 <sup>(2)</sup>
Facilité précédente de BA	840	655	185	2012
Facilité de GCB	250	30	220	2010 <sup>(3)</sup>
	<b>5 891 \$</b>	<b>5 131 \$</b>	<b>760</b>	

<sup>(1)</sup> 3750 millions €.

<sup>(2)</sup> En décembre 2011, le montant confirmé sera réduit au montant nominal des lettres de crédit alors en cours et sera amorti par la suite à mesure que les lettres de crédit en cours viendront à échéance, jusqu'en décembre 2013.

<sup>(3)</sup> La facilité de garantie pour cautionnement bancaire (« facilité de GCB ») est renouvelée et prolongée annuellement si les parties y consentent. En décembre 2009, si la facilité n'est pas prolongée, les lettres de crédit émises en vertu de cette facilité seront amorties jusqu'à leur échéance.

Le 30 juin 2009, une convention de facilité de lettres de crédit de 600 millions \$ a été signée avec un syndicat d'institutions financières de premier ordre, principalement situées en Amérique du Nord, disponible aux fins de l'émission de lettres de crédit au soutien des activités de BA ainsi qu'aux besoins généraux de la Société, à l'exclusion de BT, en remplacement de la facilité précédente de BA. De plus, le montant confirmé en vertu de la facilité de GCB a été augmenté de 650 millions \$ au cours de la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2009, pour accroître la disponibilité.

En vertu des facilités de BA et de BT, nous devons respecter certaines clauses financières restrictives, y compris l'exigence de maintenir les liquidités de BT à un minimum de 600 millions € à la fin de chaque trimestre de l'année civile, et de maintenir les liquidités de BA à un minimum de 500 millions \$ à la fin de chaque trimestre. En outre, nous devons maintenir des titres déposés en garantie de 446 millions € (658 millions \$) en vertu de la facilité de BT, et de 121 millions \$ en vertu de la facilité de BA. Ces exigences étaient toutes respectées au 31 octobre 2009.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau précédent, des lettres de crédit totalisant 502 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 31 octobre 2009 (257 millions \$ au 31 janvier 2009). L'une de ces ententes est une facilité de lettres de crédit renouvelable de 111 millions € (164 millions \$), disponible pour un client en particulier, qui était entièrement utilisée au 31 octobre 2009 (73 millions \$ au 31 janvier 2009).

#### Facilité de crédit renouvelable

Le 1<sup>er</sup> septembre 2009, notre conseil d'administration a approuvé une facilité de crédit renouvelable non garantie de deux ans de 500 millions \$ avec un syndicat de banques commerciales et d'autres institutions. Cette facilité peut être utilisée pour des retraits de fonds aux fins des besoins généraux de fonds de roulement de la Société, et n'était pas utilisée au 31 octobre 2009.

#### Autres facilités

Dans le cours normal de ses affaires, BT a conclu des facilités d'affacturage en Europe auxquelles il peut vendre, sans recours, des créances clients admissibles. Des créances clients de 169 millions \$ vendues à ces facilités étaient en cours au 31 octobre 2009 (18 millions \$ au 31 janvier 2009). Des créances clients de 174 millions \$ et de 374 millions \$ ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et de la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009.

En outre, BA a conclu des facilités de cession-bail hors bilan auxquelles il peut vendre des avions d'affaires d'occasion. Un montant de 174 millions \$ vendu à ces facilités était en cours au 31 octobre 2009 (54 millions \$ au

31 janvier 2009), dont 71 millions \$ et 120 millions \$ ont été ajoutés au cours du trimestre et de la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009.

## STRUCTURE DU CAPITAL

Nous analysons notre structure du capital en utilisant des indicateurs d'endettement globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société, en tenant compte, dans la définition de la dette rajustée, du déficit total des régimes de retraite (y compris la tranche hors bilan) et de la valeur actualisée nette des obligations au titre des contrats de location-exploitation.

Ces indicateurs d'endettement globaux ne représentent pas les calculs exigés dans les clauses restrictives bancaires. Aux fins de conformité, nous surveillons régulièrement ces clauses restrictives afin de nous assurer qu'elles sont constamment respectées. Cependant, nous nous concentrons davantage sur les indicateurs d'endettement globaux, parce qu'ils représentent les indicateurs clés utilisés pour analyser notre structure du capital.

### Indicateurs d'endettement globaux<sup>(1)</sup>

	Objectif <sup>(2)</sup>	31 octobre 2009	31 janvier 2009
<b>Couverture des intérêts</b>			
BAIL rajusté		1 456 \$	1 535 \$
Intérêts nets rajustés		387 \$	244 \$
Ratio du BAIL rajusté sur les intérêts nets rajustés	Supérieur à 5,0	3,8	6,3
<b>Levier financier</b>			
Dette rajustée		6 625 \$	5 841 \$
BAILA rajusté		2 007 \$	2 129 \$
Ratio de la dette rajustée sur le BAILA rajusté	Inférieur à 2,5	3,3	2,7
<b>Situation de capitalisation</b>			
Dette rajustée		6 625 \$	5 841 \$
Capital total rajusté		10 342 \$	8 906 \$
Ratio de la dette rajustée sur le capital total rajusté	Inférieur à 55 %	64 %	66 %

<sup>(1)</sup> Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR ci-après pour les définitions et le rapprochement avec les mesures conformes aux PCGR du Canada.

<sup>(2)</sup> Voir la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

La situation économique actuelle entraîne une certaine volatilité qui nuit à notre rendement, comme le révèlent nos indicateurs d'endettement globaux. Cette volatilité devrait se poursuivre jusqu'à ce que la conjoncture économique se stabilise. Lorsque le contexte de crédit et la conjoncture économique reviendront à la normale, nous continuerons de veiller à améliorer notre structure du capital en poursuivant le désendettement de notre bilan et à viser l'atteinte de nos objectifs établis en matière d'indicateurs d'endettement globaux.

Dans l'ensemble, seul notre ratio de la dette rajustée sur le capital total rajusté s'est amélioré depuis le 31 janvier 2009. L'écart dans nos indicateurs d'endettement globaux est une combinaison de nombreux facteurs :

- le BAIL rajusté et le BAILA rajusté ont diminué respectivement de 79 millions \$ et 122 millions \$, en raison de la baisse de la rentabilité de BA par suite de l'incidence de la récession sur l'industrie aéronautique, en partie contrebalancée par la hausse de la rentabilité de BT;
- les intérêts nets rajustés ont augmenté de 143 millions \$, en raison de l'augmentation de l'écart de taux moyen étant donné notre cote de crédit, de la hausse des dépenses nettes de financement et de l'accroissement du déficit des régimes de retraite;
- la dette rajustée a augmenté de 784 millions \$, en raison surtout de l'incidence des taux de change (605 millions \$). Le déficit des régimes de retraite a progressé, passant de 1,5 milliard \$ au 31 décembre 2008 (date de mesure de la fin de l'exercice) à un montant estimatif de 1,9 milliard \$ au 30 septembre 2009 (date de mesure du troisième trimestre), et 259 millions \$ de cette augmentation de 394 millions \$ sont attribuables à l'incidence des taux de change;
- le capital total rajusté s'est accru de 1,4 milliard \$ résultant surtout de l'augmentation de la dette rajustée susmentionnée (784 millions \$), du bénéfice net de la période (528 millions \$) et d'une incidence positive de l'écart de conversion (224 millions \$), en partie contrebalancés par les dividendes déclarés (131 millions \$).

## SITUATION FINANCIÈRE

	31 octobre 2009	31 janvier 2009	Augmentation (diminution)		Explication des écarts autres que l'incidence des taux de change
			Incidence des taux de change	Écart, compte non tenu des taux de de change	
Espèces et quasi-espèces	3 020 \$	3 470 \$	443 \$	(893) \$	Se reporter au tableau précédent Variations des espèces et quasi-espèces pour plus de détails.
Titres déposés en garantie	781	777	85	(81)	Reprise d'une tranche des titres déposés en garantie existants de la facilité de BA.
Débiteurs	1 974	1 981	121	(128)	(134) \$ : niveau moins élevé des débiteurs de BT.
Financement d'avions	458	418	5	35	Aucun écart important.
Stocks bruts	10 522	8 830	790	902	905 \$ : accélération de la production chez BT.
Avances et facturations progressives liées aux coûts des contrats à long terme	(6 313)	(5 380)	852	81	Accroissement des activités chez BT.
Avances sur programmes aéronautiques	2 412	2 991	-	(579)	Commandes nettes négatives d'avions d'affaires.
Immobilisations corporelles	1 649	1 568	130	(49)	(121) \$ : amortissement. (22) \$ : produit sur cessions. 125 \$ : additions.
Actifs incorporels	1 607	1 399	28	180	395 \$ : additions. (240) \$ : amortissement.
Programme de multipropriété					
- frais reportés	300	444	-	(144)	Diminution du nombre de parts d'avions en raison de la conjoncture économique actuelle.
- revenus reportés	395	573	-	(178)	
Actif d'impôts sur les bénéfices reportés	1 073	1 216	65	(208)	(198) \$ : impôts sur les bénéfices reportés sur les dérivés qui étaient dans l'ensemble une position d'actif au 31 octobre 2009 comparativement à une position de passif au 31 janvier 2009.
Prestations constituées					
- actif	1 021	926	-		Aucun écart important.
- passif	(1 105) (84)	(992) (66)	48 48	(30)	
Instruments financiers dérivés					
- actif	654	626	-		Raffermissement de la livre sterling et du dollar canadien par rapport au dollar américain et échéance de dérivés hors cours.
- passif	(474) 180	(1 194) (568)	(7) 7	741	
Écart d'acquisition	2 369	2 010	359	-	Aucun écart.
Autres actifs	1 107	949	52	106	149 \$ : augmentation des placements dans des EDDV, par suite de l'élimination du paiement anticipé de 150 millions \$ en vertu d'une convention d'échange, montant qui a été investi ultérieurement dans une EDDV. 111 \$ : augmentation des placements dans des titres. (150) \$ : élimination du paiement anticipé en vertu d'une convention d'échange.

	31 octobre 2009	31 janvier 2009	Augmentation (diminution)		Explication des écarts autres que l'incidence des taux de change
			Incidence des taux de change	Écart, compte non tenu des taux de de change	
Créditeurs et frais courus	(7 825) \$	(6 922) \$	574 \$	329 \$	249 \$ : accélération de la production chez BT.
Dette à long terme	(4 301)	(3 952)	326	23	Aucun écart important.
Capitaux propres	(3 710)	(2 610)	s.o.	1 100	448 \$ : incidence positive des couvertures de flux de trésorerie mesurées à la juste valeur. 528 \$ : bénéfice net. 224 \$ : incidence positive de l'écart de conversion. (131) \$ : dividendes déclarés.

s.o. : sans objet.

## MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Ce rapport de gestion repose sur les résultats établis selon les PCGR du Canada et sur les mesures financières non conformes aux PCGR suivantes :

### Mesures financières non conformes aux PCGR

BAIIA	Bénéfice avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices et amortissement.
Flux de trésorerie disponibles	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, déduction faite des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels.
<b>Structure du capital</b>	
Dette rajustée	Dette à long terme plus le déficit total des régimes de retraite (y compris la tranche hors bilan) et la valeur actualisée nette des obligations au titre de contrats de location-exploitation.
BAll rajusté	BAll plus le rajustement au titre des contrats de location-exploitation et du déficit des régimes de retraite.
BAIIA rajusté	BAIIA plus le rajustement de l'amortissement au titre des contrats de location-exploitation et le rajustement au titre des contrats de location-exploitation et du déficit des régimes de retraite.
Intérêts nets rajustés	Revenus de financement et dépenses de financement plus le rajustement au titre des contrats de location-exploitation et du déficit des régimes de retraite.
Capital total rajusté	Dette rajustée plus capitaux propres moins le montant du cumul des autres éléments du résultat étendu lié à la couverture de flux de trésorerie.

Nous croyons qu'un grand nombre d'utilisateurs de notre rapport de gestion analysent nos résultats d'après ces mesures du rendement. Ces mesures non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés intermédiaires, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les PCGR du Canada; par conséquent, d'autres sociétés utilisant ces termes peuvent les calculer différemment.

Un rapprochement avec les mesures financières les plus comparables des PCGR est présenté dans le tableau ci-après, à l'exception des rapprochements suivants :

- BAIIA, par rapport au BAll – se reporter aux tableaux Résultats d'exploitation respectifs des sections BA et BT; et
- flux de trésorerie disponibles par rapport aux flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation – se reporter au tableau précédent Rapprochement des flux de trésorerie disponibles et des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

### Rapprochement de la dette rajustée et de la dette à long terme

	31 octobre 2009	31 janvier 2009
Dette à long terme	4 301 \$	3 952 \$
Déficit des régimes de retraite	1 937 <sup>(1)</sup>	1 543
Obligations au titre des contrats de location-exploitation <sup>(2)</sup>	387	346
<b>Dette rajustée</b>	<b>6 625 \$</b>	<b>5 841 \$</b>

<sup>(1)</sup> Représente le déficit estimatif des régimes de retraite au 30 septembre 2009 (date de mesure du troisième trimestre).

<sup>(2)</sup> Actualisées en utilisant le taux moyen des bons du Trésor américains à cinq ans plus l'écart de taux moyen, étant donné notre cote de crédit pour les périodes correspondantes.

## Rapprochement du BAIIA rajusté et du BAII rajusté, par rapport au BAII

	Quatre trimestres consécutifs terminés les	
	31 octobre 2009	31 janvier 2009 <sup>(1)</sup>
BAII	1 248 \$	1 429 \$
Rajustement au titre des contrats de location-exploitation et du déficit des régimes de retraite <sup>(2)</sup>	208	106
BAII rajusté	1 456	1 535
Rajustement de l'amortissement des contrats de location-exploitation <sup>(3)</sup>	43	39
Amortissement	508	555
BAIIA rajusté	2 007 \$	2 129 \$

<sup>(1)</sup> Par suite de l'adoption du chapitre 1602, « Participations sans contrôle » (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails), le BAII, le BAII rajusté et le BAIIA rajusté incluent désormais le bénéfice attribuable aux participations sans contrôle. Les montants au 31 janvier 2009 ont été retraités en conséquence.

<sup>(2)</sup> Représente les intérêts débiteurs sur une dette correspondant au montant inclus dans la dette rajustée pour ces deux éléments, portant intérêt au taux moyen des swaps américains à cinq ans plus l'écart de taux moyen pour défaillance relatif aux douze mois pertinents, étant donné notre cote de crédit pour les périodes correspondantes.

<sup>(3)</sup> Représente l'amortissement linéaire du montant inclus dans la dette rajustée au titre des contrats de location-exploitation, fondé sur une période d'amortissement de neuf ans.

## Rapprochement des intérêts nets rajustés et des revenus et dépenses de financement

	Quatre trimestres consécutifs terminés les	
	31 octobre 2009	31 janvier 2009
Revenus de financement et dépenses de financement	179 \$	138 \$
Rajustement au titre des contrats de location-exploitation et du déficit des régimes de retraite <sup>(1)</sup>	208	106
Intérêts nets rajustés	387 \$	244 \$

<sup>(1)</sup> Représente les intérêts débiteurs sur une dette correspondant au montant inclus dans la dette rajustée pour ces deux éléments, portant intérêt au taux moyen des swaps américains à cinq ans plus l'écart de taux moyen pour défaillance relatif aux douze mois pertinents, étant donné notre cote de crédit pour les périodes correspondantes.

## Rapprochement du capital total rajusté et des capitaux propres

	31 octobre 2009		31 janvier 2009	
Capitaux propres <sup>(1)</sup>	3 710 \$		2 610 \$	
Excluant : montant du cumul des autres éléments du résultat étendu lié aux couvertures de flux de trésorerie	7		455	
Dette rajustée	6 625		5 841	
Capital total rajusté	10 342 \$		8 906 \$	

<sup>(1)</sup> Par suite de l'adoption du chapitre 1602, « Participations sans contrôle » (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails), les capitaux propres incluent désormais les participations sans contrôle. Le montant au 31 janvier 2009 a été retraité en conséquence.

# AÉRONAUTIQUE

## FAITS SAILLANTS

- Revenus de 2,1 milliards \$, contre 2,3 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- BAIL de 103 millions \$, ou 5,0 % des revenus, en regard de 176 millions \$, ou 7,7 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Flux de trésorerie disponibles de 61 millions \$, comparativement à 9 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- 61 livraisons d'avions, contre 80 pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- 7 commandes nettes d'avions, en regard de 68 pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Carnet de commandes de 18,1 milliards \$ au 31 octobre 2009, contre 23,5 milliards \$ au 31 janvier 2009.
- En décembre 2009, AMR Eagle Holding Corporation a signé une entente d'achat de 22 biréacteurs régionaux CRJ700 qui, d'après le prix affiché, sont évalués à 779 millions \$.
- Comme déjà annoncé, nous allons réduire nos cadences de production des avions de la gamme CRJ. Cette réduction commencera en janvier 2010 et entraînera une diminution des effectifs d'environ 715 employés dans l'ensemble de nos installations de la région de Montréal.

## ANALYSE DES RÉSULTATS

### Résultats d'exploitation

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008 <sup>(1)</sup>	2009	2008 <sup>(1)</sup>
Revenus				
Fabrication				
Avions d'affaires	834 \$	1 220 \$	3 059 \$	3 840 \$
Avions commerciaux	560	453	1 787	1 481
Autres	172	162	474	450
Total des revenus de fabrication	1 566	1 835	5 320	5 771
Services <sup>(2)</sup>	342	390	1 015	1 234
Autres <sup>(3)</sup>	156	67	347	183
Total des revenus	2 064	2 292	6 682	7 188
Coût des ventes	1 739	1 793	5 647	5 656
Marge	325	499	1 035	1 532
Frais de vente et d'administration	144	187	445	535
Recherche et développement	10	8	(4)	38
Autres dépenses (revenus) <sup>(4)</sup>	(26)	16	(54)	12
BAlIA	197	288	648	947
Amortissement	94	112	281	322
BAIL	103 \$	176 \$	367 \$	625 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge	15,7 %	21,8 %	15,5 %	21,3 %
BAlIA	9,5 %	12,6 %	9,7 %	13,2 %
BAIL	5,0 %	7,7 %	5,5 %	8,7 %

<sup>(1)</sup> Retraité par suite d'une modification de convention comptable relative à un nouveau principe comptable portant sur l'évaluation à la juste valeur (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails).

<sup>(2)</sup> Comprennent les revenus liés à la logistique des pièces, aux activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol, aux activités de soutien des produits (dont l'entretien d'avions et la formation à l'aviation commerciale) et à la formation à l'aviation militaire.

<sup>(3)</sup> Comprennent surtout les ventes d'avions d'occasion.

<sup>(4)</sup> Comprennent la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers, les pertes (les gains) de change, les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations), et le règlement de réclamations et de pertes (gains) lié(e)s aux cessions d'activités, d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels.

## Nombre total de livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
Avions d'affaires				
À l'exclusion de ceux du programme de multipropriété	33	55	126	170
Programme de multipropriété <sup>(1)</sup>	-	2	1	11
	33	57	127	181
Avions commerciaux	27	22	86	73
Avions amphibies	1	1	3	2
	61	80	216	256

<sup>(1)</sup> Une livraison d'avion est comprise dans le tableau ci-dessus lorsque l'équivalent de toutes les parts d'un modèle d'avion du programme de multipropriété a été vendu à des clients externes au moyen du programme *Flexjet*.

### Revenus de fabrication

La diminution de 269 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à :

- la baisse du nombre de livraisons et des prix de vente des avions d'affaires, en partie contrebalancée par le pourcentage plus élevé des livraisons d'avions à large fuselage (386 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- la hausse des revenus provenant des avions commerciaux, principalement attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons (107 millions \$).

La diminution de 451 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- la baisse du nombre de livraisons et des prix de vente des avions d'affaires, en partie contrebalancée par le pourcentage plus élevé des livraisons d'avions à large fuselage (781 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- la hausse des revenus provenant des avions commerciaux, principalement attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons ainsi qu'à la vente d'un avion amphibie additionnel (332 millions \$).

### Revenus de service

La diminution de 48 millions \$ pour le trimestre et de 219 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- la baisse du niveau des activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol, principalement par suite d'une diminution du nombre d'heures de vol des clients (25 millions \$ pour le trimestre et 133 millions \$ pour la période de neuf mois);
- la diminution des revenus d'entretien d'avions d'affaires et du volume des pièces de rechange par suite de la baisse des activités de vol en raison de la conjoncture économique actuelle (82 millions \$ pour la période de neuf mois); et
- le ralentissement des activités de soutien des produits essentiellement liées aux avions amphibies (24 millions \$ pour le trimestre et 25 millions \$ pour la période de neuf mois).

### Autres revenus

L'augmentation de 89 millions \$ pour le trimestre et de 164 millions \$ pour la période de neuf mois est principalement attribuable à :

- l'accroissement du nombre de livraisons d'avions d'affaires d'occasion, principalement par suite de l'accumulation des stocks d'avions d'occasion (99 millions \$ pour le trimestre, 208 millions \$ pour la période de neuf mois).

En partie contrebalancé par :

- une combinaison différente de livraisons d'avions commerciaux d'occasion (41 millions \$ pour la période de neuf mois).

### Marge BAII

Le resserrement de 2,7 points de pourcentage pour le trimestre et de 3,2 points de pourcentage pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- la baisse des prix de vente des avions d'affaires;

- la hausse du coût des ventes par unité, essentiellement attribuable à la progression des prix des matériaux et, pour la période de neuf mois, aux coûts de perturbation relativement aux changements apportés aux cadences de production;
- la combinaison des livraisons d'avions d'affaires et d'avions commerciaux;
- le rétrécissement des marges pour les activités de service;
- une provision pour la dépréciation des stocks principalement attribuable au recul des valeurs marchandes des avions d'occasion; et
- l'incidence négative nette sur les autres dépenses (revenus) de la réévaluation à la date du bilan de certains comptes du bilan en devises.

En partie contrebalancés par :

- les dommages-intérêts reçus des clients principalement par suite des annulations de commandes d'avions d'affaires;
- l'écart positif net sur certains instruments financiers comptabilisés à la juste valeur;
- une réduction des frais de vente et d'administration essentiellement attribuable à la baisse du nombre de livraisons d'avions d'affaires; et
- la diminution de la charge d'amortissement, en raison de l'achèvement de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques pour certains modèles d'avion.

La marge BAII pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2009 a également été touchée par les éléments non récurrents qui suivent :

- les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire de 32 millions \$ comptabilisés dans les autres dépenses (revenus), résultant des décisions prises en février et en avril 2009 de réduire nos effectifs et nos cadences de production;
- 28 millions \$ comptabilisés comme une réduction des frais de R et D, après la réception d'investissements gouvernementaux éventuellement remboursables relativement aux frais de R et D déjà passés en charges pour la gamme d'avions *C Series*; et
- un gain de 10 millions \$ comptabilisé dans les autres dépenses (revenus), résultant de la vente d'un immeuble.

La marge BAII pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2008 a également été touchée par les éléments non récurrents suivants comptabilisés dans les autres dépenses (revenus) :

- un gain de 28 millions \$, découlant du règlement avec un fournisseur concernant le transfert de la production de certains composants de la gamme d'avions *CRJ* à un autre fournisseur externe; et
- une perte de 23 millions \$ liée aux pertes de change cumulées relativement à la vente de Skyjet International.

## FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES

### Flux de trésorerie disponibles

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008 <sup>(1)</sup>	2009	2008 <sup>(1)</sup>
BAII	103 \$	176 \$	367 \$	625 \$
Éléments hors caisse :				
Amortissement				
Outillage des programmes	66	80	195	234
Autres	28	32	86	88
Perte (gain) sur cessions d'immobilisations corporelles	1	-	(10)	4
Rémunération à base d'actions	6	6	17	18
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	(2)	(166)	(756)	(297)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels	(141)	(119)	(378)	(273)
Flux de trésorerie disponibles	61 \$	9 \$	(479) \$	399 \$

<sup>(1)</sup> Retraité par suite d'une modification de convention comptable relative à un nouveau principe comptable portant sur l'évaluation à la juste valeur (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails).

L'augmentation de 52 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à :

- l'écart positif, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (164 millions \$) (voir l'explication ci-après).

En partie contrebalancé par :

- la baisse de la rentabilité (73 millions \$); et
- l'accroissement des additions nettes aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels (22 millions \$).

La diminution de 878 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- l'écart négatif, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (459 millions \$) (voir l'explication ci-après);
- la baisse de la rentabilité (258 millions \$); et
- l'accroissement des additions nettes aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels (105 millions \$).

### Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation

Pour le trimestre terminé le 31 octobre 2009, les sorties de fonds de 2 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques, résultant de la faiblesse des nouvelles commandes d'avions d'affaires et d'avions commerciaux; et
- une hausse des débiteurs.

En partie contrebalancées par :

- un accroissement des créditeurs et frais courus.

Pour le trimestre terminé le 31 octobre 2008, les sorties de fonds de 166 millions \$ sont surtout attribuables à une augmentation des stocks, en partie contrebalancée par un accroissement des créditeurs et frais courus et des avances sur programmes aéronautiques.

Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2009, les sorties de fonds de 756 millions \$ sont surtout attribuables à une diminution des avances sur programmes aéronautiques, principalement en raison des nouvelles commandes nettes négatives d'avions d'affaires.

Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2008, les sorties de fonds de 297 millions \$ sont surtout attribuables à une augmentation des stocks et des débiteurs, en partie contrebalancée par une hausse des avances sur programmes aéronautiques et des créditeurs et frais courus.

## DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

### Coûts de développement de produits

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
Outillage des programmes <sup>(1)</sup>	111 \$	96 \$	335 \$	215 \$
Modifications aux programmes et ingénierie <sup>(2)</sup>	26	34	79	90
Frais de R et D	10	8	(4)	38
	147 \$	138 \$	410 \$	343 \$
Pourcentage des revenus de fabrication	9,4 %	7,5 %	7,7 %	5,9 %

<sup>(1)</sup> Capitalisé dans les actifs incorporels.

<sup>(2)</sup> Incluses dans le coût des ventes.

Les acquisitions d'outillage des programmes sont principalement attribuables au développement des programmes de la gamme d'avions *C Series*, de l'avion *CRJ1000 NextGen* et de l'avion *Learjet 85*.

La diminution des frais de R et D pour la période de neuf mois est principalement attribuable à une réduction des frais de R et D suivant la réception d'investissements remboursables sous certaines conditions des gouvernements du Canada, du Québec et du Royaume-Uni relativement à des frais de R et D déjà passés en

charges pour la gamme d'avions *CSeries* (37 millions \$ moins la contrepassation de crédits d'impôt à l'investissement de 9 millions \$, pour un montant net de 28 millions \$). De plus, des frais de R et D relatifs au programme d'avions *CSeries* totalisant 16 millions \$ ont été passés en charges au cours de l'exercice précédent jusqu'à la date de lancement du programme en juillet 2008. Par la suite, les frais de développement relatifs au programme d'avions *CSeries* ont été capitalisés dans l'outillage des programmes.

## **Avions commerciaux**

### ***CRJ1000 NextGen***

Les essais de développement de l'avion *CRJ1000 NextGen* progressent. Le prototype a atteint ou dépassé les niveaux de performance prévus, et la masse de l'avion correspond à nos attentes. Le premier avion de série a effectué son vol inaugural en juillet 2009. De plus, le simulateur de l'avion *CRJ1000 NextGen* a été certifié par Transports Canada, la Federal Aviation Administration (« FAA ») et l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (« AESA ») en juillet 2009. Depuis le deuxième trimestre de l'exercice 2010, les essais en vol ont été interrompus, dans l'attente de mises à jour des logiciels du système de gouverne de direction à commande électrique. Étant donné le retard, les essais en vol seront terminés plus tard que prévu, et la certification de type et les premières livraisons d'avions seront reportées au deuxième semestre de l'exercice 2011.

### ***CSeries***

La phase de définition conceptuelle conjointe (« JCDP ») est celle où Bombardier et ses collaborateurs / fournisseurs travaillent ensemble et coordonnent leurs efforts pour perfectionner la configuration de l'avion, définir l'architecture et la fonctionnalité des systèmes et décrire brièvement les exigences techniques. La phase de définition conjointe (« JDP ») est celle où les fournisseurs travaillent dans les mêmes installations que l'équipe du programme de Bombardier à définir la configuration globale de l'avion et de l'interface avant que les fournisseurs retournent chez eux pour terminer la conception de leurs composants respectifs dans la phase de conception détaillée (« DDP »). La JDP fournit une meilleure définition de produit et elle se conclut par le gel de la conception préliminaire. Tous les principaux fournisseurs ont maintenant terminé avec succès la JCDP du programme de développement. Le programme d'avions *CSeries* est officiellement passé de la JCDP à la JDP.

Shenyang Aircraft Corporation, filiale de la société d'État industrielle aéronautique China Aviation Industry Corporation, a terminé et livré avec succès le cylindre d'essai du fuselage central qui sera utilisé comme démonstrateur d'essai technologique. Des essais rigoureux sur ce cylindre démonstrateur ont commencé.

Le programme de développement des ailes en matériau composite, en cours à notre site de Belfast, en Irlande du Nord, avance selon le calendrier. Le site de Belfast a assemblé un prototype d'aile pré-production en utilisant son procédé novateur d'infusion de résine pour la fabrication à base de matériaux composites évolués et devrait en commencer les essais au début de l'exercice 2011. En novembre 2009, nous avons annoncé le début de la construction de nos nouvelles installations de fabrication et d'assemblage d'ailes d'avion à Belfast. En novembre 2009, nous avons annoncé le début de la construction de nos nouvelles installations de fabrication et d'assemblage des ailes à Belfast.

L'inauguration de la zone d'essai intégrée des systèmes d'avion (« CIASTA ») a eu lieu en septembre 2009 à Mirabel, au Québec. La CIASTA est l'un des nombreux bâtiments qui seront utilisés pour le programme d'essai des avions *CSeries*. La CIASTA hébergera un banc d'essai complet de l'avion *CSeries* pour vérifier la fonctionnalité et la fiabilité des systèmes et des logiciels de l'appareil. Les essais seront effectués pendant un an avant que le premier avion d'essai vole, atténuant ainsi les risques potentiels liés à l'emploi de technologies et de processus de pointe des avions *CSeries* et ouvrant des possibilités de les améliorer. La conception et la construction de la CIASTA progressent comme prévu, et le premier bâtiment devrait être prêt pour le montage du banc d'essai d'ici la fin du premier trimestre du prochain exercice.

L'achèvement d'une série d'essais en soufflerie représente un autre jalon franchi récemment par le programme de l'avion *CSeries*. Ces essais confirment l'ensemble des avantages de l'appareil *CSeries*.

### ***Q400 NextGen***

En mai 2009, le premier avion *Q400 NextGen* a été livré au transporteur régional norvégien Widerøe Flyveselskap A/S, filiale de SAS Scandinavian Airlines.

## Avions d'affaires

### **Global Vision**

Le 3 août 2009, un avion *Global Express XRS* doté d'un poste de pilotage *Global Vision* a réussi son premier vol d'essai. L'avion a effectué un vol de convoyage jusqu'au centre d'essais en vol de Bombardier à Wichita, au Kansas, afin d'y entamer un rigoureux programme d'essais en vol en vue d'obtenir la certification de type de Transports Canada, de la FAA et de l'AESA. Le poste de pilotage *Global Vision*, qui devrait obtenir sa certification au cours du troisième trimestre de l'exercice 2011 et être mis en service au cours de l'exercice 2012, procurera une conscience situationnelle et un confort améliorés aux pilotes de la gamme d'avions *Global*.

### **Learjet 85**

Nous en sommes actuellement à la JDP et nous avons des ententes avec tous les principaux fournisseurs du programme notamment pour ce qui est de la propulsion, des circuits d'air, de l'avionique, des circuits électriques, des circuits hydromécaniques, des structures et de l'aménagement intérieur. Nous avançons également dans notre phase de préparation technologique des matériaux composites. Dans le cadre de cette phase, nous avons construit deux fuselages de démonstration en matériaux composites. De plus, les essais en soufflerie ont été exécutés. Nous avons commencé la fabrication de matériaux composites pour d'autres prototypes de pièces en matériaux composites à Querétaro, au Mexique.

### **Learjet 40 XR**

En mai 2009, nous avons instauré une option de distance franchissable accrue pour l'avion *Learjet 40 XR*. L'accroissement de 268 milles marins (496 km) d'autonomie de l'appareil *Learjet 40 XR* est maintenant offert en option pour toutes les nouvelles commandes d'avions *Learjet 40 XR*. De plus, l'avion possède maintenant des capacités de navigation améliorées.

## Valeur comptable de l'outillage des programmes

	31 octobre 2009	31 janvier 2009
<b>Avions d'affaires</b>		
<i>Série Learjet</i>	189 \$	116 \$
<i>Série Challenger</i>	257	313
<i>Série Global</i>	139	143
<b>Avions commerciaux</b>		
<i>Série CRJ</i>	487	471
<i>Série Q</i>	41	60
<i>CSeries</i>	199	72
	<b>1 312 \$</b>	<b>1 175 \$</b>

## SOUTIEN ET SERVICE À LA CLIENTÈLE

En octobre 2009, nous avons annoncé que nous allons établir, au début de l'année civile 2010, notre tout premier centre de services à l'aviation en propriété exclusive en Europe, Bombardier Aerospace Netherlands B.V., à l'aéroport Schiphol d'Amsterdam, aux Pays-Bas. Grâce à ce nouvel ajout à notre réseau de centres de services à l'aviation appartenant à Bombardier, qui compte actuellement six centres en Amérique du Nord, nous pourrons offrir un meilleur soutien à notre flotte croissante d'avions *Learjet*, *Challenger* et *Global* dans cette région.

En novembre 2009, nous avons annoncé que nous offririons à nos clients d'avions commerciaux au Moyen-Orient le libre accès à des pièces de rechange par l'intermédiaire de notre entrepôt de pièces actuel à l'aéroport international de Dubaï. Cet entrepôt, qui sert actuellement les clients d'avions *Learjet*, *Challenger* et *Global*, sera équipé au cours des prochains mois de manière à répondre aux besoins de pièces de rechange des clients d'avions de séries *CRJ*, *Série Q* et éventuellement *CSeries* dans cette région.

## LIVRAISONS D'AVIONS

### **Livraisons d'avions d'affaires**

Selon le plus récent rapport de la General Aviation Manufacturers Association (« GAMA ») daté du 4 novembre 2009, pour le troisième trimestre de l'année civile en cours, nous demeurons le chef de file du marché des avions

d'affaires pour ce qui est des revenus et du nombre d'avions livrés dans les catégories d'avions d'affaires où nous livrons concurrence. D'après les données sur les livraisons soumises à la GAMA pour ces catégories d'avions, nous avons élargi notre part du marché des avions d'affaires pour ce qui est des avions livrés, qui est passée de 26 % pour l'année civile 2008 à 32% pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2009. Cependant, l'industrie du transport aérien vit encore des temps difficiles en raison de la faiblesse de l'économie, le total des livraisons de biréacteurs d'affaires ayant diminué de 38 % au cours des trois premiers trimestres de l'année civile 2009 en regard de la période correspondante de l'année précédente.

(en unités)	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
<b>Biréacteurs d'affaires à fuselage étroit</b>				
<i>Learjet 40/40 XR/Learjet 45/45 XR</i>	4	11	26	37
<i>Learjet 60 XR</i>	4	7	8	22
<b>Biréacteurs d'affaires à large fuselage</b>				
<i>Challenger 300</i>	7	13	28	41
<i>Challenger 605</i>	9	12	22	30
<i>Global 5000/Global Express XRS</i>	8	12	38	38
<i>Série Challenger 800</i>	1	2	5	13
	<b>33</b>	<b>57</b>	<b>127</b>	<b>181</b>

La crise économique et la rareté du crédit ont causé un problème de taille à nos clients d'avions d'affaires. Cette conjoncture a amené plusieurs clients à reporter ou à annuler leurs livraisons d'avions et fait baisser le nombre de parts d'avion vendues par le programme *Flexjet* à des clients externes. Bien que les conditions de crédit se soient généralement améliorées, la disponibilité du crédit est demeurée un problème au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2009, ce qui a causé des retards dans la constatation de livraisons d'avions, car certains clients éprouvaient des difficultés à obtenir du financement pour leurs avions. Étant donné la demande actuelle du marché, nous avons réduit les cadences de production pour tous les avions d'affaires, comme nous l'avions annoncé le 5 février 2009 et le 2 avril 2009.

#### Livraisons d'avions commerciaux

(en unités)	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700 NextGen</i>	7	2	17	2
<i>CRJ900 NextGen</i>	5	8	25	35
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q200</i>	-	1	-	2
<i>Q300</i>	1	2	6	5
<i>Q400/Q400 NextGen</i>	14	9	38	29
	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>86</b>	<b>73</b>

#### CARNET DE COMMANDES ET COMMANDES

##### Carnet de commandes total

(en milliards de dollars)	31 octobre 2009	31 janvier 2009
Programmes d'avion	17,3 \$	22,7 \$
Formation à l'avion militaire	0,8	0,8
	<b>18,1 \$</b>	<b>23,5 \$</b>

La baisse du carnet de commandes reflète la hausse marquée du nombre d'annulations de commandes d'avions d'affaires et un niveau global de nouvelles commandes inférieur aux revenus pour les avions d'affaires et les biréacteurs régionaux, en partie compensée par les commandes reçues pour la gamme d'avions *C-Series* au cours du premier trimestre de l'exercice en cours.

Nous gérons notre carnet de commandes en passant en revue l'horizon de fabrication de nos produits, y compris l'établissement des cadences de production et l'évaluation de la capacité de notre bassin de fournisseurs. Nous procédons également à des revues régulières de notre carnet de commandes en vue d'établir les calendriers de livraisons en conséquence. Par suite de la baisse des commandes et du niveau plus élevé que d'habitude d'annulations et de reports de livraisons, nous avons décidé de réduire nos cadences de production de tous les avions d'affaires au cours du premier trimestre de l'exercice 2010, et d'en faire autant pour tous les biréacteurs régionaux au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2010.

### Total des commandes nettes d'avions et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
<b>Commandes nettes (en unités)</b>				
Avions d'affaires (y compris ceux du programme de multipropriété)	2 <sup>(1)</sup>	48	(92) <sup>(2)</sup>	270
Avions commerciaux	1	20	66	89
Avions amphibies	4	-	4	2
	7	68	(22)	361
<b>Ratio de nouvelles commandes sur livraisons<sup>(3)</sup></b>				
Avions d'affaires	0,1	0,8	(0,7)	1,5
Avions commerciaux	-	0,9	0,8	1,2
	0,1	0,9	(0,1)	1,4

<sup>(1)</sup> 26 nouvelles commandes, déduction faite de 24 annulations. De plus, neuf commandes fermes ont été converties en d'autres modèles d'avion d'affaires.

<sup>(2)</sup> 68 nouvelles commandes, déduction faite de 160 annulations. De plus, 31 commandes fermes ont été converties en d'autres modèles d'avion d'affaires.

<sup>(3)</sup> Défini comme les commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

### Avions d'affaires

Bien qu'il connaisse encore des difficultés, le marché des avions d'affaires commence à montrer des signes de stabilité, les commandes nettes d'avions pour le trimestre terminé le 31 octobre 2009 redevenant positives pour la première fois depuis le troisième trimestre de l'exercice 2009. Les commandes nettes négatives au cours de la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2009 reflètent l'ampleur des annulations de commandes et une diminution de la demande d'avions d'affaires en raison de la crise économique mondiale actuelle.

Le 20 août 2009, nous avons annoncé la résiliation de l'entente d'achat avec Jet Republic portant sur 25 commandes fermes et 85 commandes conditionnelles d'avions *Learjet 60 XR*, qui avait été annoncée au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2008. Par suite de cette résiliation, 25 commandes d'avions *Learjet 60 XR* étaient retirées du carnet de commandes au 31 juillet 2009.

### Commandes nettes d'avions commerciaux

(en unités)	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700 NextGen</i>	-	-	-	18
<i>CRJ900 NextGen</i>	-	2	(4)	23
<i>CRJ1000 NextGen</i>	-	6	4	6
<b>Biréacteurs commerciaux</b>				
<i>CS100</i>	-	-	33	-
<i>CS300</i>	-	-	17	-
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q400/Q400 NextGen</i>	1	12	16	42
	1	20	66	89

Au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2009, nous avons reçu d'Air Nostrum d'Espagne une commande ferme de 15 avions *CRJ1000 NextGen* d'une valeur de 793 millions \$ d'après le prix affiché. Air Nostrum a maintenant passé des commandes fermes totales de 35 avions *CRJ1000 NextGen* d'une valeur de 1,75 milliard \$. Au cours de la même période, Air Nostrum a également converti une commande ferme de cinq avions *CRJ900 NextGen* en une commande ferme de cinq avions *CRJ1000 NextGen*.

Le 11 août 2009, nous avons annoncé la résiliation d'une commande ferme de MyAir.com d'Italie en ce qui a trait aux 15 avions *CRJ1000 NextGen* non livrés. Par suite de cette résiliation, 15 commandes d'appareils *CRJ1000 NextGen* étaient retirées du carnet de commandes au 31 juillet 2009.

En décembre 2009, nous avons annoncé qu'AMR Eagle Holding Corporation, la société mère d'American Eagle Airlines Inc., avait signé une entente de commande ferme de 22 biréacteurs régionaux *CRJ700*. La transaction représente la conversion de 22 options détenues par la société aérienne. D'après le prix affiché, le contrat est évalué à 779 millions \$.

Le faible niveau de nouvelles commandes d'avions commerciaux au cours du trimestre et de la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 reflète la baisse marquée de la demande d'avions commerciaux, en raison de la conjoncture économique mondiale actuelle. Selon l'IATA, les sociétés aériennes dans la plupart des régions du monde enregistrent une baisse de la demande de trafic-passagers au point qu'elles ont dû réduire l'utilisation de leurs avions et qu'elles rajustent leur capacité en fonction de cette demande.

### Importantes commandes d'avions commerciaux

	Neuf mois terminés le 31 octobre 2009
(en unités)	
<b>CRJ1000 NextGen</b>	
Air Nostrum	15
<b>CS100</b>	
Deutsche Lufthansa AG	30 <sup>(1)</sup>
Lease Corporation International Aviation (New Buildings) Limited	3
<b>CS300</b>	
Lease Corporation International Aviation (New Buildings) Limited	17
<b>Q400/Q400 NextGen</b>	
MIG Aviation 3 Limited <sup>(2)</sup>	8
Client non divulgué	5

<sup>(1)</sup> Ces avions seront exploités par Swiss International Air Lines Ltd., filiale de Lufthansa.

<sup>(2)</sup> Filiale de Marfin Investment Group Holdings S.A. de Grèce.

### Carnet de commandes d'avions commerciaux et commandes conditionnelles d'avions et options

	31 octobre 2009		31 janvier 2009	
	Commandes fermes d'avions	Commandes conditionnelles d'avions et options	Commandes fermes d'avions	Commandes conditionnelles d'avions et options
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700 NextGen</i>	29	30	46	38
<i>CRJ900 NextGen</i>	26	118	55	184
<i>CRJ1000 NextGen</i>	49	4	45	20
<b>Biréacteurs commerciaux</b>				
<i>CS100</i>	33 <sup>(1)</sup>	33	-	-
<i>CS300</i>	17 <sup>(1)</sup>	17	-	-
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q300</i>	-	-	6	-
<i>Q400/Q400 NextGen</i>	92	125	114	129
	<b>246</b>	<b>327</b>	266	371

<sup>(1)</sup> Comprend 20 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *C-Series*.

### Avions spécialisés et avions amphibies

Le 28 octobre 2009, le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador a acheté quatre avions amphibies *Bombardier 415* qui remplaceront une partie de sa flotte vieillissante. D'après le prix affiché, le contrat est évalué à 120 millions \$ et comprend les modifications d'avion, l'approvisionnement en pièces de rechange, la formation et le soutien technique. Les livraisons d'avions débiteront au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2011 et se poursuivra au cours de l'exercice 2012.

## EFFECTIFS

### Nombre total d'employés

	31 octobre 2009	31 janvier 2009
Permanents	27 800	30 000
Contractuels	1 400	2 500
	<b>29 200</b>	<b>32 500</b>

En février et en avril 2009, nous avons annoncé une diminution des cadences de production de tous les avions d'affaires et biréacteurs régionaux afin de tenir compte des conditions de marché actuelles. Cette diminution entraînerait une réduction totale des effectifs de 4360 employés. Les coûts des indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire de 32 millions \$ rattachés à ces licenciements ont été constatés au cours du premier trimestre de l'exercice 2010. Les réductions des effectifs, qui ont eu lieu dans tous nos sites de fabrication, ont débuté en février 2009. La réduction du nombre d'employés permanents vise les employés syndiqués, les employés salariés et les cadres. Au 31 octobre 2009, la plupart des 4360 licenciements déjà annoncés avaient été effectués.

Dans la conjoncture actuelle de l'économie et de l'industrie du transport aérien, il demeure difficile d'obtenir des nouvelles commandes d'avions, plus particulièrement pour la gamme d'avions *CRJ*. Par conséquent, comme nous l'avons déjà indiqué, nous allons réduire nos cadences de production des avions de la gamme *CRJ*. Le rajustement des cadences de production des avions de la gamme *CRJ* entraînera le licenciement d'environ 715 employés dans l'ensemble des installations de Bombardier dans la région de Montréal, à compter de janvier 2010 et jusqu'à la fin des deux premiers trimestres du prochain exercice. Les coûts des indemnités de départ rattachées à cette dernière réduction du niveau des effectifs s'élèvent à environ 10 millions \$. Ce rajustement du niveau des effectifs comprend également un petit nombre de licenciements liés à la baisse de la cadence de production des avions amphibies *Bombardier 415*.

### Conventions collectives

La convention collective signée avec la section locale 639 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, visant quelque 900 employés à Wichita, a pris fin le 5 octobre 2009. Une nouvelle convention collective de trois ans a été ratifiée, qui est entrée en vigueur le 3 octobre 2009 et prendra fin le 8 octobre 2012.

Les conventions collectives avec Unite the Union et General Machinists & Boilermakers, visant environ 4300 employés à Belfast, prendront fin le 25 janvier 2010.

# TRANSPORT

## FAITS SAILLANTS

- Revenus de 2,5 milliards \$, en hausse de 254 millions \$ comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent.
- BAII de 159 millions \$, ou 6,3% des revenus, en regard de 120 millions \$, ou 5,3 %, pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Flux de trésorerie disponibles de 32 millions \$, comparativement à une utilisation de 243 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Nouvelles commandes totalisant 3,6 milliards \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,4), comparativement à 2,8 milliards \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,2) pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Carnet de commandes de 29,3 milliards \$ au 31 octobre 2009, en regard de 24,7 milliards \$ au 31 janvier 2009, résultant surtout de l'incidence positive des taux de change de 4,1 milliards \$.
- Signature d'une commande historique de 4,0 milliards \$ pour fournir 80 trains à très grande vitesse au ministère des Chemins de fer de la Chine, dont notre participation est de 2,0 milliards \$.

## ANALYSE DES RÉSULTATS

### Résultats d'exploitation<sup>(1)</sup>

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008 <sup>(2)</sup>	2009	2008 <sup>(2)</sup>
Revenus				
Matériel roulant <sup>(3)</sup>	1 827 \$	1 577 \$	5 325 \$	4 741 \$
Services <sup>(4)</sup>	352	366	1 051	1 164
Systèmes et signalisation <sup>(5) (6)</sup>	354	336	956	1 199
Total des revenus	2 533	2 279	7 332	7 104
Coût des ventes	2 086	1 901	6 066	5 980
Marge	447	378	1 266	1 124
Frais de vente et d'administration	213	215	620	636
Recherche et développement	28	26	91	83
Autres dépenses (revenus) <sup>(7)</sup>	15	(10)	24	(55)
BAIIA	191	147	531	460
Amortissement	32	27	88	94
BAII	159 \$	120 \$	443 \$	366 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge	17,6 %	16,6 %	17,3 %	15,8 %
BAIIA	7,5 %	6,5 %	7,2 %	6,5 %
BAII	6,3 %	5,3 %	6,0 %	5,2 %

(1) Les résultats d'exploitation des entités 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'effet de la baisse des taux de change de l'euro et des autres devises européennes par rapport au dollar américain a une incidence négative sur les revenus et positive sur les dépenses, tandis que la hausse des taux de change aurait l'effet inverse (défini comme « incidence négative des taux de change » et « incidence positive des taux de change »). Se reporter à la rubrique Taux de change de la section Autres pour les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses.

(2) En date du 1<sup>er</sup> février 2009, la Société a décidé d'adopter de manière anticipée le chapitre 1602, « Participations sans contrôle » (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails). Les chiffres comparatifs comprennent un reclassement de 4 millions \$ pour le trimestre et de 15 millions \$ pour les neuf mois des participations sans contrôle des autres dépenses (revenus) au bénéfice net attribuable aux participations sans contrôle.

(3) Constitué des revenus des véhicules légers sur rail, des voitures de métro, des trains suburbains et régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et de contrôle, ainsi que des bogies présentés sous revenus de fabrication dans les états des résultats consolidés intermédiaires.

(4) Comprend les revenus provenant de l'entretien de parc, de la remise à neuf et de la révision ainsi que des solutions en matériaux.

(5) Les revenus de systèmes et signalisation sont présentés sous autres revenus dans les états des résultats consolidés intermédiaires.

(6) Excluant la tranche du matériel roulant des commandes de systèmes fabriqués par nos autres divisions.

(7) Comprennent la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers, les pertes (les gains) de change, les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations), les pertes (les gains) découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation et les pertes (les gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels.

## Revenus par région géographique

	Trimestres terminés les 31 octobre				Neuf mois terminés les 31 octobre			
	2009		2008		2009		2008	
Europe	1 712 \$	68 %	1 687 \$	74 %	5 217 <sup>(1)</sup> \$	71 %	5 453 \$	77 %
Asie-Pacifique	446	18 %	277	12 %	1 100	15 %	712	10 %
Amérique du Nord	267	10 %	236	10 %	749	10 %	731	10 %
Autres	108	4 %	79	4 %	266	4 %	208	3 %
	<b>2 533 \$</b>		<b>2 279 \$</b>		<b>7 332 \$</b>		<b>7 104 \$</b>	

<sup>(1)</sup> En monnaie d'origine, les revenus se sont accrus de 445 millions \$ au cours des périodes de neuf mois, mais cette augmentation a été plus que contrebalancée par l'incidence négative des taux de change.

### Revenus de matériel roulant

L'augmentation de 250 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à l'accroissement des activités :

- dans le segment des trains suburbains et régionaux et dans le segment du métro, surtout en France, en Allemagne, en Inde, en Suède et au Danemark (258 millions \$);
- dans le segment des trains interurbains et des trains à grande vitesse et à très grande vitesse en Chine (104 millions \$); et
- dans le segment de la propulsion et des contrôles en Chine (36 millions \$).

En partie contrebalancé par :

- la conclusion d'un contrat pour train interurbain aux Pays-Bas (122 millions \$); et
- la baisse des activités dans le segment des locomotives (79 millions \$).

L'augmentation reflète également l'incidence positive des taux de change de 23 millions \$.

L'augmentation de 584 millions \$ pour la période de neuf mois est principalement attribuable à l'accroissement des activités :

- dans le segment des trains suburbains et régionaux et dans le segment du métro, surtout en France, en Allemagne, en Inde, au Royaume-Uni, au Danemark et en Suède (599 millions \$);
- dans le segment des trains interurbains et des trains à grande vitesse et à très grande vitesse en Chine (297 millions \$);
- dans le segment des locomotives, principalement en Allemagne et en Espagne (212 millions \$); et
- dans le segment de la propulsion et des contrôles en Chine (69 millions \$).

Cet accroissement a été en partie contrebalancé par l'incidence négative des taux de change (491 millions \$).

### Revenus de service

La diminution de 14 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à l'incidence négative des taux de change (6 millions \$).

La diminution de 113 millions \$ pour la période de neuf mois est principalement attribuable à :

- l'incidence négative des taux de change (148 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- l'accroissement des activités en Europe, particulièrement en Allemagne et en Norvège (49 millions \$).

### Revenus de systèmes et signalisation

L'augmentation de 18 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à :

- l'accroissement des activités en signalisation en Europe et en Asie (34 millions \$); et
- l'accélération d'un projet de système en Afrique du Sud (14 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la baisse des activités de systèmes en Europe et en Asie (35 millions \$).

La diminution de 243 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable :

- au versement de 95 millions £ (189 millions \$) au cours de l'exercice précédent à Westinghouse Rail Systems Limited (« WRSL ») pour la réduction de la portée de son contrat de sous-traitance de signalisation des lignes souterraines de Metronet, qui, en vertu de la comptabilisation par contrat, a donné lieu à une augmentation des coûts et revenus du même montant (marge de néant);

- à l'incidence négative des taux de change (85 millions \$);
- à la réduction de la portée du contrat de signalisation des lignes souterraines de Metronet (46 millions \$); et
- à la baisse des activités de systèmes en Europe et en Asie (39 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- l'accroissement des activités en signalisation en Europe et en Asie (108 millions \$); et
- l'accélération d'un projet de système en Afrique du Sud (53 millions \$).

### Marge BAI

L'augmentation de 1,0 point de pourcentage pour le trimestre et de 0,8 point de pourcentage pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- une meilleure exécution des contrats, surtout en Amérique du Nord; et
- une meilleure absorption des frais fixes par suite de l'accélération de la production.

En partie contrebalancées par :

- un gain net plus faible lié aux fluctuations de taux de change et à certains instruments financiers comptabilisés à la juste valeur par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge BAI pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 a aussi été influencée par 1,0 % (25 millions \$) et 0,4 % (27 millions \$) pour des provisions constatées au poste autres dépenses (revenus) liées à des rajustements planifiés de capacité, afin de refléter l'incidence du calendrier des nouvelles commandes dans certains segments de marché et pour soutenir notre compétitivité.

La marge BAI pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2008 a aussi été influencée par :

- le paiement susmentionné lié au contrat de sous-traitance de signalisation des lignes souterraines de Metronet, pour lequel BT a constaté 95 millions £ (189 millions \$) de revenus sans marge, qui a eu une incidence négative de 0,4 % sur la marge et de 0,1 % sur la marge BAI; et
- un gain à la vente de propriétés au cours de l'exercice 2009, comptabilisé dans les autres dépenses (revenus) et ayant une incidence de 0,3 % sur la marge BAI.

## FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES

### Flux de trésorerie disponibles

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008 <sup>(1)</sup>	2009	2008 <sup>(1)</sup>
BAI	159 \$	120 \$	443 \$	366 \$
Éléments hors caisse :				
Amortissement	32	27	88	94
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles	(1)	-	(1)	(21)
Rémunération à base d'actions	6	8	17	19
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	(119)	(359)	(509)	(267)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels	(45)	(39)	(117)	(71)
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>	<b>32 \$</b>	<b>(243) \$</b>	<b>(79) \$</b>	<b>120 \$</b>

<sup>(1)</sup> Retraité par suite d'une modification d'une convention comptable relative à un nouveau principe comptable portant sur l'évaluation à la juste valeur (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails).

L'amélioration de 275 millions \$ pour le trimestre est surtout attribuable à l'écart positif, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (240 millions \$) (voir l'explication ci-après), et à une rentabilité plus élevée (39 millions \$).

La baisse de 199 millions \$ pour la période de neuf mois est surtout attribuable à l'écart négatif, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (242 millions \$) (voir l'explication ci-après), en partie compensée par une rentabilité plus élevée (77 millions \$).

### Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation

Pour le trimestre terminé le 31 octobre 2009, les sorties de fonds de 119 millions \$ sont surtout attribuables à une diminution des avances et facturations progressives compte tenu que l'incidence positive du solide ratio de nouvelles commandes sur revenus n'est pas encore entièrement reflétée dans le niveau de nos avances. Par exemple, nous avons obtenu la commande de 2,0 milliards \$ de trains ZEFIRO 380 seulement à la fin du trimestre et nous n'avons pas encore reçu les paiements d'avances connexes.

Pour le trimestre terminé le 31 octobre 2008, les sorties de fonds de 359 millions \$ sont surtout attribuables à une diminution des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme.

Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2009, les sorties de fonds de 509 millions \$ sont surtout attribuables à l'accroissement des activités dans le matériel roulant entraînant une augmentation des stocks, en partie compensé par une hausse des créditeurs et frais courus et une diminution des débiteurs.

Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2008, les sorties de fonds de 267 millions \$ sont surtout attribuables au règlement susmentionné de 95 millions £ (189 millions \$) à WRS� et à un accroissement des stocks, en partie compensés par une augmentation des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme.

### CARNET DE COMMANDES ET COMMANDES

#### Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	31 octobre 2009	31 janvier 2009
Matériel roulant	20,3 \$	16,8 \$
Services	6,0	5,4
Systèmes et signalisation	3,0	2,5
	29,3 \$	24,7 \$

L'augmentation est attribuable :

- à l'appréciation des devises au 31 octobre 2009 comparativement au 31 janvier 2009, principalement l'euro et la livre sterling par rapport au dollar américain (4,1 milliards \$); et
- le fait que les nouvelles commandes dépassent les revenus comptabilisés (0,5 milliard \$).

#### Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

(en milliards de dollars)	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
Matériel roulant	3,1 \$	1,6 \$	6,3 \$	4,2 \$
Services	0,1	1,0	0,6	2,0
Systèmes et signalisation	0,4	0,2	0,9	1,1
	3,6 \$	2,8 \$	7,8 \$	7,3 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,4	1,2	1,1	1,0

L'augmentation des nouvelles commandes pour le trimestre est principalement attribuable à :

- l'accroissement des nouvelles commandes de matériel roulant en Asie et de systèmes et signalisation en Amérique du Nord.

En partie contrebalancé par :

- la diminution des commandes importantes de services reçues en Europe puisque certains clients reportent leurs commandes, compte tenu de la situation économique actuelle; et
- l'incidence négative des taux de change (204 millions \$).

L'augmentation des nouvelles commandes pour la période de neuf mois est principalement attribuable à :

- l'accroissement des nouvelles commandes de matériel roulant en Asie.

En partie contrebalancé par :

- la diminution des commandes importantes de services reçues en Europe puisque certains clients reportent leurs commandes, compte tenu de la situation économique actuelle;
- l'incidence négative des taux de change (484 millions \$); et
- la baisse des nouvelles commandes de systèmes et signalisation en Europe.

Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2009, nous avons atteint un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,1. Cela souligne la capacité de BT de tirer parti des débouchés dans un contexte plus difficile.

Nous avons reçu les commandes importantes suivantes au cours des neuf premiers mois de l'exercice 2010 :

Client	Produit ou service	Nombre de véhicules	Matériel roulant	Services	Systèmes et signalisation
Ministère des Chemins de fer de la Chine, Chine	Trains à très grande vitesse ZEFIRO 380	1 120	2 000 <sup>(2)</sup> \$	- \$	- \$
Toronto Transit Commission (TTC), Canada	Tramways FLEXITY	204	735	-	-
Deutsche Bahn AG (DB), Allemagne	Rames automotrices électriques de la série ET 430	332	605	-	-
Berliner Verkehrsbetriebe (VGB), Allemagne	Tramways FLEXITY	99	431	-	-
Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), France	Trains suburbains à deux niveaux	180 <sup>(1)</sup>	386 <sup>(3)</sup>	-	-
Aéroport international Sky Harbor de Phoenix, É.-U.	Exploitation et maintenance du système de navettes automatisé INNOVIA	-	-	-	255
London Eastern Railways (National Express), Royaume-Uni	Rames automotrices électriques ELECTROSTAR et contrat d'entretien de trois ans	120	249	-	-
Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH (VBK), Allemagne	Tramways FLEXITY Swift	30	190	-	-
Deutsche Bahn AG (DB), Allemagne, pour utilisation en Bavière et en Thuringe	Trains TALENT 2	91	140	-	-
Deutsche Bahn AG (DB), Allemagne, pour utilisation dans le centre de la Hesse	Trains TALENT 2	82	131	-	-
Companhia do Metropolitano de São Paulo (CMSP), Brésil	Services de modernisation pour les rames automotrices électriques vieilles de 30 ans	-	-	120 <sup>(3)</sup>	-
Non présenté	Rames automotrices électriques	64 <sup>(1)</sup>	108 <sup>(3)</sup>	-	-

<sup>(1)</sup> Le contrat inclut le partenaire de consortium. Seul le nombre de voitures correspondant à notre participation est indiqué.

<sup>(2)</sup> Le contrat est effectué par l'intermédiaire d'une coentreprise. Seule la valeur de notre participation est indiquée.

<sup>(3)</sup> Le contrat inclut le partenaire de consortium. Seule la valeur de notre participation est indiquée.

En septembre 2009, la coentreprise chinoise de BT Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. a été choisie par le ministère des Chemins de fer de la Chine pour fournir 80 trains à très grande vitesse *ZEFIRO* 380 destinés au réseau de transport ferroviaire à très grande vitesse du pays, en pleine croissance. La valeur totale du contrat est de 4,0 milliards \$ (incluant la TVA de Chine), dont notre participation est de 2,0 milliards \$ (excluant les taxes).

Les trains, qui pourront atteindre une vitesse de pointe en exploitation de 380 km/h, seront fondés sur notre technologie de transport ferroviaire à grande vitesse de prochaine génération *ZEFIRO*, et ils seront alimentés par un système de propulsion et de contrôle hautement éconergétique *MITRAC*. Les rames *ZEFIRO* 380 intégreront aussi nos technologies évoluées d'économie d'énergie *ECO4*, afin d'assurer la meilleure efficacité relativement à l'utilisation de l'énergie et de l'exploitation.

Les trains *ZEFIRO* 380 seront fabriqués dans les installations de production de la Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. à Qingdao, en Chine. Les travaux d'ingénierie auront lieu à Qingdao et dans nos centres en Europe, tandis que la gestion de projet et certains composants seront fournis par des sites en Europe et en Chine.

Après la fin du troisième trimestre de l'exercice 2010, nous avons également reçu une commande relative à la fourniture de 100 locomotives E464 à Trenitalia, Chemins de fer d'État italiens, s'élevant à 383 millions \$, qui n'était pas incluse dans le carnet de commandes au 31 octobre 2009.

# AUTRES

## NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

### MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES

#### **Regroupements d'entreprises, états financiers consolidés et participations sans contrôle**

En janvier 2009, le CNC a publié le chapitre 1582, « Regroupements d'entreprises », le chapitre 1601, « États financiers consolidés », et le chapitre 1602, « Participations sans contrôle », qui remplacent le chapitre 1581, « Regroupements d'entreprises » et le chapitre 1600, « États financiers consolidés ».

Le chapitre 1582 se veut l'équivalent canadien de l'IFRS 3, « Regroupements d'entreprises ». Ces nouvelles recommandations exigent l'évaluation des acquisitions d'entreprises à leur juste valeur, y compris l'évaluation à la juste valeur d'éléments comme les participations sans contrôle et les contreparties sous forme de paiements conditionnels. De plus, les actifs d'impôts futurs antérieurement non comptabilisés relatifs à l'entreprise acquise après le regroupement d'entreprises sont comptabilisés dans les états des résultats consolidés plutôt que portés en réduction de l'écart d'acquisition. En outre, les coûts liés à l'acquisition d'entreprises sont passés en charges lorsqu'ils sont engagés.

L'adoption du chapitre 1582 devrait avoir une incidence importante sur la comptabilisation des regroupements d'entreprises qui ont eu lieu après le 1<sup>er</sup> février 2009. Les acquisitions passées ne sont pas retraitées.

Le chapitre 1601, de même que le chapitre 1602, remplace le chapitre 1600. Le chapitre 1601 établit les normes de préparation d'états financiers consolidés et est conforme aux dispositions correspondantes du chapitre 1600.

Le chapitre 1602 est conforme aux dispositions correspondantes de l'IAS 27, « États financiers consolidés et individuels », et établit les normes de comptabilisation des participations sans contrôle dans une filiale postérieurement à un regroupement d'entreprises. Le chapitre 1602 apporte un certain nombre de changements, par exemple :

- dans les bilans consolidés et les états des capitaux propres consolidés, les participations sans contrôle sont maintenant présentées comme un élément distinct des capitaux propres plutôt qu'à titre de passif;
- les participations sans contrôle ne sont plus comptabilisées en réduction du bénéfice net et du total du résultat étendu en raison de leur présentation dans les capitaux propres;
- aux fins du calcul du bénéfice par action, le bénéfice net est réparti entre les actionnaires de Bombardier Inc. et les participations sans contrôle en fonction de leur participation économique respective. Les composantes des autres éléments du résultat étendu sont réparties suivant la même logique; et
- les variations des participations sans contrôle n'entraînant pas une perte de contrôle sont comptabilisées à titre d'opérations sur les capitaux propres, et aucun gain ni perte n'est comptabilisé dans les états des résultats consolidés.

Nous avons choisi d'adopter ces chapitres de manière anticipée, avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> février 2009, afin d'assurer une correspondance plus étroite avec les IFRS et d'atténuer l'incidence de l'adoption des IFRS à la date de basculement. Conformément aux dispositions transitoires, ces chapitres ont été appliqués prospectivement, à l'exception des exigences de présentation touchant les participations sans contrôle, qui doivent être appliquées rétrospectivement. L'adoption de ces chapitres n'a pas eu une incidence importante sur nos états financiers consolidés, mais a donné lieu aux reclassements susmentionnés des participations sans contrôle.

#### **Évaluation à la juste valeur**

En janvier 2009, le Comité sur les problèmes nouveaux a publié le CPN-173, « Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers », qui exige que la juste valeur des instruments financiers, y compris les instruments dérivés, tienne compte du risque de crédit des contreparties dans le cas des actifs, et de notre propre risque de crédit dans le cas des passifs. Cet abrégé doit être appliqué rétrospectivement sans retraitement des données des exercices antérieurs. Nous avons adopté cet abrégé avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> février 2008.

Nous avons donc réévalué certains instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur au 1<sup>er</sup> février 2008 pour tenir compte de ces risques. Les rajustements en découlant ont été comptabilisés dans les bénéfices non répartis, à l'exception des instruments financiers dérivés inclus dans une relation de couverture de juste valeur, à l'égard desquels le rajustement a été comptabilisé dans la valeur comptable de l'élément couvert, et à l'exception des instruments financiers dérivés inclus dans une relation de couverture de placements nets, à l'égard desquels le rajustement a été comptabilisé dans le cumul des autres éléments du résultat étendu. Se reporter à notre rapport annuel de l'exercice 2009 pour l'incidence quantitative de l'adoption de cette modification de convention comptable touchant l'évaluation à la juste valeur au 1<sup>er</sup> février 2008 et son incidence pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2009.

## MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES

### IFRS

En février 2008, le CNC a confirmé que les PCGR du Canada pour les entités ayant une obligation publique de rendre des comptes seront remplacés par les IFRS avec prise d'effet au cours de l'année civile 2011. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui des PCGR du Canada, mais comportent des différences importantes au chapitre de la comptabilisation, de l'évaluation et de la présentation de l'information. D'ici à la conversion, le CNC devrait continuer de publier des normes comptables en convergence avec les IFRS, atténuant ainsi l'incidence de l'adoption des IFRS à la date de basculement.

La conversion aux IFRS sera exigée pour nos états financiers intermédiaires et annuels ouverts à compter du 1<sup>er</sup> février 2011. Nous avons élaboré un plan de conversion de nos états financiers consolidés aux IFRS articulé autour de quatre étapes, telles qu'elles sont décrites dans notre rapport annuel de l'exercice 2009. Nous avons aussi mis en place des équipes affectées au projet IFRS à tous les échelons de l'organisation.

Notre projet relatif aux IFRS progresse comme prévu. Nous continuons de surveiller les normes qui seront publiées par l'IASB, mais il est difficile de prévoir quelles seront les IFRS qui seront en vigueur à la fin de notre première période de présentation selon les IFRS, puisque le plan de travail de l'IASB prévoit la finalisation de plusieurs projets au cours des années civiles 2010 et 2011. Nous continuons aussi de fournir une formation aux employés clés et d'assurer le suivi de l'incidence de la transition sur nos pratiques d'affaires, nos systèmes et nos contrôles internes à l'égard de l'information financière. Nous fournirons des mises à jour au fur et à mesure des progrès et des conclusions que nous tirerons.

## CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2009 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

## TAUX DE CHANGE

Nous sommes exposés à des fluctuations de taux de change découlant de la conversion des revenus, des dépenses, des actifs et des passifs de nos 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 en fin de période, utilisés pour convertir les actifs et passifs, étaient comme suit aux :

	31 octobre 2009	31 janvier 2009	Augmentation
Euros	1,4754	1,2803	15 %
Dollars canadiens	0,9282	0,8088	15 %
Livres sterling	1,6478	1,4411	14 %

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

	2009	2008	Augmentation (diminution)
Euros	1,4580	1,4206	3 %
Dollars canadiens	0,9267	0,9162	1 %
Livres sterling	1,6270	1,7920	(9 %)

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses étaient comme suit pour les périodes de neuf mois terminées les 31 octobre :

	2009	2008	Diminution
Euros	1,3826	1,5057	(8 %)
Dollars canadiens	0,8722	0,9674	(10 %)
Livres sterling	1,5610	1,9161	(19 %)

## PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

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

	Exercice 2010				Exercice 2009		Exercice 2008	
	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Quatrième trimestre	Troisième trimestre <sup>(1)</sup>	Deuxième trimestre <sup>(1)</sup>	Premier trimestre <sup>(1)</sup>	Quatrième trimestre
Revenus	4 597 \$	4 946 \$	4 471 \$	5 429 \$	4 571 \$	4 932 \$	4 789 \$	5 270 \$
Bénéfice net	168 \$	202 \$	158 \$	312 <sup>(2)</sup> \$	226 <sup>(2)</sup> \$	259 <sup>(2)</sup> \$	229 <sup>(2)</sup> \$	222 <sup>(2)</sup> \$
BPA (en dollars) :								
De base	0,09 \$	0,11 \$	0,09 \$	0,17 \$	0,12 \$	0,14 \$	0,13 \$	0,12 \$
Dilué	0,09 \$	0,11 \$	0,09 \$	0,17 \$	0,12 \$	0,14 \$	0,12 \$	0,12 \$

<sup>(1)</sup> Retraité par suite d'une modification de convention comptable relative à un nouveau principe comptable portant sur l'évaluation à la juste valeur (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails).

<sup>(2)</sup> Retraité après notre adoption anticipée du chapitre 1602, « Participations sans contrôle », au 1<sup>er</sup> février 2009 (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails).

## RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

### Données sur les actions autorisées et les actions émises et en circulation au 30 novembre 2009

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) <sup>(1)</sup>	1 892 000 000	316 335 237
Actions classe B (droits de vote limités) <sup>(2)</sup>	1 892 000 000	1 413 147 369 <sup>(3)</sup>
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	9 464 920
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	2 535 080
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

<sup>(1)</sup> Dix votes chacune, convertibles au gré du porteur en une action classe B (droits de vote limités).

<sup>(2)</sup> Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) sous réserve de certaines conditions.

<sup>(3)</sup> Déduction faite de 25 098 637 actions classe B (droits de vote limités) acquises et détenues en mains tierces dans le cadre du régime d'UAR.

### Données relatives aux options d'achat d'actions aux UAR et aux UAD au 31 octobre 2009

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	39 741 225
UAR émises et en cours en vertu du régime d'UAR	15 987 084
UAD émises et en cours en vertu du régime d'UAD	1 124 000
Actions classe B détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	(25 098 637)

### Date prévue de publication de nos rapports financiers pour les douze prochains mois

Rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 janvier 2010	1 <sup>er</sup> avril 2010
Premier rapport trimestriel pour la période terminée le 30 avril 2010	2 juin 2010
Deuxième rapport trimestriel pour la période terminée le 31 juillet 2010	1 <sup>er</sup> septembre 2010
Troisième rapport trimestriel pour la période terminée le 31 octobre 2010	2 décembre 2010

### Information

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

### 2 décembre 2009

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

*Bombardier, Bombardier 415, Bombardier Global 5000, Challenger, Challenger 300, Challenger 605, Challenger 800, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CSeries, CS100, CS300, ECO4, ELECTROSTAR, FLEXITY, Flexjet, Global, Global Express, Global Vision, INNOVIA, Learjet, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 60, Learjet 85, MITRAC, NextGen, Q200, Q300, Q400, Série Q, TALENT, XR, XRS et ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Imprimé sur Rolland Enviro 100, un papier contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Éco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 21 arbres matures, 597 kg de déchets solides, 1311 kg d'émissions atmosphériques (l'équivalent de 0,3 voiture par année) et 56 457 litres d'eau (l'équivalent d'une douche de 2,6 jours).

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

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

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

(Non vérifiés)

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

	Notes	31 octobre 2009	Retraité <sup>(1)</sup> 31 janvier 2009
<b>Actif</b>			
Espèces et quasi-espèces		3 020 \$	3 470 \$
Titres déposés en garantie	7	781	777
Débiteurs		1 974	1 981
Financement d'avions		458	418
Stocks	5	6 103	5 522
Immobilisations corporelles		1 649	1 568
Actifs incorporels		1 607	1 399
Frais reportés - programme de multipropriété		300	444
Impôts sur les bénéfices reportés		1 073	1 216
Actif au titre des prestations constituées		1 021	926
Instruments financiers dérivés	4	654	626
Écart d'acquisition		2 369	2 010
Autres actifs	6	1 107	949
		<b>22 116 \$</b>	<b>21 306 \$</b>
<b>Passif</b>			
Créditeurs et frais courus	8	7 825 \$	6 922 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme		1 894	2 072
Avances sur programmes aéronautiques		2 412	2 991
Revenus reportés - programme de multipropriété		395	573
Dette à long terme		4 301	3 952
Passif au titre des prestations constituées		1 105	992
Instruments financiers dérivés	4	474	1 194
		<b>18 406</b>	<b>18 696</b>
<b>Capitaux propres</b>			
Actions privilégiées			
Émises et en circulation :			
Série 2: 9 464 920		159	159
Série 3: 2 535 080		40	40
Série 4: 9 400 000		148	148
Actions ordinaires			
Émises et en circulation :			
Classe A: 316 344 637 (316 582 537 au 31 janvier 2009)		29	29
Classe B: 1 438 236 606 (1 437 520 360 au 31 janvier 2009)		1 429	1 428
Achetées et détenues en mains tierces en vertu du régime d'UAR: 25 098 637 Classe B (23 653 759 au 31 janvier 2009)		(135)	(130)
Surplus d'apport		121	104
Bénéfices non répartis		1 957	1 567
Cumul des autres éléments du résultat étendu	10	(110)	(801)
Capitaux propres attribuables aux actionnaires de Bombardier Inc.		3 638	2 544
Capitaux propres attribuables aux participations sans contrôle		72	66
<b>Capitaux propres</b>		<b>3 710</b>	<b>2 610</b>
		<b>22 116 \$</b>	<b>21 306 \$</b>
Engagements et éventualités	16		

<sup>(1)</sup> Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption de nouvelles conventions comptables.

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

**BOMBARDIER INC.**  
**ÉTATS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS**

(Non vérifiés)

(En millions de dollars américains)

	Notes	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
		2009	2008	2009	2008
			Retraité <sup>(1)</sup>		Retraité <sup>(1)</sup>
<b>CAPITAUX PROPRES ATTRIBUABLES AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.</b>					
<b>Actions privilégiées</b>		<b>347 \$</b>	<b>347 \$</b>	<b>347 \$</b>	<b>347 \$</b>
<b>Actions ordinaires</b>					
Solde au début de la période		<b>1 322</b>	1 326	<b>1 327</b>	1 359
Émission d'actions classe B		<b>1</b>	1	<b>1</b>	8
Actions classe B - détenues en mains tierces en vertu du régime d'UAR					
Achetées		-	(1)	<b>(21)</b>	(54)
Distribuées		-	-	<b>16</b>	13
Solde à la fin de la période		<b>1 323</b>	1 326	<b>1 323</b>	1 326
<b>Surplus d'apport</b>					
Solde au début de la période		<b>110</b>	76	<b>104</b>	68
Rémunération à base d'actions	9	<b>12</b>	14	<b>34</b>	37
Options exercées et actions distribuées en vertu du régime d'UAR		<b>(1)</b>	-	<b>(17)</b>	(15)
Solde à la fin de la période		<b>121</b>	90	<b>121</b>	90
<b>Bénéfices non répartis</b>					
Solde au début de la période		<b>1 836</b>	1 125	<b>1 567</b>	706
Bénéfice net attribuable aux actionnaires de Bombardier Inc.		<b>167</b>	222	<b>521</b>	699
Dividendes :					
Actions ordinaires		<b>(41)</b>	(41)	<b>(116)</b>	(84)
Actions privilégiées, après impôts		<b>(5)</b>	(7)	<b>(15)</b>	(22)
Solde à la fin de la période		<b>1 957</b>	1 299	<b>1 957</b>	1 299
<b>Cumul des autres éléments du résultat étendu</b> 10					
Solde au début de la période		<b>(198)</b>	368	<b>(801)</b>	311
Autres éléments du résultat étendu attribuables aux actionnaires de Bombardier Inc.		<b>88</b>	(1 076)	<b>691</b>	(1 019)
Solde à la fin de la période		<b>(110)</b>	(708)	<b>(110)</b>	(708)
		<b>3 638</b>	2 354	<b>3 638</b>	2 354
<b>CAPITAUX PROPRES ATTRIBUABLES AUX PARTICIPATIONS SANS CONTRÔLE</b>					
Solde au début de la période		<b>76</b>	81	<b>66</b>	66
Incidence des fluctuations de taux de change		-	(12)	<b>8</b>	(9)
Bénéfice net attribuable aux participations sans contrôle		<b>1</b>	4	<b>7</b>	15
Autres éléments du résultat étendu attribuables aux participations sans contrôle		<b>3</b>	9	<b>(1)</b>	10
Distribution de capital		<b>(8)</b>	(9)	<b>(8)</b>	(9)
Solde à la fin de la période		<b>72</b>	73	<b>72</b>	73
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		<b>3 710 \$</b>	<b>2 427 \$</b>	<b>3 710 \$</b>	<b>2 427 \$</b>

<sup>(1)</sup> Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption de nouvelles conventions comptables.

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

**BOMBARDIER INC.****ÉTATS DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS**

(Non vérifiés)

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

	Notes	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
		2009	2008 Retraité <sup>(1)</sup>	2009	2008 Retraité <sup>(1)</sup>
<b>Revenus</b>					
Fabrication		3 393 \$	3 412 \$	10 645 \$	10 512 \$
Services		694	756	2 066	2 398
Autres		510	403	1 303	1 382
		<b>4 597</b>	4 571	<b>14 014</b>	14 292
Coût des ventes		3 825	3 694	11 713	11 636
Frais de vente et d'administration		357	402	1 065	1 171
Recherche et développement		38	34	87	121
Autres dépenses (revenus)	11	(11)	6	(30)	(43)
Amortissement		126	139	369	416
		<b>4 335</b>	4 275	<b>13 204</b>	13 301
Bénéfice avant ce qui suit :		262	296	810	991
Revenus de financement	12	(29)	(80)	(87)	(223)
Dépenses de financement	12	70	105	210	305
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices		221	271	687	909
Impôts sur les bénéfices		53	45	159	195
<b>Bénéfice net</b>		<b>168 \$</b>	226 \$	<b>528 \$</b>	714 \$
<b>Attribuable aux :</b>					
Actionnaires de Bombardier Inc.		167 \$	222 \$	521 \$	699 \$
Participations sans contrôle		1 \$	4 \$	7 \$	15 \$
<b>BPA de base et dilué (en dollars)</b>	13	<b>0,09 \$</b>	0,12 \$	<b>0,29 \$</b>	0,39 \$

<sup>(1)</sup> Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption de nouvelles conventions comptables.

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

**BOMBARDIER INC.**
**ÉTATS DU RÉSULTAT ÉTENDU CONSOLIDÉS**

(Non vérifiés)

(En millions de dollars américains)

	Notes	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
		2009	2008	2009	2008
			Retraité <sup>(1)</sup>		Retraité <sup>(1)</sup>
<b>Bénéfice net</b>		<b>168 \$</b>	<b>226 \$</b>	<b>528 \$</b>	<b>714 \$</b>
<b>Autres éléments du résultat étendu</b>	10				
Gain net (perte nette) non réalisé(e) sur actifs financiers disponibles à la vente, après impôts		10	(15)	18	(22)
Variation liée aux couvertures de flux de trésorerie, montant net :					
Incidence des fluctuations de taux de change		2	(3)	4	(3)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie <sup>(2)</sup>		45	(794)	515	(740)
Reclassement dans les résultats ou dans l'actif non financier connexe		1	58	127	(61)
Recouvrement (charge) d'impôts sur les bénéfices		(20)	211	(198)	236
		28	(528)	448	(568)
Écart de conversion cumulé :					
Placements nets dans les établissements étrangers autonomes <sup>(3)</sup>		163	(933)	607	(722)
Gain net (perte nette) sur éléments de couverture connexes <sup>(4)</sup>		(110)	409	(383)	303
		53	(524)	224	(419)
<b>Total des autres éléments du résultat étendu</b>		<b>91</b>	<b>(1 067)</b>	<b>690</b>	<b>(1 009)</b>
<b>Total du résultat étendu</b>		<b>259 \$</b>	<b>(841) \$</b>	<b>1 218 \$</b>	<b>(295) \$</b>
<b>Attribuable aux :</b>					
Actionnaires de Bombardier Inc.		255 \$	(854) \$	1 212 \$	(320) \$
Participations sans contrôle		4 \$	13 \$	6 \$	25 \$

<sup>(1)</sup> Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption de nouvelles conventions comptables.

<sup>(2)</sup> Comprend un gain de 1 million \$ et de néant attribuable aux participations sans contrôle respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 (néant pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008).

<sup>(3)</sup> Comprend un gain de 2 millions \$ et une perte de 1 million \$ attribuable aux participations sans contrôle respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 (des gains de 9 millions \$ et 10 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008).

<sup>(4)</sup> Après impôts sur les bénéfices de néant pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 (néant et 2 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008).

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

**BOMBARDIER INC.**
**ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS**

(Non vérifiés)

(En millions de dollars américains)

	Notes	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
		2009	2008	2009	2008
			Retraité <sup>(1)</sup>		Retraité <sup>(1)</sup>
<b>Activités d'exploitation</b>					
Bénéfice net		168 \$	226 \$	528 \$	714 \$
Éléments hors caisse :					
Amortissement		126	139	369	416
Impôts sur les bénéfices reportés		32	31	90	138
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles		-	-	(11)	(17)
Rémunération à base d'actions	9	12	14	34	37
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	14	(80)	(478)	(1 242)	(511)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		258	(68)	(232)	777
<b>Activités d'investissement</b>					
Additions aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels		(189)	(161)	(520)	(390)
Cessions d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels		3	3	25	46
Titres déposés en garantie		-	-	81	-
Autres		2	11	(85)	(14)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(184)	(147)	(499)	(358)
<b>Activités de financement</b>					
Produits de l'émission de dette à long terme		-	-	4	-
Remboursements de dette à long terme		(3)	(49)	(7)	(112)
Achat d'actions classe B - détenues en mains tierces en vertu du régime d'UAR		-	(1)	(21)	(54)
Émission d'actions, après frais connexes		1	1	1	6
Dividendes versés		(46)	(48)	(131)	(106)
Distribution de capital aux participations sans contrôle		(8)	(9)	(8)	(9)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(56)	(106)	(162)	(275)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces		198	(705)	443	(495)
<b>Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces</b>		216	(1 026)	(450)	(351)
<b>Espèces et quasi-espèces au début de la période</b>		2 804	4 277	3 470	3 602
<b>Espèces et quasi-espèces à la fin de la période</b>		3 020 \$	3 251 \$	3 020 \$	3 251 \$
<b>Information supplémentaire</b>					
Espèces payées pour :					
Intérêts		17 \$	36 \$	162 \$	215 \$
Impôts sur les bénéfices		16 \$	13 \$	58 \$	56 \$

<sup>(1)</sup> Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption de nouvelles conventions comptables.

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

# NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2009

(non vérifiés)

(Les montants des tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire.)

<b>Rapport de gestion</b>	<b>1</b>
<b>États financiers consolidés intermédiaires</b>	<b>33</b>
<b>Notes afférentes aux états financiers consolidés intermédiaires</b>	<b>38</b>
1. MODE DE PRÉSENTATION	39
2. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES	39
3. MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES	40
4. INSTRUMENTS FINANCIERS	41
5. STOCKS	44
6. AUTRES ACTIFS	44
7. FACILITÉS DE CRÉDIT	45
8. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS	46
9. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	46
10. CUMUL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT ÉTENDU	48
11. AUTRES DÉPENSES (REVENUS)	48
12. REVENUS DE FINANCEMENT ET DÉPENSES DE FINANCEMENT	49
13. BÉNÉFICE PAR ACTION	50
14. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE LIÉS À L'EXPLOITATION	50
15. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS	51
16. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	52
17. INFORMATION SECTORIELLE	53
18. RECLASSEMENTS	53

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 commerciaux ainsi que du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes.

## 1. MODE DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux PCGR du Canada pour les états financiers consolidés intermédiaires et suivent les mêmes conventions et méthodes comptables que les plus récents états financiers consolidés annuels, à l'exception des modifications de conventions comptables décrites à la Note 2 – Modifications de conventions comptables. De l'avis de la direction, tous les rajustements nécessaires à une image fidèle sont reflétés dans les états financiers consolidés intermédiaires. Ces rajustements sont normaux et récurrents. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés vérifiés et les notes y afférentes inclus dans le rapport annuel de la Société de l'exercice 2009.

Les résultats d'exploitation des périodes intermédiaires ne reflètent pas nécessairement les résultats d'exploitation de l'exercice entier. Historiquement, le quatrième trimestre a donné lieu à des revenus et une rentabilité supérieurs.

Bombardier Inc. et ses filiales exercent leurs activités dans deux secteurs distincts, le secteur aéronautique (« BA ») et le secteur transport (« BT »), chacun se caractérisant par un cycle d'exploitation particulier; par conséquent, les bilans consolidés ne sont pas classifiés. La date de fin d'exercice de la plupart des entités légales de BT est le 31 décembre. Par conséquent, la Société consolide les activités de BT avec le reste de ses activités avec un décalage d'un mois. Dans la mesure où des opérations ou des événements importants se produisent au cours de la période de décalage d'un mois, les états financiers consolidés intermédiaires de la Société sont rajustés en conséquence.

## 2. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES

### **Regroupements d'entreprises, états financiers consolidés et participations sans contrôle**

En janvier 2009, le CNC a publié le chapitre 1582, « Regroupements d'entreprises », le chapitre 1601, « États financiers consolidés », et le chapitre 1602, « Participations sans contrôle », qui remplacent le chapitre 1581, « Regroupements d'entreprises » et le chapitre 1600, « États financiers consolidés ».

Le chapitre 1582 se veut l'équivalent canadien de l'IFRS 3, « Regroupements d'entreprises ». Ces nouvelles recommandations exigent l'évaluation des acquisitions d'entreprises à leur juste valeur, y compris l'évaluation à la juste valeur d'éléments comme les participations sans contrôle et les contreparties sous forme de paiements conditionnels. De plus, les actifs d'impôts futurs antérieurement non comptabilisés relatifs à l'entreprise acquise après le regroupement d'entreprises sont comptabilisés dans les états des résultats consolidés plutôt que portés en réduction de l'écart d'acquisition. En outre, les coûts liés à l'acquisition d'entreprises sont passés en charges lorsqu'ils sont engagés.

L'adoption du chapitre 1582 devrait avoir une incidence importante sur la comptabilisation des regroupements d'entreprises qui ont eu lieu après le 1<sup>er</sup> février 2009. Les acquisitions passées ne sont pas retraitées.

Le chapitre 1601, de même que le chapitre 1602, remplace le chapitre 1600. Le chapitre 1601 établit les normes de préparation d'états financiers consolidés et est conforme aux dispositions correspondantes du chapitre 1600.

Le chapitre 1602 est conforme aux dispositions correspondantes de l'IAS 27, « États financiers consolidés et individuels », et établit les normes de comptabilisation des participations sans contrôle dans une filiale postérieurement à un regroupement d'entreprises. Le chapitre 1602 apporte un certain nombre de changements, par exemple :

- dans les bilans consolidés et les états des capitaux propres consolidés, les participations sans contrôle sont maintenant présentées comme un élément distinct des capitaux propres plutôt qu'à titre de passif;
- les participations sans contrôle ne sont plus comptabilisées en réduction du bénéfice net et du total du résultat étendu en raison de leur présentation dans les capitaux propres;

- aux fins du calcul du bénéfice par action, le bénéfice net est réparti entre les actionnaires de Bombardier Inc. et les participations sans contrôle en fonction de leur participation économique respective. Les composantes des autres éléments du résultat étendu sont réparties suivant la même logique; et
- les variations des participations sans contrôle n'entraînant pas une perte de contrôle sont comptabilisées à titre d'opérations sur les capitaux propres, et aucun gain ni perte n'est comptabilisé dans les états des résultats consolidés.

La Société a choisi d'adopter ces chapitres de manière anticipée, avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> février 2009, afin d'assurer la correspondance plus étroite avec les IFRS et d'atténuer l'incidence de l'adoption des IFRS à la date de basculement. Conformément aux dispositions transitoires, ces chapitres ont été appliqués prospectivement, à l'exception des exigences de présentation touchant les participations sans contrôle, qui doivent être appliquées rétrospectivement. L'adoption de ces chapitres n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société, mais a donné lieu aux reclassements susmentionnés des participations sans contrôle.

### **Évaluation à la juste valeur**

En janvier 2009, le Comité sur les problèmes nouveaux a publié le CPN-173, « Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers », qui exige que la juste valeur des instruments financiers, y compris les instruments dérivés, tienne compte du risque de crédit des contreparties dans le cas des actifs, et du risque de crédit de la Société dans le cas des passifs. Cet abrégé doit être appliqué rétrospectivement sans retraitement des données des exercices antérieurs. La Société a adopté cet abrégé avec prise d'effet le 1<sup>er</sup> février 2008.

La Société a donc réévalué certains instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur au 1<sup>er</sup> février 2008 pour tenir compte de ces risques. Les rajustements en découlant ont été comptabilisés dans les bénéfices non répartis, à l'exception des instruments financiers dérivés inclus dans une relation de couverture de juste valeur, à l'égard desquels le rajustement a été comptabilisé dans la valeur comptable de l'élément couvert, et des instruments financiers dérivés inclus dans une relation de couverture de placements nets ou de flux de trésorerie, à l'égard desquels le rajustement a été comptabilisé dans le cumul des autres éléments du résultat étendu. Se reporter au rapport annuel de l'exercice 2009 de la Société pour l'incidence quantitative de l'adoption de cette modification de convention comptable touchant l'évaluation à la juste valeur au 1<sup>er</sup> février 2008 et pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2008.

## **3. MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES**

### **IFRS**

En février 2008, le CNC a confirmé que les PCGR du Canada pour les entités ayant une obligation publique de rendre des comptes seront remplacés par les IFRS avec prise d'effet au cours de l'année civile 2011. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui des PCGR du Canada, mais comportent des différences importantes au chapitre de la comptabilisation, de l'évaluation et de la présentation de l'information. D'ici à la conversion, le CNC devrait continuer de publier des normes comptables en convergence avec les IFRS, atténuant ainsi l'incidence de l'adoption des IFRS à la date de basculement.

La conversion aux IFRS sera exigée pour les états financiers intermédiaires et annuels de la Société ouverts à compter du 1<sup>er</sup> février 2011. La Société a élaboré un plan de conversion de ses états financiers consolidés aux IFRS articulé autour de quatre étapes, telles qu'elles sont décrites dans son rapport annuel de l'exercice 2009. La Société a aussi mis en place des équipes affectées au projet IFRS à tous les échelons de son organisation.

Le projet de la Société relatif aux IFRS progresse comme prévu. La Société continue de surveiller les normes qui seront publiées par l'IASB, mais il est difficile de prévoir quelles seront les IFRS qui seront en vigueur à la fin de la première période de présentation de la Société selon les IFRS, puisque le plan de travail de l'IASB prévoit la finalisation de plusieurs projets au cours des années civiles 2010 et 2011. La Société continue aussi de fournir une formation aux employés clés et assure le suivi de l'incidence de la transition sur ses pratiques d'affaires, ses systèmes et ses contrôles internes à l'égard de l'information financière. La Société fournira des mises à jour au fur et à mesure des progrès et des conclusions que nous tirerons.

## 4. INSTRUMENTS FINANCIERS

Le classement des instruments financiers comme détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, prêts et créances et détenus à des fins autres que de transaction, ainsi que leur valeur comptable et leur juste valeur, étaient comme suit aux :

	31 octobre 2009				31 janvier 2009			
	Valeur comptable				Valeur comptable			
	Détenus à des fins de transaction	Disponibles à la vente	Coût après amortissement <sup>(1)</sup>	Total <sup>(2)</sup>	Détenus à des fins de transaction	Disponibles à la vente	Coût après amortissement <sup>(1)</sup>	Total <sup>(2)</sup>
<b>Actifs financiers</b>								
Espèces et quasi-espèces	3 020 \$	- \$	- \$	3 020 \$	3 470 \$	- \$	- \$	3 470 \$
Titres déposés en garantie	781 <sup>(3)</sup>	-	-	781	777 <sup>(3)</sup>	-	-	777
Débiteurs	-	-	1 847 <sup>(4)</sup>	1 847	-	-	1 905 <sup>(4)</sup>	1 905
Financement d'avions	275 <sup>(3) (5)</sup>	-	97 <sup>(6)</sup>	372 <sup>(7)</sup>	240 <sup>(3) (5)</sup>	-	104 <sup>(6)</sup>	344 <sup>(7)</sup>
Instruments financiers dérivés	101 <sup>(8)</sup>	-	-	101	179 <sup>(8)</sup>	-	-	179
Autres actifs	232 <sup>(3) (9)</sup>	314 <sup>(10)</sup>	189 <sup>(11)</sup>	735	231 <sup>(3) (9)</sup>	203 <sup>(10)</sup>	160 <sup>(11)</sup>	594
	<b>4 409 \$</b>	<b>314 \$</b>	<b>2 133 \$</b>	<b>6 856 \$</b>	<b>4 897 \$</b>	<b>203 \$</b>	<b>2 169 \$</b>	<b>7 269 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>								
Créditeurs et frais courus	202 <sup>(3) (12)</sup> \$	s.o.	4 074 <sup>(13)</sup> \$	4 276 \$	192 <sup>(3) (12)</sup> \$	s.o.	3 675 <sup>(13)</sup> \$	3 867 \$
Dette à long terme	-	s.o.	4 301	4 310 <sup>(14)</sup>	-	s.o.	3 952	3 952 <sup>(14)</sup>
Instruments financiers dérivés	76 <sup>(8)</sup>	s.o.	-	76	163 <sup>(8)</sup>	s.o.	-	163
	<b>278 \$</b>	<b>s.o.</b>	<b>8 375 \$</b>	<b>8 653 \$</b>	<b>355 \$</b>	<b>s.o.</b>	<b>7 627 \$</b>	<b>7 982 \$</b>

<sup>(1)</sup> Les actifs financiers sont classés comme prêts et créances et les passifs financiers, comme détenus à des fins autres que de transaction.

<sup>(2)</sup> Représente uniquement la valeur comptable des actifs financiers et des passifs financiers inclus dans le poste correspondant du bilan.

<sup>(3)</sup> La Société a choisi de désigner ces actifs financiers et ces passifs financiers comme détenus à des fins de transaction selon l'option de la juste valeur.

<sup>(4)</sup> Représente les créances clients et certaines autres créances.

<sup>(5)</sup> Représente certains prêts - avions commerciaux et créances liées à des contrats de location.

<sup>(6)</sup> Représente certains prêts - avions commerciaux et créances liées à des contrats de location, des placements dans des structures de financement et des prêts - avions d'affaires.

<sup>(7)</sup> La juste valeur s'établissait à 370 millions \$ au 31 octobre 2009 (335 millions \$ au 31 janvier 2009).

<sup>(8)</sup> Représente des instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, mais qui sont des couvertures économiques, et des instruments financiers dérivés incorporés comptabilisés distinctement.

<sup>(9)</sup> Comprend les placements dans des EDDV, un paiement anticipé en vertu d'une convention d'échange et des frais de gestion.

<sup>(10)</sup> Représente des placements dans des titres.

<sup>(11)</sup> Comprend l'encaisse affectée.

<sup>(12)</sup> Représente des passifs connexes relatifs à la vente d'avions commerciaux.

<sup>(13)</sup> Comprend des comptes fournisseurs, des intérêts de même que certains frais courus et salaires et avantages sociaux à payer.

<sup>(14)</sup> La juste valeur s'établissait à 4067 millions \$ au 31 octobre 2009 (2965 millions \$ au 31 janvier 2009).

s.o. : sans objet.

Le gain net (la perte nette) sur instruments financiers détenus à des fins de transaction comptabilisés en résultat était comme suit :

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
Instruments financiers évalués à la juste valeur				
Désignés comme détenus à des fins de transaction <sup>(1)</sup>	11 \$	(15)\$	34 \$	(21)\$
Devant être classés comme détenus à des fins de transaction <sup>(2), (3)</sup>	(4)\$	(30)\$	30 \$	1 \$

<sup>(1)</sup> Exclut la tranche des intérêts créditeurs liée au remboursement anticipé en vertu d'une convention d'échange et de titres déposés en garantie de 5 millions \$ et de 13 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 (15 millions \$ et 45 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008).

<sup>(2)</sup> Exclut la tranche des intérêts créditeurs liée aux espèces et quasi-espèces de 4 millions \$ et de 22 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 (41 millions \$ et 124 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008).

<sup>(3)</sup> Comprend une perte nette de 13 millions \$ et un gain net de 43 millions \$ relativement à des couvertures économiques non désignées dans des relations de couverture respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 (des pertes nettes de 26 millions \$ et de 7 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008).

Pour les montants des gains ou des pertes non réalisés sur les actifs financiers disponibles à la vente constatés directement dans les autres éléments du résultat étendu et les montants reclassés des autres éléments du résultat étendu en résultat net au cours des trimestres et des périodes de neuf mois terminés les 31 octobre 2009 et 2008, le cas échéant, voir les états du résultat étendu consolidés.

## Instruments financiers dérivés et certains instruments financiers non dérivés

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et de certains instruments financiers non dérivés désignés dans une relation de couverture était la suivante aux :

	31 octobre 2009		31 janvier 2009	
	Actif	Passif	Actif	Passif
<b>Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de la juste valeur</b>				
Swaps de taux d'intérêt	215 \$	- \$	169 \$	3 \$
<b>Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie</b>				
Contrats de change à terme <sup>(1) (2)</sup>	338	336	278	1 018
<b>Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de placements nets</b>				
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	-	62	-	10
<b>Instruments financiers dérivés classés comme détenus à des fins de transaction<sup>(3)</sup></b>				
Contrats de change à terme	25	54	96	133
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	22	-	9	-
Instruments financiers dérivés incorporés :				
Change	41	13	73	25
Options de rachat sur titres de dette à long terme	12	-	-	-
Autres	1	9	1	5
	101	76	179	163
Total des instruments financiers dérivés	654 \$	474 \$	626 \$	1 194 \$
<b>Instruments financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets</b>				
Dette à long terme	- \$	2 227 \$	- \$	908 \$
Prêts intersociétés	-	636	-	29
Total des instruments financiers non dérivés désignés dans une relation de couverture	- \$	2 863 \$	- \$	937 \$

<sup>(1)</sup> Pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009, la composante du gain ou de la perte de l'élément de couverture exclue de l'évaluation de l'efficacité s'est établie à une perte nette de 2 millions \$ et à un gain net de 8 millions \$ (pertes nettes de respectivement 3 millions \$ et de 11 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008).

<sup>(2)</sup> La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de la Société à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues est de 36 mois.

<sup>(3)</sup> Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés.

## 5. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 octobre 2009	31 janvier 2009
Contrats à long terme		
Coûts engagés et marges comptabilisées	6 198 \$	4 503 \$
Moins : avances et facturations progressives	(4 419)	(3 308)
	1 779	1 195
Programmes aéronautiques	2 938	2 850
Produits finis <sup>(1)</sup>	1 386	1 477
	<b>6 103 \$</b>	<b>5 522 \$</b>

<sup>(1)</sup> Les produits finis comprennent 14 avions neufs non rattachés à une commande ferme et 25 avions d'occasion, totalisant 401 millions \$ au 31 octobre 2009 (19 avions neufs et 29 avions d'occasion totalisant 448 millions \$ au 31 janvier 2009).

Le montant des stocks comptabilisés dans le coût des ventes a totalisé respectivement 3568 millions \$ et 10 931 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 (3398 millions \$ et 10 840 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008). Ces montants comprennent une dépréciation de stocks de respectivement 21 millions \$ et 74 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 (9 millions \$ et 24 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008).

## 6. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 octobre 2009	31 janvier 2009
Placement dans des titres <sup>(1)</sup>	314 \$	203 \$
Frais payés d'avance	219	257
Placement dans des EDDV	176	27
Encaisse affectée <sup>(2)</sup>	115	85
Frais de financement reportés	94	65
Frais de gestion	56	54
Placement dans des sociétés sous influence notable <sup>(3)</sup>	35	30
Remboursement anticipé en vertu d'une convention d'échange	-	150
Autres	98	78
	<b>1 107 \$</b>	<b>949 \$</b>

<sup>(1)</sup> Comprend un montant de 148 millions \$ détenu dans une structure de financement d'avions à l'appui de certains engagements de financement au 31 octobre 2009 (64 millions \$ au 31 janvier 2009).

<sup>(2)</sup> Comprend 74 millions \$ liés à des EDDV consolidées au 31 octobre 2009 (59 millions \$ au 31 janvier 2009).

<sup>(3)</sup> La Société a mis en nantissement des actions dans des entités émettrices sous influence notable d'une valeur comptable de 25 millions \$ au 31 octobre 2009 (20 millions \$ au 31 janvier 2009), y compris 10 millions \$ de prêts au 31 octobre 2009 (8 millions \$ au 31 janvier 2009), pour la plupart liés à BT.

## 7. FACILITÉS DE CRÉDIT

### Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance (exercice)
<b>31 octobre 2009</b>				
Facilité de BT	5 533 <sup>(1)</sup> \$	4 372 \$	1 161 \$	2014 <sup>(2)</sup>
Facilité de BA	600	482	118	2012
Facilité de GCB	900	491	409	2010 <sup>(3)</sup>
	<b>7 033 \$</b>	<b>5 345 \$</b>	<b>1 688 \$</b>	
<b>31 janvier 2009</b>				
Facilité de BT	4 801 <sup>(1)</sup> \$	4 446 \$	355 \$	2014 <sup>(2)</sup>
Facilité précédente de BA	840	655	185	2012
Facilité de GCB	250	30	220	2010 <sup>(3)</sup>
	<b>5 891 \$</b>	<b>5 131 \$</b>	<b>760 \$</b>	

<sup>(1)</sup> 3750 millions €.

<sup>(2)</sup> En décembre 2011, le montant confirmé sera réduit au montant nominal des lettres de crédit alors en cours et sera amorti par la suite à mesure que les lettres de crédit en cours viendront à échéance, jusqu'en décembre 2013.

<sup>(3)</sup> La facilité de garantie pour cautionnement bancaire (« facilité de GCB ») est renouvelée et prolongée annuellement si les parties y consentent. En décembre 2009, si la facilité n'est pas prolongée, les lettres de crédit émises en vertu de cette facilité seront amorties jusqu'à leur échéance.

Le 30 juin 2009, une convention de facilité de lettres de crédit de 600 millions \$ a été signée avec un syndicat d'institutions financières de premier ordre, principalement situées en Amérique du Nord, disponible aux fins de l'émission de lettres de crédit au soutien des activités de BA ainsi qu'aux besoins généraux de la Société, à l'exclusion de BT, en remplacement de la facilité précédente de BA.

En vertu des facilités de BA et de BT, la Société doit respecter certaines clauses financières restrictives, y compris l'exigence de maintenir les liquidités de BT à un minimum de 600 millions € à la fin de chaque trimestre de l'année civile, et de maintenir les liquidités de BA à un minimum de 500 millions \$ à la fin de chaque trimestre. En outre, la Société doit maintenir des titres déposés en garantie de 446 millions € (658 millions \$) en vertu de la facilité de BT, et de 121 millions \$ en vertu de la facilité de BA. Ces exigences étaient toutes respectées au 31 octobre 2009.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau précédent, des lettres de crédit totalisant 502 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 31 octobre 2009 (257 millions \$ au 31 janvier 2009). L'une de ces ententes est une facilité de lettre de crédit renouvelable de 111 millions € (164 millions \$), disponible pour un client en particulier, qui était entièrement utilisée au 31 octobre 2009 (73 millions \$ au 31 janvier 2009).

### Facilité de crédit renouvelable

Le 1<sup>er</sup> septembre 2009, le conseil d'administration de la Société a approuvé une facilité de crédit renouvelable non garantie de deux ans de 500 millions \$ avec un syndicat de banques commerciales et d'autres institutions. Cette facilité peut être utilisée pour des retraits de fonds aux fins des besoins généraux de fonds de roulement de la Société, et n'était pas utilisée au 31 octobre 2009.

### Autres facilités

Dans le cours normal des affaires, BT a conclu des facilités d'affacturage en Europe auxquelles il peut vendre, sans recours, des créances clients admissibles. Des créances clients de 169 millions \$ vendues à ces facilités étaient en cours au 31 octobre 2009 (18 millions \$ au 31 janvier 2009). Des créances clients de 174 millions \$ et 374 millions \$ ont été vendues à ces facilités respectivement au cours du trimestre et de la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009.

En outre, BA a conclu des facilités de cession-bail auxquelles il peut vendre des avions d'affaires d'occasion. Un montant de 174 millions \$ vendu à ces facilités était en cours au 31 octobre 2009 (54 millions \$ au 31 janvier 2009), dont 71 millions \$ et 120 millions \$ ont été ajoutés au cours du trimestre et de la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009.

## 8. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les crédeurs et frais courus étaient comme suit aux :

	31 octobre 2009	31 janvier 2009
Créditeurs	2 512 \$	2 243 \$
Frais courus	1 349	1 048
Garanties de produits	1 057	931
Mesures incitatives à la vente <sup>(1)</sup>	1 008	1 001
Salaires et avantages sociaux à payer	560	438
Impôts sur les bénéfiques et autres taxes	172	113
Intérêts à payer	112	61
Provisions pour obligations de rachat	74	59
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	64	43
Autres	917	985
	<b>7 825 \$</b>	<b>6 922 \$</b>

<sup>(1)</sup> 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 16 – Engagements et éventualités).

## 9. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

### Régimes d'options d'achat d'actions

Le 3 juin 2009, le régime d'options d'achat d'actions a été modifié prospectivement. En vertu du régime modifié, les droits rattachés aux options sont acquis à l'échéance de la troisième année suivant la date de l'attribution, prennent fin au plus tard sept ans suivant la date de l'attribution, et il n'y a plus de cibles de rendement. Au 31 octobre 2009, 2 620 000 options étaient émises et en cours en vertu du régime d'options d'achat d'actions modifié.

Le nombre d'options émises et en cours pour acheter des actions classe B (droits de vote limités) a varié comme suit :

	Trimestres terminés		Neuf mois terminés	
	les 31 octobre		les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
Solde au début de la période	41 695 821	45 816 321	44 305 821	43 395 125
Attribuées	6 000	70 000	2 630 000	6 080 000
Exercées	(478 346)	(275 500)	(478 346)	(2 097 804)
Annulées	(662 250)	(442 250)	(1 750 000)	(1 832 250)
Échues	(820 000)	(475 500)	(4 966 250)	(852 000)
Solde à la fin de la période	<b>39 741 225</b>	44 693 071	<b>39 741 225</b>	44 693 071

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution s'est établie respectivement à 1,70 \$ et à 1,15 \$ pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 (2,07 \$ et 3,12 \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008). La juste valeur de chaque option attribuée a été déterminée selon un modèle d'établissement de prix d'options et les hypothèses moyennes pondérées suivantes :

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
Taux d'intérêt sans risque	<b>2,59 %</b>	3,24 %	<b>2,82 %</b>	3,58 %
Durée de vie prévue	<b>5 ans</b>	5 ans	<b>5 ans</b>	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	<b>50,20 %</b>	46,78 %	<b>50,79 %</b>	48,03 %
Rendement prévu des dividendes	<b>2,57 %</b>	1,58 %	<b>2,10 %</b>	1,66 %

Une charge de rémunération de 3 millions \$ et de 8 millions \$ a été comptabilisée respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (3 millions \$ et 10 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008).

#### Régime d'unités d'actions liées au rendement

Le nombre d'UAR émises et en cours a varié comme suit :

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
Solde au début de la période	<b>16 100 495</b>	15 267 775	<b>15 006 293</b>	13 696 996
Attribuées	<b>10 000</b>	45 000	<b>6 934 074</b>	5 679 000
Exercées	-	-	<b>(5 623 122)</b>	(3 591 526)
Annulées	<b>(123 411)</b>	(113 878)	<b>(330 161)</b>	(585 573)
Solde à la fin de la période	<b>15 987 084</b>	15 198 897	<b>15 987 084</b>	15 198 897

Une charge de rémunération de 9 millions \$ et de 26 millions \$ a été comptabilisée respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 relativement au régime d'UAR (11 millions \$ et 27 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008).

#### Régime d'unités d'actions différées

Le 3 juin 2009, le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants (les « bénéficiaires »). Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi.

Le nombre d'UAD attribuées au cours du trimestre et de la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 s'est établi respectivement à 15 000 et à 1 164 000. Le nombre d'UAD attribuées au cours du trimestre et de la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 s'est établi à 40 000.

## 10. CUMUL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT ÉTENDU

La variation du cumul des autres éléments du résultat étendu a été comme suit pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 :

	Actifs financiers disponibles à la vente	Couvertures de flux de trésorerie	Écart de conversion	Total
<b>Solde au 31 janvier 2009</b>	<b>(17) \$</b>	<b>(455) \$</b>	<b>(329) \$</b>	<b>(801) \$</b>
<b>Variation au cours de la période</b>	<b>8</b>	<b>421 <sup>(1)</sup></b>	<b>174 <sup>(2)</sup></b>	<b>603</b>
<b>Solde au 31 juillet 2009</b>	<b>(9)</b>	<b>(34)</b>	<b>(155)</b>	<b>(198)</b>
<b>Variation au cours de la période</b>	<b>10</b>	<b>27 <sup>(1)</sup></b>	<b>51 <sup>(2)</sup></b>	<b>88</b>
<b>Solde au 31 octobre 2009</b>	<b>1 \$</b>	<b>(7) \$</b>	<b>(104) \$</b>	<b>(110) \$</b>

<sup>(1)</sup> Exclut un gain de 1 million \$ et de néant attribuable aux participations sans contrôle pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009.

<sup>(2)</sup> Exclut respectivement un gain de 2 millions \$ et une perte de 1 million \$ attribuables aux participations sans contrôle pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009.

La variation du cumul des autres éléments du résultat étendu a été comme suit pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008 :

	Actifs financiers disponibles à la vente	Couvertures de flux de trésorerie	Écart de conversion	Total
Solde au 31 janvier 2008	3 \$	111 \$	197 \$	311 \$
Variation au cours de la période	(7)	(40)	104 <sup>(1)</sup>	57
Solde au 31 juillet 2008	(4)	71	301	368
Variation au cours de la période	(15)	(528)	(533) <sup>(1)</sup>	(1 076)
Solde au 31 octobre 2008	(19) \$	(457) \$	(232) \$	(708) \$

<sup>(1)</sup> Exclut respectivement des gains de 9 millions \$ et de 10 millions \$ attribuables aux participations sans contrôle pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008.

## 11. AUTRES DÉPENSES (REVENUS)

Les autres dépenses (revenus) ont été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
Perte nette (gain net) sur instruments financiers <sup>(1)</sup>	(26) \$	28 \$	(80) \$	12 \$
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations)	24	6	59	13
Gain sur cession d'immobilisations corporelles	-	-	(11)	(17)
Gain lié à des entités émettrices comptabilisées à la valeur de consolidation	(3)	(2)	(3)	-
Pertes (gains) de change	(10)	(31)	1	(49)
Règlement de réclamations	-	-	-	(28)
Perte liée à la cession d'activités	-	-	-	23
Autres	4	5	4	3
	<b>(11) \$</b>	<b>6 \$</b>	<b>(30) \$</b>	<b>(43) \$</b>

<sup>(1)</sup> Perte nette (gain net) sur certains instruments financiers classés comme détenus à des fins de transaction, y compris les dérivés incorporés de change et les engagements de taux de financement.

## 12. REVENUS DE FINANCEMENT ET DÉPENSES DE FINANCEMENT

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

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
<b>Revenus de financement</b>				
Prêts et créances liées à des contrats de location – compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(11) \$	(16) \$	(27) \$	(37) \$
Espèces et quasi-espèces	(4)	(41)	(22)	(124)
Gain net sur instruments financiers <sup>(1)</sup>	(9)	-	(20)	-
Titres déposés en garantie	(5)	(14)	(12)	(41)
Gain sur remboursement de dette à long terme	-	(9)	-	(12)
Autres	-	-	(6)	(9)
	<b>(29)<sup>(2)</sup> \$</b>	<b>(80)<sup>(2)</sup> \$</b>	<b>(87)<sup>(2)</sup> \$</b>	<b>(223)<sup>(2)</sup> \$</b>
<b>Dépenses de financement</b>				
Intérêts débiteurs sur la dette à long terme – compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	57 \$	80 \$	170 \$	241 \$
Désactualisation de certaines obligations liées aux mesures incitatives à la vente	8	14	27	34
Perte nette sur instruments financiers <sup>(1)</sup>	-	8	-	19
Autres	5	3	13	11
	<b>70<sup>(3)</sup> \$</b>	<b>105<sup>(3)</sup> \$</b>	<b>210<sup>(3)</sup> \$</b>	<b>305<sup>(3)</sup> \$</b>

<sup>(1)</sup> Gains nets/pertes nettes sur certains instruments financiers devant être classés comme détenus à des fins de transaction, y compris certaines options de rachat sur titres de dette à long terme.

<sup>(2)</sup> Dont des montants de 6 millions \$ et de 16 millions \$ représentent respectivement les intérêts créditeurs calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme prêts et créances pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 (4 millions \$ et 20 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008).

<sup>(3)</sup> Dont des montants de 61 millions \$ et de 182 millions \$ représentent respectivement les intérêts créditeurs calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme détenus à des fins autres que de transaction pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 (87 millions \$ et 255 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008).

### 13. BÉNÉFICE PAR ACTION

Le BPA de base et dilué a été calculé comme suit :

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008 <sup>(1)</sup>	2009	2008 <sup>(1)</sup>
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR et d'UAD, en milliers)				
Bénéfice net attribuable aux actionnaires de Bombardier Inc.	167 \$	222 \$	521 \$	699 \$
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	(5)	(7)	(15)	(22)
Bénéfice net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	162 \$	215 \$	506 \$	677 \$
Nombre moyen pondéré de base d'actions ordinaires en circulation	1 729 213	1 730 426	1 729 891	1 730 586
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD	27 368	20 337	25 114	22 111
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires en circulation	1 756 581	1 750 763	1 755 005	1 752 697
BPA de base et dilué	0,09 \$	0,12 \$	0,29 \$	0,39 \$

<sup>(1)</sup> Données retraitées par suite de la modification de la convention comptable relative à l'évaluation à la juste valeur (voir la Note 2, modifications de conventions comptables), entraînant un changement du BPA, qui est passé de 0,14 \$ à 0,12 \$, et de 0,40 \$ à 0,39 \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008.

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD a été incluse dans le calcul du BPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 31 832 275 et de 32 631 690 options d'achat d'actions respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009 (26 417 500 et 25 040 900 respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2008), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société n'avaient pas été atteints.

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

La variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation a été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2009	2008	2009	2008
Débiteurs	(80) \$	22 \$	126 \$	(244) \$
Financement d'avions	(28)	25	(44)	48
Stocks	60	(540)	(308)	(1 046)
Frais et revenus reportés, montant net – programme de multipropriété	(20)	(5)	(45)	9
Instruments financiers dérivés, montant net	(31)	(37)	(101)	50
Créditeurs et frais courus	268	198	258	347
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme	(79)	(253)	(497)	(174)
Avances sur programmes aéronautiques	(176)	78	(579)	552
Passif au titre des prestations constituées, montant net	(29)	(18)	(30)	(60)
Autres	35	52	(22)	7
	(80) \$	(478) \$	(1 242) \$	(511) \$

## 15. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Les composantes du coût des avantages ont été les suivantes :

	Trimestre terminé le 31 octobre 2009		Trimestre terminé le 31 octobre 2008	
	Prestations de retraite	Autres avantages	Prestations de retraite	Autres avantages
Coût des services rendus au cours de la période	44 \$	2 \$	54 \$	3 \$
Intérêts débiteurs	94	5	92	5
Rendement prévu des actifs des régimes	(94)	-	(102)	-
Amortissement des pertes actuarielles	14	3	15	5
Amortissement du coût des services passés (crédits)	2	(1)	1	(2)
Gains de compression	(1)	-	(2)	-
Perte sur règlement	-	-	2	-
	<b>59 \$</b>	<b>9 \$</b>	<b>60 \$</b>	<b>11 \$</b>

	Neuf mois terminés le 31 octobre 2009		Neuf mois terminés le 31 octobre 2008	
	Prestations de retraite	Autres avantages	Prestations de retraite	Autres avantages
Coût des services rendus au cours de la période	127 \$	6 \$	170 \$	9 \$
Intérêts débiteurs	268	14	291	16
Rendement prévu des actifs des régimes	(268)	-	(322)	-
Amortissement des pertes actuarielles	40	8	45	15
Amortissement du coût des services passés (crédits)	5	(3)	3	(4)
Pertes (gains) de compression	1	(3)	-	-
Perte sur règlement	-	-	2	-
	<b>173 \$</b>	<b>22 \$</b>	<b>189 \$</b>	<b>36 \$</b>

## 16. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Le tableau suivant présente le risque éventuel maximal pour chaque groupe important de risques aux :

	31 octobre 2009	31 janvier 2009
<b>Ventes d'avions</b>		
Crédit	1 530 \$	1 572 \$
Valeur résiduelle	2 439	2 606
Risques mutuellement exclusifs <sup>(1)</sup>	(897)	(954)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	3 072 \$	3 224 \$
Engagements de reprise	845 \$	1 095 \$
Obligations de rachat conditionnelles	597 \$	698 \$
<b>Autres</b>		
Crédit et valeur résiduelle	160 \$	150 \$
Obligations de rachat	153 \$	134 \$
Garanties d'exécution	47 \$	60 \$

<sup>(1)</sup> Certaines garanties portant sur la valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont venues à échéance sans être exercées, et, par conséquent, les montants des garanties ne doivent pas être additionnés pour établir le risque combiné maximal de la Société.

Les provisions pour pertes prévues sur les garanties de crédit et les garanties portant sur la valeur résiduelle liées à la vente d'avions s'établissaient à 537 millions \$ au 31 octobre 2009 (538 millions \$ au 31 janvier 2009). De plus, les passifs connexes, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de la part de certains clients, s'établissaient à 201 millions \$ au 31 octobre 2009 (190 millions \$ au 31 janvier 2009).

### Litiges

La Société est 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 octobre 2009, 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.

### Autres

Dans le cadre du programme d'avions *CSeries*, des investissements de 15 millions \$ et 99 millions \$ remboursables sous certaines conditions ont été reçus respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009. De ces montants, des tranches de néant et de 37 millions \$ ont été portés en réduction des frais de R et D respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2009, les soldes de 15 millions \$ et de 62 millions \$ ont été comptabilisés dans les actifs incorporels.

## 17. INFORMATION SECTORIELLE

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

BA	BT
BA est un chef de file mondial dans la conception et la fabrication de produits d'aviation novateurs et offre des services connexes. Le portefeuille d'avions de BA comprend une gamme complète d'avions d'affaires, d'avions commerciaux, y compris des biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux et biréacteurs de grande ligne à couloir unique, et des avions amphibies. BA offre également des services sur le marché de l'après-vente ainsi qu'un programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol.	BT 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 automatisés. Il propose aussi des bogies, des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des services d'entretien, ainsi que des systèmes de transport et des solutions de contrôle ferroviaire.

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le rapport annuel de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2009, à l'exception des modifications de conventions comptables décrites à la Note 2 – Modifications de conventions comptables. La direction évalue le rendement sectoriel selon le bénéfice avant revenus de financement et dépenses de financement et impôts sur les bénéficiaires. 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 et les impôts sur les bénéficiaires reportés, et sont présentés, déduction faite des créditeurs et frais courus (excluant les intérêts et les impôts sur les bénéficiaires à payer), des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme, des avances sur programmes aéronautiques, des revenus reportés du programme de multipropriété, du passif au titre des prestations constituées et des instruments financiers dérivés.

Les tableaux contenant le détail de l'information sectorielle se trouvent ci-après.

## 18. RECLASSEMENTS

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période en cours.

## INFORMATION SECTORIELLE

SECTEURS D'ACTIVITÉ	Bombardier Inc. consolidé		BA		BT	
	2009	Retraité <sup>(1)</sup> 2008	2009	Retraité <sup>(1)</sup> 2008	2009	Retraité <sup>(1)</sup> 2008
Pour les trimestres terminés les 31 octobre						
Revenus						
Fabrication	3 393 \$	3 412 \$	1 566 \$	1 835 \$	1 827 \$	1 577 \$
Services	694	756	342	390	352	366
Autres	510	403	156	67	354	336
	4 597	4 571	2 064	2 292	2 533	2 279
Coût des ventes	3 825	3 694	1 739	1 793	2 086	1 901
Frais de vente et d'administration	357	402	144	187	213	215
Recherche et développement	38	34	10	8	28	26
Autres dépenses (revenus)	(11)	6	(26)	16	15	(10)
Amortissement	126	139	94	112	32	27
	4 335	4 275	1 961	2 116	2 374	2 159
<b>Bénéfice avant revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices</b>	<b>262 \$</b>	<b>296 \$</b>	<b>103 \$</b>	<b>176 \$</b>	<b>159 \$</b>	<b>120 \$</b>
<b>Additions aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels</b>	<b>189 \$</b>	<b>161 \$</b>	<b>144 \$</b>	<b>119 \$</b>	<b>45 \$</b>	<b>42 \$</b>

<sup>(1)</sup> Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption de nouvelles conventions comptables.

## INFORMATION SECTORIELLE

SECTEURS D'ACTIVITÉ	Bombardier Inc.					
	consolidé		BA		BT	
	Retraité <sup>(1)</sup>		Retraité <sup>(1)</sup>		Retraité <sup>(1)</sup>	
Pour les neuf mois terminés les 31 octobre	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Revenus						
Fabrication	10 645 \$	10 512 \$	5 320 \$	5 771 \$	5 325 \$	4 741 \$
Services	2 066	2 398	1 015	1 234	1 051	1 164
Autres	1 303	1 382	347	183	956	1 199
	14 014	14 292	6 682	7 188	7 332	7 104
Coût des ventes	11 713	11 636	5 647	5 656	6 066	5 980
Frais de vente et d'administration	1 065	1 171	445	535	620	636
Recherche et développement	87	121	(4)	38	91	83
Autres dépenses (revenus)	(30)	(43)	(54)	12	24	(55)
Amortissement	369	416	281	322	88	94
	13 204	13 301	6 315	6 563	6 889	6 738
<b>Bénéfice avant revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices</b>	<b>810 \$</b>	<b>991 \$</b>	<b>367 \$</b>	<b>625 \$</b>	<b>443 \$</b>	<b>366 \$</b>
<b>Additions aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels</b>	<b>520 \$</b>	<b>390 \$</b>	<b>400 \$</b>	<b>278 \$</b>	<b>120 \$</b>	<b>112 \$</b>
<b>Aux</b>	<b>31 octobre 2009</b>	<b>31 janvier 2009<sup>(1)</sup></b>	<b>31 octobre 2009</b>	<b>31 janvier 2009<sup>(1)</sup></b>	<b>31 octobre 2009</b>	<b>31 janvier 2009<sup>(1)</sup></b>
<b>Actifs nets sectoriels</b>	<b>3 341 \$</b>	<b>1 230 \$</b>	<b>2 914 \$</b>	<b>1 296 \$</b>	<b>427 \$</b>	<b>(66) \$</b>
Passifs alloués aux secteurs :						
Créditeurs et frais courus <sup>(2)</sup>	7 621	6 791				
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme	1 894	2 072				
Avances sur programmes aéronautiques	2 412	2 991				
Revenus reportés - programme de multipropriété	395	573				
Passif au titre des prestations constituées	1 105	992				
Instruments financiers dérivés	474	1 194				
Actifs non alloués aux secteurs :						
Espèces et quasi-espèces	3 020	3 470				
Titres déposés en garantie	781	777				
Impôts sur les bénéfices reportés	1 073	1 216				
<b>Total des actifs consolidés</b>	<b>22 116 \$</b>	<b>21 306 \$</b>				

(1) Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption de nouvelles conventions comptables.

(2) Exclut les intérêts et les impôts sur les bénéfices à payer totalisant respectivement 112 millions \$ et 92 millions \$ au 31 octobre 2009 (61 millions \$ et 70 millions \$ au 31 janvier 2009), qui n'étaient pas alloués aux secteurs.