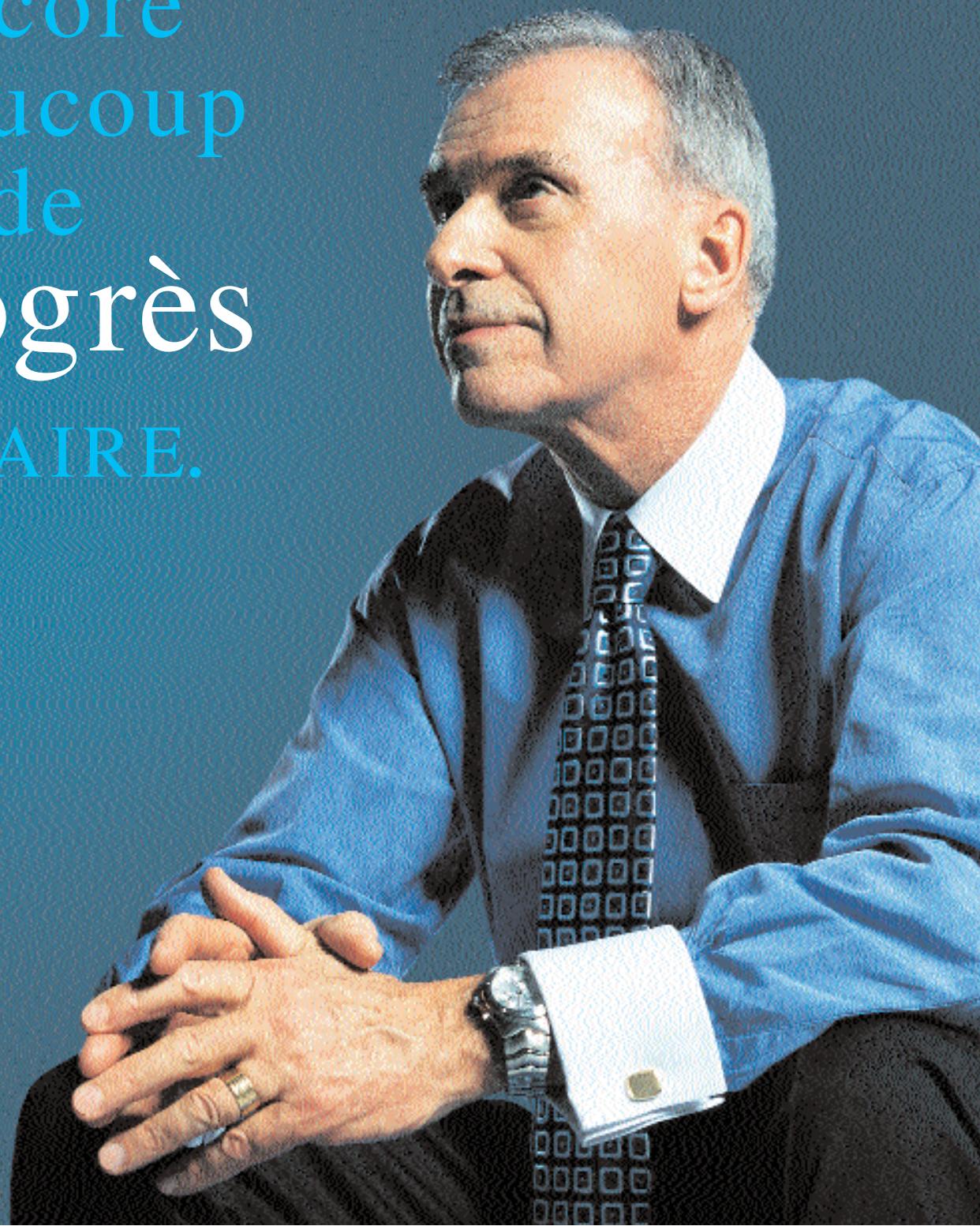


Nous avons
fait beaucoup de
progrès

mais
il reste
encore
beaucoup
de
progrès
À FAIRE.

pour
en savoir
plus
sur
notre plan
d'action,
lire
page
20

PAUL M. TELLIER
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL



Mettre
en place
un nouveau
leadership
était crucial,
mais ce n'était
QU'UN
PREMIER
PAS.

pour
en savoir
plus
sur
l'esprit et
la vision
de Bombardier,
lire
page
22



LAURENT BEAUDOIN, FCA
PRÉSIDENT EXÉCUTIF DU CONSEIL D'ADMINISTRATION



PIERRE ALARY
VICE-PRÉSIDENT PRINCIPAL
ET CHEF DE LA DIRECTION FINANCIÈRE



L'augmentation
du capital était
essentielle.

Cela nous a donné
un nouveau
souffle.

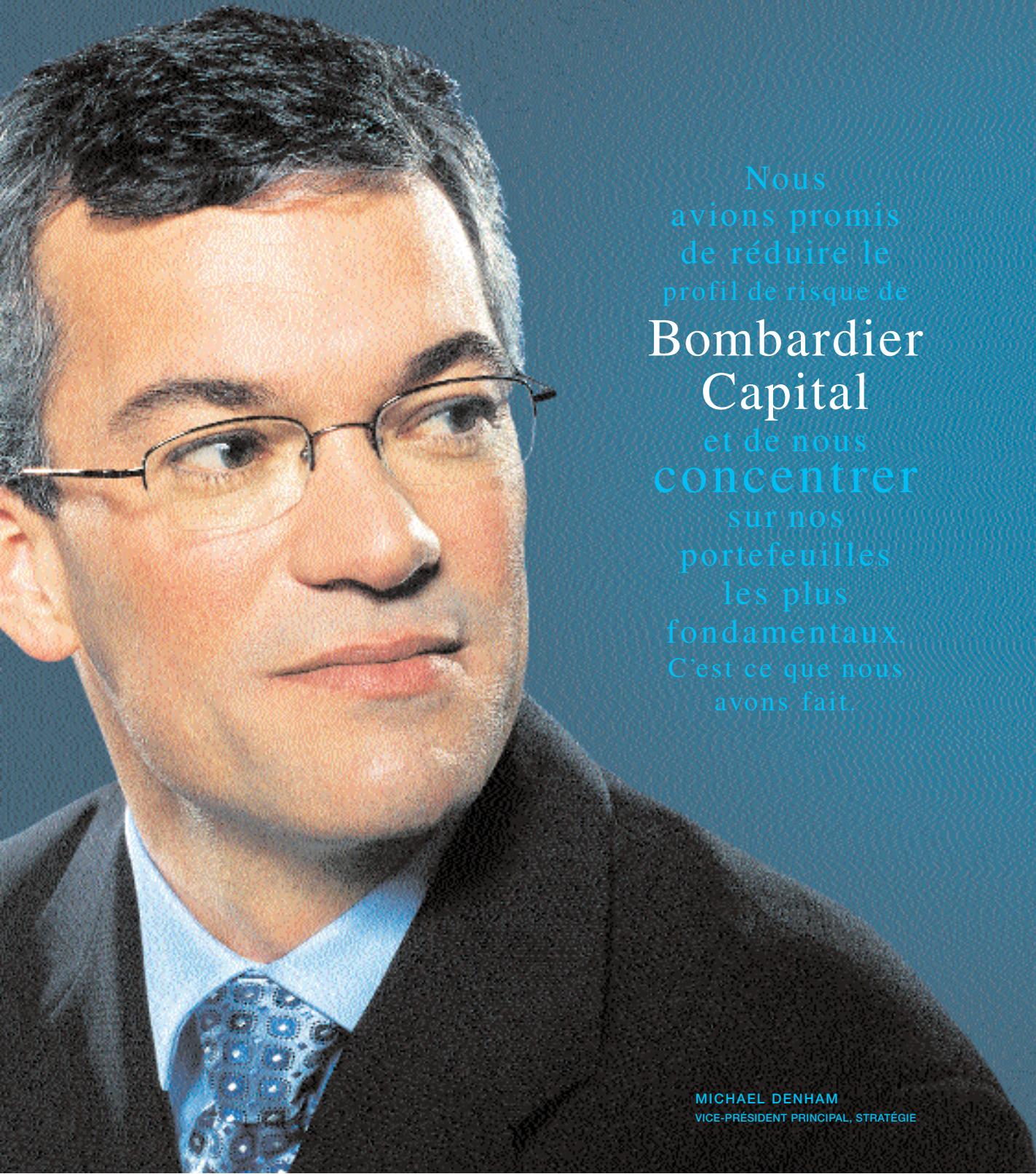


RÉJEAN BOURQUE
VICE-PRÉSIDENT, RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS

A man with short, graying hair, wearing a dark suit, a light blue shirt, and a striped tie. He is smiling slightly and gesturing with his right hand, palm facing up. The background is a plain, light-colored wall.

Une nouvelle
émission d'actions
a été sursouscrite de
400 MILLIONS \$.
Encourageant.

FRANÇOIS LEMARCHAND
VICE-PRÉSIDENT PRINCIPAL ET TRÉSORIER



Nous
avons promis
de réduire le
profil de risque de
Bombardier
Capital
et de nous
concentrer
sur nos
portefeuilles
les plus
fondamentaux.
C'est ce que nous
avons fait.

MICHAEL DENHAM
VICE-PRÉSIDENT PRINCIPAL, STRATÉGIE

Nous nous
sommes départis
de certains
actifs
pour nous
concentrer
sur les trains et
les avions.
La concentration
est la clé.



Les
trains,
où nous sommes
numéro
UN
au monde

pour
en savoir
plus
sur
les plans
du secteur
transport,
lire
page
34



WOLFGANG TOELSNER
CHEF DE L'EXPLOITATION, BOMBARDIER TRANSPORT



ANDRÉ NAVARRI
PRÉSIDENT, BOMBARDIER TRANSPORT

pour
en savoir
plus
sur
les réalisations
et les défis
du secteur
aéronautique,
lire
page
26



PIERRE BEAUDOIN
PRÉSIDENT ET CHEF DE L'EXPLOITATION,
BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

et **les avions,**
où nous sommes un
CHEF DE FILE
pour les avions
régionaux et
d'affaires.

Mais ce
n'est pas
encore assez.

Nous avons
restructuré

nos opérations aéronautiques
pour consolider
notre compétitivité
et notre leadership.
Et nous commençons
à en récolter
les fruits.

pour
en savoir
plus
sur
la restructuration
du secteur
aéronautique,
lire
page
26



MICHAEL RYAN
VICE-PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL, OPÉRATIONS BELFAST, BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

pour
en savoir
plus
sur
les programmes
de réduction
des coûts et
d'amélioration
de l'efficacité
du secteur
transport,
lire
page
34

Et
nous
démarrons
le
même
processus
dans le
secteur du
transport
sur rail.



MOYNA GREENE
VICE-PRÉSIDENTE PRINCIPALE, EFFICACITÉ OPÉRATIONNELLE

«Ce n'est
PAS LA FIN.
Ce n'est pas le
COMMENCEMENT
DE LA FIN, mais
c'est peut-être
LA FIN DU
COMMENCEMENT.»

—WINSTON CHURCHILL

A professional portrait of Paul M. Tellier, a middle-aged man with short, graying hair, wearing a dark suit, light blue shirt, and striped tie. He is looking slightly to the left of the camera with a neutral expression. The background is a solid, vibrant blue. The text 'Nous sommes' is overlaid in white serif font at the bottom of the image.

Nous sommes

PAUL M. TELLIER
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL



sur la bonne voie

LAURENT BEAUDOIN, FCA
PRÉSIDENT EXÉCUTIF DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

FIDÈLES à nos ENGAGEMENTS

Tel que le titre de ce document le suggère, nous avons fait beaucoup de progrès au cours d'un exercice financier particulièrement exigeant; et il nous reste encore beaucoup de progrès à faire.

Dans le rapport annuel de l'an dernier, j'ai brièvement décrit un plan d'action rigoureux, conçu pour répondre aux préoccupations des actionnaires, regagner la confiance du marché et restaurer la rentabilité de Bombardier. Au cours des 12 derniers mois, nous avons fait la preuve à la fois de notre capacité et de notre détermination à mettre ce plan à exécution.

En bref, nous avons réalisé ce que nous avons annoncé : nous avons été fidèles à nos engagements.

Voyons cela en détail. La première année du plan d'action comprenait un renforcement du bilan de Bombardier et un accroissement de notre fonds de roulement par le biais d'un programme d'augmentation du capital et la vente du secteur des produits récréatifs et de certains actifs non stratégiques. Le résultat ? Une émission d'actions ayant rapporté un produit total de 1,2 milliard \$, environ 400 millions \$ ou 50 % de plus que prévu au départ. Nos liquidités ont encore été augmentées grâce à la vente de notre secteur des produits récréatifs, qui s'est conclue en décembre 2003, pour un montant total de 960 millions \$.

La vente des actifs ainsi que la vente d'une partie importante du portefeuille d'avions d'affaires de Bombardier Capital ont porté le produit total découlant de notre programme d'augmentation du capital à quelque 2,5 milliards \$. De plus, nous avons renouvelé avec succès nos financements bancaires à court terme en Amérique du Nord et en Europe, confirmant ainsi la confiance des principaux prêteurs en Bombardier.

Par ailleurs, nous avons poursuivi la liquidation progressive et ordonnée de certains portefeuilles de Bombardier Capital qui se concentre maintenant sur deux domaines précis : le financement des stocks et le financement provisoire d'avions commerciaux, à l'intérieur de limites clairement définies en ce qui a trait au montant de capital pouvant être engagé et au nombre d'appareils. Nous avons également respecté notre engagement à changer notre méthode de comptabilisation par programme pour la méthode comptable du coût moyen dans le secteur de l'aéronautique, pour que les investisseurs aient une meilleure compréhension des résultats financiers de la Société. Poursuivant la simplification de notre structure, les secteurs de l'aéronautique et du transport assument dorénavant les responsabilités de Bombardier International. Sa mission d'établir des têtes de pont dans les marchés en émergence en Asie, en Europe de l'Est et en Amérique latine ayant été remplie, ses activités ont été intégrées aux groupes.

Ces réalisations représentent une formidable mise en route de notre plan. Elles nous ont donné une marge de manœuvre du point de vue du bilan et, tout aussi important, elles ont permis un recentrage de l'entreprise. Dans le marché mondial très concurrentiel d'aujourd'hui, se concentrer sur l'essentiel est clé.

Bombardier se concentre aujourd'hui sur les avions et les trains, un point c'est tout. Nous sommes maintenant en position de mettre tous nos efforts et nos ressources sur le maintien et l'amélioration de nos positions de chef de file des industries mondiales de l'aéronautique et du transport sur rail.

Bien que d'une importance significative, l'augmentation du capital et les mesures de recentrage énumérées ci-dessus ne constituaient que le début d'un plan d'action rigoureux et soutenu qui comprend aussi plusieurs autres étapes et encore plusieurs mois d'engagement et de travail assidu avant que notre tâche de reconstruction ne soit achevée. Nous avons déjà

entamé la deuxième année de ce plan qui comprend une consolidation des opérations manufacturières de Bombardier Aéronautique, déjà amorcée, et un programme complet de restructuration de Bombardier Transport. Ces mesures amélioreront la compétitivité de toutes nos opérations, en se concentrant résolument sur la performance et la rentabilité.

Toutefois, j'aimerais établir clairement que la rationalisation qui s'effectue dans les secteurs de l'aéronautique et du transport ne se veut pas une simple réduction de coûts. Il s'agit plutôt de renforcer la position concurrentielle de nos deux grands secteurs d'activité dans le contexte de changements fondamentaux qui affectent l'environnement dans lequel ils évoluent.

Aéronautique

Dans le domaine de l'aéronautique, les manufacturiers d'avions commerciaux continuent de subir les retombées du 11 septembre 2001 qui se reflètent dans la fragilité générale de l'industrie aérienne. Toutefois, à titre de créateur du biréacteur régional qui contribue au redressement de l'industrie aérienne, Bombardier offre une solution très recherchée aux difficultés des transporteurs. De fait, la demande pour les biréacteurs régionaux continue de progresser, et Bombardier demeure le leader du marché dans ce segment. Paradoxalement toutefois, plusieurs sociétés aériennes ont un accès limité aux ressources financières nécessaires pour acquérir de nouveaux appareils. Dans de telles circonstances, je suis particulièrement heureux de noter que Bombardier a accru ses livraisons d'avions régionaux au cours de l'an dernier, un exploit inégalé par la concurrence. À partir de maintenant, nous allons nous employer à faciliter l'accès aux sources de financement externes des clients d'appareils commerciaux, en vue de tirer avantage de la forte demande pour notre famille de produits Bombardier CRJ qui se positionne en tête du marché.

À l'automne 2003, nous avons annoncé une consolidation de nos opérations manufacturières liées aux avions d'affaires. L'assemblage final et l'aménagement intérieur des appareils Bombardier Learjet et Bombardier Challenger sont en cours d'intégration dans nos installations situées respectivement à Wichita au Kansas et à Montréal au Québec. La création de ces centres de fabrication intégrée générera des économies annuelles dès la première année complète d'exploitation.

Grâce à trois nouveaux biréacteurs d'affaires présentés au cours de 2004 et à la rationalisation de la production déjà amorcée, Bombardier Aéronautique est positionné pour tirer le maximum d'avantages d'une reprise anticipée du secteur des avions d'affaires.

En outre, nous commençons à voir des résultats concrets découlant des efforts considérables consacrés à la gestion des coûts et à la discipline financière qui ont été faits dans l'ensemble du groupe Aéronautique.

Transport

L'industrie mondiale du transport a, elle aussi, subi des changements fondamentaux en raison de facteurs tels la déréglementation, l'émergence de joueurs provenant du secteur privé et les nouvelles politiques et pratiques dans le marché clé qu'est l'Union européenne. Toutefois, la consolidation qui se poursuit au sein de l'industrie, consolidation dans laquelle Bombardier a été un participant important, n'a pas encore permis l'élimination de l'excès de capacité de production. Ainsi, plusieurs de nos usines européennes ont tourné récemment à moins de 50 % de leur capacité. Il nous fallait agir. À la fin de l'exercice financier, nous avons mis en place

une nouvelle équipe de direction à la tête de Bombardier Transport et annoncé une réorganisation majeure de son réseau manufacturier européen visant à éliminer la surcapacité, à diminuer les coûts et à accroître les marges bénéficiaires. Le groupe Transport réduira ses effectifs de 6 600 postes au cours des deux prochaines années, ce qui représente 18,5 % de l'ensemble de sa main-d'œuvre. La fermeture de sept sites de production dans cinq pays européens est proposée, alors qu'un programme d'amélioration des sites industriels visant à accroître l'efficacité opérationnelle sera mis en œuvre dans un certain nombre d'autres établissements manufacturiers. La mise en application de cette restructuration s'effectuera en consultation avec nos collaborateurs à l'interne et en parfaite conformité avec les lois et réglementations des différentes administrations locales.

Nous avons également remanié l'organigramme de Bombardier Transport pour simplifier les axes de responsabilité, réduire les coûts administratifs et, plus important encore, améliorer l'imputabilité. De plus, le groupe met en place un programme visant à maximiser la valeur de la chaîne d'approvisionnement.

Bien que regrettables, ces réductions sont absolument nécessaires pour équilibrer la présence industrielle de Bombardier Transport et la demande projetée du marché. Je suis confiant que le programme de restructuration permettra au groupe d'être beaucoup plus concurrentiel sur les marchés mondiaux du transport-passagers sur rail. De fait, j'ai le plaisir d'annoncer qu'au cours des derniers mois de l'exercice financier, non seulement avons-nous gagné un bon pourcentage de contrats, mais nous sommes également positionnés pour en tirer des marges acceptables. Ceci est le résultat d'un processus plus rigoureux de préparation des soumissions et de prise en compte des risques et imprévus.

Bombardier Capital

Les choses se déroulent tel que prévu chez Bombardier Capital, tant à ce qui a trait aux résultats qu'à la liquidation des portefeuilles. L'accent continue d'être mis sur une gestion rentable et professionnelle des activités poursuivies et sur la réduction constante des activités abandonnées.

Bâtir sur les forces de Bombardier

Bombardier compte de nombreux atouts dont un portefeuille de produits et services remarquables dans les secteurs du transport sur rail et des avions régionaux et d'affaires de même qu'une forte présence dans ces marchés, présence sur laquelle nous pouvons bâtir.

Notre impératif maintenant est d'optimiser ces portefeuilles, en perfectionnant encore davantage nos capacités d'exécution et en devenant de meilleurs gestionnaires de projets. Ceci est particulièrement crucial dans le secteur du transport où chaque contrat est un projet tout à fait unique. Exprimé simplement, notre objectif vise à offrir les meilleurs produits aux meilleurs coûts dans nos deux principaux secteurs, une saine combinaison qui se traduit par une valeur supérieure.

L'amélioration de notre compétitivité et de notre rentabilité nous donnera les ressources financières nécessaires pour réaliser la troisième phase de notre stratégie. Nous capitaliserons sur les occasions permettant une croissance rentable et maximiserons la valeur pour les actionnaires de Bombardier.

À cette fin, nous nous efforçons quotidiennement d'être fidèles à tous nos engagements. Chez Bombardier, le mot d'ordre est la concentration, tout comme le sont la détermination et l'imputabilité.

Remerciements

Le travail d'équipe est tout aussi crucial. J'aimerais donc profiter de l'occasion pour souligner l'arrivée de quelques nouveaux venus dans les rangs de la haute direction, et pour rendre hommage aux personnes ayant assumé des responsabilités supplémentaires. Pierre Alary, qui occupait le poste de vice-président, Finances, a été nommé vice-président principal et chef de la direction financière. Moya Greene, une vice-présidente principale à la

Banque Canadienne Impériale de Commerce qui a également occupé des postes aux échelons supérieurs de la fonction publique fédérale canadienne, a joint nos rangs à titre de vice-présidente principale, efficacité opérationnelle. André Navarri, dont les états de service comptent entre autres trois années à titre de président du volet transport du groupe Alstom, a été nommé président de Bombardier Transport le 22 février 2004. Wolfgang Toelsner, auparavant chef de la division Locomotives et fret de Bombardier Transport, a été nommé chef de l'exploitation du groupe Transport. Ensemble, ces personnes nous apportent talent et expérience qui complètent les compétences de notre équipe.

Je remercie également les employés, partout au sein de Bombardier, pour leur engagement et leur travail assidu. Je comprends qu'il soit particulièrement difficile de s'adapter aux circonstances actuelles pour des personnes qui font partie d'une entreprise qui a connu tant de succès dans le passé. Toutefois, je suis confiant que l'endurance dont savent faire preuve nos gens et qui a aidé Bombardier à surmonter les obstacles pour devenir une entreprise mondiale puissante, nous permettra de relever les défis actuels. Vos efforts sont appréciés.

De même, je souhaite réitérer mon appréciation de l'appui soutenu de l'actionnaire majoritaire. Notre président exécutif du conseil, Laurent Beaudoin, et la famille Bombardier nous ont épaulés dans nos efforts, non seulement en ce qui a trait à la vente de l'actif patrimonial du secteur des produits récréatifs, mais aussi en ce qui concerne l'ensemble du plan d'action. Enfin, je tiens aussi à remercier le conseil d'administration pour son soutien.

Priorités de l'exercice 2005

Au fur et à mesure que l'exercice 2005 se déroulera, nous allons poursuivre la mise en application de la restructuration et de la rationalisation de Bombardier Transport, en nous concentrant sur les coûts, la productivité, l'amélioration de la chaîne d'approvisionnement et la bonification du processus de soumissions. Également, nous allons examiner les moyens d'augmenter encore davantage notre part du marché des services à valeur ajoutée. Nous allons aussi travailler de concert avec nos clients, nos fournisseurs et nos partenaires de l'industrie pour apporter une plus grande standardisation dans les solutions de transport.

Chez Bombardier Aéronautique, nous continuerons de centrer nos efforts sur l'amélioration de notre compétitivité pour optimiser nos positions de leader sur le plan des avions d'affaires et celui des avions régionaux. Parmi nos autres priorités, nous devons tenter d'obtenir du financement à l'exportation pour les clients de nos appareils commerciaux et, à plus long terme, continuer à appuyer la proposition incitant le Canada à se doter d'une nouvelle politique globale de l'aéronautique. Une telle politique solutionnerait les problèmes liés à la recherche et au développement, à la fabrication, ainsi qu'au financement des ventes, permettant aux joueurs canadiens de l'industrie d'être sur un pied d'égalité avec les compétiteurs étrangers. Nous avons également formé un groupe de travail multidisciplinaire pour étudier la faisabilité de développer un avion commercial plus grand, de nouvelle génération.

Comme je le mentionnais au début de ce message, il reste encore beaucoup de progrès à faire. Toutefois, je peux vous assurer que les membres de l'équipe sont unis dans leur détermination à réussir la mise en œuvre des étapes restantes du plan d'action. Ensemble, nous continuons à respecter nos engagements.

Signé par

PAUL M. TELLIER
PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

RAVIVER notre vision

Il y a un an, dans mon message aux actionnaires, j'ai exprimé ma confiance à l'endroit de notre nouveau président-directeur général, Paul Tellier. Je suis heureux de constater qu'au cours des mois qui se sont écoulés, mon évaluation de son leadership s'est confirmée, tel que démontré par la refonte du capital et la restructuration de l'entreprise, de même que par le plan d'action en cours visant à restaurer la capacité de générer des bénéfices et de la valeur pour les actionnaires.

Je dois également souligner que ma confiance en M. Tellier est aussi partagée par ses pairs qui l'ont récemment désigné président-directeur général le plus respecté au Canada pour la deuxième année consécutive.

Un nouveau leadership était essentiel pour remettre Bombardier sur les rails, mais ce n'était là que la première étape. Au cours de l'exercice 2004, nous avons récolté les fruits d'un programme d'augmentation du capital ayant généré 2,5 milliards \$, un recentrage des activités de la Société autour de deux secteurs stratégiques, l'aéronautique et le transport, et l'introduction de mesures drastiques destinées à accroître la compétitivité de toutes nos opérations.

Régie d'entreprise : une autre priorité clé

Nous avons également consacré des efforts pour tirer parti de notre solide dossier dans le domaine de la régie d'entreprise. Notre approche à cet égard a toujours été de nous assurer que les activités de la Société soient bien gérées afin d'augmenter la valeur pour tous les actionnaires. Toutefois, dans le contexte du large débat public sur les enjeux de la régie d'entreprise, j'ai chapeauté, dès le début de l'exercice financier, une importante révision de la structure et des responsabilités de notre conseil d'administration. Cet examen a donné lieu à un certain nombre de mesures visant à améliorer encore davantage nos pratiques de régie d'entreprise, tout en assurant à la Société la capacité de se conformer aux changements considérables survenus en matière de divulgation de l'information et de réglementation.

Les détails de ces mesures, entrées en vigueur au moment de l'assemblée annuelle des actionnaires en juin 2003, sont présentés à la section Régie d'entreprise de ce rapport. Par ailleurs, pour faire suite à mes engagements pris il y a un an, j'aimerais passer brièvement en revue certains des changements majeurs qui ont été mis en œuvre.

Le comité exécutif a été aboli et les quatre comités du conseil sont : le comité de vérification, le comité des ressources humaines et de la rémunération, le comité de la régie d'entreprise et des nominations et le comité de surveillance des caisses de retraite. Tous ces comités sont composés exclusivement d'administrateurs hautement qualifiés et indépendants (non reliés). Nous avons également revu le mandat du conseil ainsi que mon mandat et celui du président-directeur général.

Sur ma recommandation, le conseil a nommé un administrateur délégué qui veille à ce que le conseil soit totalement indépendant de la direction. Le rôle d'administrateur délégué est assumé de manière très compétente par James E. Perrella, président du conseil et chef de la direction à la retraite de Ingersoll-Rand Company, qui siège sur le conseil de Bombardier depuis 1999. À leur gré, soit avant ou après chaque réunion régulière du conseil, les administrateurs indépendants se réunissent sous la présidence de M. Perrella, qui porte à l'attention du président exécutif du conseil et/ou du président-directeur général, les questions, commentaires ou suggestions émanant des administrateurs indépendants. L'administrateur délégué préside également le comité de la régie d'entreprise et des nominations.

L'évaluation continue et systématique de tous les aspects de la régie d'entreprise constitue une partie intégrante de notre approche. À titre d'exemple, l'une de mes principales responsabilités, tel que stipulé dans le mandat du président exécutif du conseil, est de s'assurer de la qualité et la continuité du conseil d'administration de Bombardier. Ceci implique des rencontres avec le comité de la régie d'entreprise et des nominations pour examiner la performance d'ensemble et les mandats du conseil ainsi que de ses comités, des présidents de comités et des membres individuels du conseil. Nos discussions portent également sur les candidatures potentielles au poste d'administrateur et les nominations en vue d'une participation au conseil.

Examen de la vente d'actifs par un comité spécial

La vente du secteur des produits récréatifs nous a fourni une occasion idéale de mettre en pratique notre approche en matière de régie d'entreprise.

Dès que des membres de la famille ont exprimé leur intérêt à faire partie d'un groupe d'acheteurs en vue d'assurer la stabilité et la continuité du secteur des produits récréatifs, des mesures appropriées ont été prises pour s'assurer que les droits de tous les actionnaires soient entièrement protégés par le biais d'un processus qui reflète les normes les plus élevées en matière de régie d'entreprise.

À titre de membre de la famille, je désire souligner que le processus complet de la vente a été examiné minutieusement par un comité indépendant du conseil. Ce comité était présidé par L. Denis Desautels, qui a déjà occupé le poste de vérificateur général du Canada.

Le conseil a reçu des avis favorables de la part de son propre conseiller financier, UBS, ainsi que de Morgan Stanley, conseiller financier du comité indépendant. De même, les administrateurs qui sont membres de la famille Bombardier, incluant le soussigné, se sont abstenus de participer aux réunions du conseil au cours desquelles la vente était discutée, et n'ont pas exercé leur droit de vote relativement à la transaction.

Assurer la conformité aux nouvelles réglementations

Au cours des derniers mois, Bombardier a résolument continué à mettre en place d'autres mesures importantes liées à la régie d'entreprise. En janvier 2004, à titre d'exemple, nous avons nommé un chef de la conformité qui a la responsabilité d'apporter de l'aide au conseil pour s'assurer de la pleine et entière adhésion aux lois et réglementations applicables, de même qu'une stricte conformité au code d'éthique et de conduite qui a été par ailleurs revu et actualisé au cours de l'année.

De plus, des processus internes encore plus rigoureux permettront au conseil de faire face aux responsabilités de surveillance considérablement accrues émanant des nouvelles réglementations canadiennes et américaines. Ainsi, la nouvelle législation canadienne requiert que le président-directeur général et le chef de la direction financière signent et déposent un formulaire d'attestation auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières pour chaque rapport trimestriel et pour chaque rapport annuel, un processus semblable à celui exigé par la loi américaine Sarbanes-Oxley.

Valeurs durables

Tout comme une bonne régie d'entreprise, l'innovation et l'entrepreneuriat sont des caractéristiques propres à Bombardier. C'est ce qui a permis à Bombardier Aéronautique de concevoir et de mettre sur le marché 15 nouveaux avions en 15 ans, soit plus que les deux autres principaux fabricants d'appareils commerciaux réunis. Le fait que nous ayons livré récemment notre millième avion Bombardier CRJ, un exploit accompli par seulement sept autres avions commerciaux au cours des 100 ans d'histoire de l'aviation, souligne encore davantage nos forces dans ce domaine. Ces caractéristiques sont également illustrées par les solutions à la fine pointe de la technologie du type « trains intelligents » développés par Bombardier Transport.

Je suis confiant que ces valeurs culturelles durables, la vision entrepreneuriale et la passion pour l'innovation qui nous ont poussés à révolutionner le transport aérien avec l'avion Bombardier CRJ, nous maintiendront à l'avant-garde des progrès futurs dans le transport aérien et sur rail. De fait, nous étudions la possibilité de développer un appareil commercial de nouvelle génération qui propulsera le voyage aérien à un niveau supérieur. Une équipe multidisciplinaire a été formée en mars 2004 pour évaluer un tel programme, et elle soumettra son rapport d'ici les 12 prochains mois.

Bien que le développement de produits continuera d'être important dans l'avenir de Bombardier, je dois signaler que l'innovation, c'est beaucoup plus que des nouveaux produits. L'innovation englobe également l'amélioration de la qualité, de la fiabilité et de la compétitivité des coûts des produits existants, de façon à offrir aux clients encore plus de valeur. Il s'agit d'élaborer et de diffuser les meilleures pratiques ainsi que de trouver des

moyens d'améliorer le service à la clientèle. Il faut aussi travailler plus intelligemment, précisément le type d'ingéniosité dont nous avons besoin pour maintenir notre force vive et rasseoir Bombardier sur des assises solides.

Remerciements

Une autre constante chez Bombardier est la qualité de notre personnel. Au nom du conseil d'administration, je voudrais remercier tous les employés pour leur loyauté et leur dévouement pendant cette période particulièrement difficile.

J'aimerais également remercier mes collègues du conseil d'administration pour leur travail sans relâche et leurs précieux conseils au cours d'une année marquée par une transformation profonde de Bombardier. Des remerciements particuliers sont adressés à André Desmarais, qui quitte le conseil après près de 20 années de service. En effet, M. Desmarais a occupé le poste d'administrateur de Bombardier depuis 1985 et a fortement contribué à notre succès au fil des ans. Également, j'aimerais profiter de l'occasion pour accueillir officiellement deux nouveaux membres qui ont joint les rangs de notre conseil au cours du dernier exercice, Michael H. McCain et Federico Sada G. M. McCain est président et chef de la direction de Les Aliments Maple Leaf Inc. et M. Sada G. est président et chef de la direction du fabricant de verre Vitro, S.A. de C.V.

Enfin, je veux transmettre l'appréciation du conseil à l'endroit de Paul Tellier et de son équipe pour les excellents progrès réalisés jusqu'à maintenant, et pour la ténacité dont ils font preuve en poursuivant la réalisation des phases restantes du plan d'action.

Il y a environ un an, lorsque nous avons amorcé les premières étapes visant à restaurer la compétitivité de la Société, personne n'a dit que la chose serait facile. Mais nous n'avons pas atteint l'objectif ultime. Il reste encore beaucoup de travail à accomplir.

Toutefois, grâce aux gestes déterminants posés au cours de l'année, nous avons clairement démontré que Bombardier possède toujours ce qu'il faut pour réussir. Au cours du processus, je sens que nous avons également commencé à raviver l'esprit et la vision qui ont fait de cette société une grande entreprise.

Nous sommes sur la bonne voie!

Signé par

LAURENT BEAUDOIN, FCA
PRÉSIDENT EXÉCUTIF DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

RÉGIE d'entreprise

Une saine régie d'entreprise a été fondamentale au succès de Bombardier au fil des ans. Conforme à cette tradition, et dans le contexte du large débat public sur les enjeux de la régie d'entreprise ainsi que des changements considérables apportés aux règlements sur les valeurs mobilières, Bombardier a entrepris, au cours du premier semestre de 2003, une révision complète de la structure et des responsabilités du conseil d'administration. Cette révision a engendré un certain nombre de changements visant à améliorer encore davantage la structure de la régie d'entreprise de la Société.

La nomination, en janvier 2004, d'un chef de la conformité pour aider le conseil à assurer le plein et entier respect des lois et réglementations applicables, de même qu'une stricte conformité au code d'éthique et de conduite de Bombardier, constitue l'un des plus récents reflets de cette approche proactive de la régie d'entreprise. Un code d'éthique et de conduite revu et actualisé au cours de l'année, de même qu'un nouveau programme de gestion des plaintes conçu pour permettre aux employés et autres intervenants de se faire entendre et de signaler toute préoccupation ou plainte, doivent entrer en vigueur, tel que prévu, au cours de l'exercice 2005.

Surveillance des caisses de retraite et gestion des actifs

En juin 2002, la Société a créé le comité de surveillance des caisses de retraite qui a reçu le mandat de superviser, revoir et surveiller l'investissement de l'actif des caisses de retraite de la Société, et d'autres affaires connexes. Également, l'équipe qui a la responsabilité de fournir les services de gestion aux caisses de retraite de la Société et aux comités de retraite relatifs aux actifs des caisses, relève maintenant directement du vice-président principal et trésorier. Ce changement a été effectué en vue d'améliorer les moyens de contrôle et de réaliser des synergies avec d'autres fonctions liées à la trésorerie.

Enfin, la politique d'investissement qui définit la composition d'actifs dans lesquels peuvent investir les différentes caisses a été révisée dans le but de réduire la volatilité des rendements. À cette fin, la portion des actifs devant être investis dans le marché boursier a été réduite.

Assurer la conformité aux nouvelles réglementations en matière de valeurs mobilières

Une autre priorité au cours de l'an dernier a été le lancement, par le service des finances de la Société, en collaboration avec le comité de vérification du conseil d'administration, d'un programme complet de transformation financière pour assurer une entière conformité aux nouvelles réglementations canadiennes en matière de valeurs mobilières.

Les règlements, qui sont entrés en vigueur le 30 mars 2004, comprennent de nouvelles exigences ayant trait aux obligations relatives à la divulgation continue de l'information; les responsabilités des comités de vérification et

la certification par le président-directeur général et le chef de la direction financière des rapports trimestriels et annuels. Enfin, ce processus sera similaire aux exigences de la loi américaine Sarbanes-Oxley.

Les nouvelles réglementations concernant les comités de vérification obligent les sociétés publiques canadiennes à se doter de comités de vérification composés d'administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Les émetteurs devront inclure une description de la formation pertinente et de l'expérience de chacun des membres du comité dans leurs notices annuelles. Également, les comités de vérification doivent être régis par un mandat écrit établissant certaines responsabilités réglementaires. Bien que la Société ait jusqu'en juillet 2005 pour se conformer à ces changements, la charte actuelle du comité de vérification du conseil d'administration de Bombardier est déjà en conformité.

Bombardier satisfait et, dans certains cas, va au-delà des exigences des nouvelles réglementations canadiennes en matière de valeurs mobilières, de même que des principes directeurs de régie d'entreprise de la Bourse de Toronto.

Traitement comptable des options d'achat d'actions

En conformité avec les tendances actuelles de pratiques de régie d'entreprise, la Société a décidé de présenter comme une dépense les options d'achat d'actions accordées aux employés clés et aux administrateurs. Ce changement est entré en vigueur le 1^{er} février 2004 et tient compte de toutes les options accordées au cours de l'exercice.

Rôles clairement délimités

Au cours de l'exercice 2004, les mandats et rôles du conseil d'administration et de ses comités, du président exécutif du conseil et du président-directeur général ont tous été révisés et clairement délimités, tel que résumé ci-dessous.

Conseil d'administration

Comme partie de son rôle d'intendance, le conseil d'administration avise la direction sur des questions importantes et a les responsabilités d'approuver la stratégie de Bombardier et de faire le suivi :

- des affaires financières ou touchant les contrôles internes;
- des questions ayant trait aux caisses de retraite;
- des questions environnementales ou touchant la santé et la sécurité; et
- des questions de régie d'entreprise.

Le conseil évalue également la planification de la relève et la politique de rémunération.

Quatre comités du conseil d'administration de Bombardier, composés exclusivement d'administrateurs réputés, qualifiés et indépendants (non reliés), contribuent à assurer le respect des plus hautes normes de régie d'entreprise.

En outre, en juin 2003, une structure formelle a été mise en place pour permettre au conseil d'administration de fonctionner de manière indépendante de la direction. Les administrateurs indépendants se réunissent sous la présidence de l'administrateur délégué, James E. Perrella, soit avant ou après chaque réunion régulière du conseil.

Comité de vérification

Le comité de vérification a pour mandat de seconder le conseil d'administration en matière de surveillance du processus de divulgation de l'information financière. Tous les membres du comité ont des compétences financières et au moins un membre, L. Denis Desautels, possède une expertise comptable et financière.

Président : L. Denis Desautels / **Membres :** Daniel Johnson; Michael H. McCain; Jalynn H. Bennett; James E. Perrella

Comité des ressources humaines et de la rémunération

Le comité des ressources humaines et de la rémunération fait le suivi de la politique de rémunération de la Société, évalue le rendement des hauts dirigeants de la Société et détermine leur rémunération. Le comité examine aussi les questions de planification de la relève, soumet des rapports au conseil d'administration et, lorsque pertinent, fournit des recommandations au conseil d'administration quant à la planification de la relève.

Président : Jean C. Monty / **Membres :** André Desmarais; James E. Perrella

Comité de la régie d'entreprise et des nominations

Le comité de la régie d'entreprise et des nominations fait le suivi des principes de régie d'entreprise, comprenant le code d'éthique et de conduite. Le président exécutif du conseil, en collaboration avec le comité, identifie les candidats potentiels au poste d'administrateur, étudie ces candidatures et formule les recommandations pertinentes au conseil. Le comité révisé également la performance du conseil d'administration, de ses comités et de leurs membres respectifs, et revoit périodiquement la taille et la composition du conseil, la rémunération des administrateurs en tenant compte des conditions et des pratiques du marché, de même que des risques et responsabilités. Le mandat du comité comprend également la formulation de recommandations concernant les principes directeurs de détention d'actions par les administrateurs.

Président : James E. Perrella / **Membres :** Daniel Johnson; Jean C. Monty

Comité de surveillance des caisses de retraite

La responsabilité première du comité de surveillance des caisses de retraite consiste à surveiller, revoir et suivre l'investissement de l'actif des caisses

de retraite de Bombardier, et affaires connexes, et de faire ensuite rapport au conseil d'administration.

Présidente : Jalynn H. Bennett / **Membres :** Daniel Johnson; L. Denis Desautels

Président exécutif du conseil

Le rôle du président exécutif du conseil d'administration consiste à s'assurer que le conseil s'acquitte de ses responsabilités de manière efficace, comprenne clairement, et respecte les limites existant entre les responsabilités du conseil d'administration et celles de la direction. Les responsabilités du président exécutif du conseil d'administration incluent :

- assurer le leadership pour améliorer l'efficacité du conseil d'administration;
- gérer le conseil d'administration et établir l'ordre du jour, en collaboration avec le président-directeur général;
- s'assurer de la qualité et de la continuité du conseil d'administration;
- agir comme intermédiaire entre le conseil d'administration et la direction, et représenter Bombardier auprès des groupes externes;
- assurer l'élaboration continue de saines pratiques de régie d'entreprise; et
- revoir les transactions de la Société et superviser le processus décisionnel en ce qui a trait aux acquisitions, désinvestissements et financements, en collaboration avec le président-directeur général.

Président-directeur général

Le président-directeur général a la responsabilité de la gestion des plans d'exploitation et stratégiques de Bombardier et de la mise en application des résolutions et politiques émanant du conseil d'administration. Les responsabilités spécifiques du président-directeur général sont les suivantes :

- fournir une orientation stratégique sous forme d'un plan stratégique et d'un plan d'affaires;
- gérer les affaires tant commerciales qu'internes de Bombardier, comprenant :
 - assumer la responsabilité des opérations quotidiennes, incluant la gestion du capital et la gestion financière;
 - mettre à exécution les décisions concernant les acquisitions, désinvestissements, financements et activités similaires, sujet à l'approbation préalable du conseil d'administration et en collaboration avec le président exécutif du conseil;
 - s'assurer que Bombardier ait en place des mesures de contrôle de divulgation et des procédures et contrôles internes efficaces;
 - identifier, évaluer et gérer les risques inhérents au cours normal des activités de Bombardier; de même que
- superviser les questions relatives à la régie d'entreprise, en collaboration avec le président exécutif du conseil et le comité de la régie d'entreprise et des nominations du conseil d'administration.

BOMBARDIER Aéronautique

Nous avons restructuré les opérations de Bombardier Aéronautique pour assurer sa compétitivité et sa position de chef de file, et nous commençons à en récolter les fruits.

Bombardier Aéronautique est un leader mondial en matière de conception et de fabrication de produits et de services novateurs sur les marchés des biréacteurs d'affaires, de transport régional et d'appareils amphibies. Forte de l'héritage en matière d'innovation de quatre des plus importants avionneurs d'origine du monde (Canadair, Short Brothers, Learjet, et de Havilland) qui consolident plus de 250 ans d'histoire de l'aviation, Bombardier Aéronautique a lancé 15 nouveaux programmes d'avion au cours des 15 dernières années, un fait inégalé dans l'industrie. Le groupe offre également le programme de multipropriété Bombardier* Flexjet* et le programme de nolisement d'avions Bombardier* Skyjet*, ainsi que des services techniques et de gestion, de maintenance d'appareils et de formation au pilotage.

Au cours de l'exercice 2004, des mesures énergiques ont été prises pour rationaliser les opérations, réduire les coûts et accroître la productivité, permettant au groupe de se positionner pour tirer le maximum de la demande solide et soutenue pour les avions de transport régional et d'une perspective qui s'améliore pour les avions d'affaires.

L'entrée en service des nouveaux avions d'affaires Bombardier* Challenger* 300 et Bombardier* Learjet* 40, qui sera suivie de celle de l'appareil Bombardier Global 5000* au cours du présent exercice, bonifie le portefeuille le plus moderne et le plus complet qui soit dans le domaine de l'aviation d'affaires, juste au moment où un plus grand nombre de clients se présentent sur le marché ou y reviennent. Ce trio de nouveaux biréacteurs d'affaires confirme la décision qu'a prise Bombardier de poursuivre ses investissements dans de nouveaux appareils au cours de la période prolongée de repli du marché, et atteste

de l'engagement soutenu de Bombardier à l'égard de l'innovation et du développement de produits.

Le groupe a également renforcé sa position à titre de premier concepteur et fabricant de biréacteurs régionaux, grâce aux livraisons initiales de l'appareil Bombardier* CRJ900* à 86 places, le premier avion de transport régional de 70 places et plus sur le marché.

La mise en application de mesures généralisées de réduction de coûts, la création de centres de fabrication intégrée pour les avions d'affaires, la réouverture des conventions collectives aux installations de Toronto en Ontario et de Wichita au Kansas, ainsi que l'impartition de certaines fonctions liées à la technologie de l'information ont toutes contribué à alléger l'organisation et à la rendre plus concurrentielle, lui permettant ainsi de mieux répondre aux réalités d'un marché en évolution.

En mars 2003, le groupe a annoncé la réduction de ses effectifs de 3 000 personnes touchant les installations situées à Montréal, Toronto et Belfast. Ce processus est maintenant achevé.

En octobre 2003, des plans ont été dévoilés visant la création de centres de fabrication intégrée pour les avions d'affaires Bombardier Learjet et Bombardier Challenger aux installations de Wichita et de Montréal. Lorsqu'elle sera implantée, cette initiative résultera en des économies annuelles évaluées à 33 millions \$, et en une diminution de 1 150 postes.

En combinant les activités d'assemblage final et d'aménagement intérieur dans les mêmes sites, les nouveaux centres de fabrication permettront de réduire substantiellement le temps du cycle de fabrication et les niveaux de stocks, un plus pour les clients de Bombardier.

Environ 800 des emplois touchés par la rationalisation de la production se situent à Tucson en Arizona. Toutefois, le Centre de services à l'aviation d'affaires de Bombardier poursuivra ses

activités à ce site, situé à proximité de l'aéroport international de Tucson. En outre, Tucson a été retenue pour accueillir le Centre de services Bombardier Avions régionaux pour l'Ouest, ce qui entraînera la création d'environ 300 nouveaux emplois sur une période de trois ans.

La consolidation des activités relatives aux pièces de rechange pour les appareils régionaux et d'affaires en une seule organisation de logistique a été annoncée en janvier 2004. Cette mesure vise à fournir à la clientèle un service nettement amélioré. La nouvelle organisation migrera vers un système opérationnel unique basé sur SAP*, et établira de nouveaux entrepôts de distribution à Chicago et Francfort qui seront exploités par l'entreprise de renommée mondiale, Caterpillar Logistics Services.

L'engagement du groupe envers l'innovation a été souligné, en décembre 2003, par la livraison du 1 000^e avion Bombardier* CRJ*. À la clôture de l'exercice le 31 janvier 2004, le total des livraisons avait atteint 1 046 appareils, faisant ainsi du Bombardier CRJ le sixième programme d'avion à réaction commercial le plus populaire de l'histoire. L'incursion dans un domaine inexploré, au milieu des années 1980, alors qu'il n'existait aucun marché évident pour un biréacteur régional, a inspiré une révolution dans le domaine du transport aérien qui se poursuit encore aujourd'hui. Ce type d'appareil constitue le fer de lance du redressement de l'industrie aérienne.

Malgré les problèmes que connaît l'ensemble de l'industrie aérienne, le secteur du transport régional est en croissance et s'avère rentable, et les biréacteurs régionaux continuent d'être essentiels à la santé économique des principales sociétés aériennes. Pour preuve, entre avril 2000 et avril 2003, la capacité passagers des biréacteurs régionaux aux États-Unis s'est accrue de 97 %. Autre témoignage de cet essor, au début du mois de mars 2004, Delta Connection a converti des options d'achat d'appareils régionaux

Bombardier* CRJ200* de 50 places en une commande ferme de 32 appareils.

La famille d'avions Bombardier CRJ de 50, 70 et 86 places offre une communauté et une flexibilité incomparables en matière de formation, de maintenance et d'affectation des équipages qui se traduisent en des coûts d'exploitation nettement moindres et des possibilités de profits accrus pour les transporteurs. De plus, le marché tend vers de plus gros appareils de transport régional et le fait que Bombardier ait été le premier à mettre en service des appareils de 70 et 86 places représente un net avantage. Sept des dix plus importantes sociétés aériennes commerciales dans le monde disposent d'avions régionaux Bombardier CRJ200 et Bombardier* CRJ700*.

Au 31 janvier 2004, 143 des appareils de plus grande dimension Bombardier CRJ700 et Bombardier CRJ900 étaient déjà en exploitation. Deux des récentes livraisons étaient destinées à Shandong Airlines, faisant du Bombardier CRJ700 le premier biréacteur régional de 70 places à être mis en service en Chine, voire même dans l'ensemble de la région Asie-Pacifique. La Société est confiante que la demande pour sa famille d'avions régionaux, chef de file du marché, se poursuivra pendant encore de nombreuses années.

Il existe également un intérêt significatif pour l'appareil Bombardier* Q400* à turbopropulsion de nouvelle génération. Le modèle de 70 places offre toutes les caractéristiques du confort d'un biréacteur, combinées aux coûts d'exploitation les plus faibles de n'importe quel appareil régional présentement sur le marché. La société FlyBE, du Royaume-Uni a commandé 17 appareils additionnels Bombardier Q400 au cours du dernier exercice, et la firme All Nippon Airways du Japon en a ajouté deux autres à sa flotte. Pendant ce temps, la société australienne Qantas a commandé six Bombardier* Q300* à turbopropulsion

de 50 passagers et, après la fin de l'exercice, a converti une option d'achat pour une septième commande ferme.

D'autres réalisations du secteur de l'aéronautique au cours de l'année dernière sont dignes de mention : le succès du premier vol de l'appareil Bombardier Global 5000, qui a reçu la pleine certification de type de Transports Canada le 12 mars 2004, et qui doit entrer en service au cours du quatrième trimestre de cette année; la livraison du 600^e Bombardier Challenger en octobre 2003; la livraison du premier appareil Bombardier Challenger 300 le 23 décembre 2003; et, le 21 janvier 2004, la livraison du premier biréacteur d'affaires Bombardier Learjet 40. Un autre élément positif a été l'acquisition par le gouvernement italien de trois autres appareils amphibies Bombardier* 415*.

De plus, le groupe ajoutera 17 nouveaux appareils Challenger 300 à la flotte du programme Bombardier Flexjet au cours des prochains mois. À la fin de mars 2004, les quatre appareils de ce programme avaient enregistré plus de 900 heures de vol, alors que les deux Learjet 40 avaient à leur crédit plus de 200 heures de vol. Bombardier a récemment conclu un partenariat avec le programme de jets privés de Delta AirElite** pour rendre son programme de multipropriété Flexjet encore plus accessible. De même, le programme de nolisement de vols Bombardier Skyjet a été étendu à l'Europe, permettant aux clients de profiter des multiples avantages des vols privés, à prix abordable.

Au cours des 12 prochains mois, Bombardier étudiera également la faisabilité de développer une nouvelle génération d'avion commercial. Gary R. Scott, un cadre supérieur ayant fait une longue carrière chez Boeing, a été nommé président du programme du nouvel avion commercial. Il a la responsabilité de diriger une équipe multidisciplinaire qui examinera de façon approfondie le potentiel d'un tel programme.

Comme vous pourriez vous y attendre de la Société qui a révolutionné le transport aérien régional avec l'avènement du Bombardier CRJ, l'objectif consiste à mettre au point un appareil commercial de nouvelle génération véritablement à la fine pointe, offrant à la clientèle des avantages marqués comparativement à tout ce que la concurrence propose en matière d'efficacité opérationnelle. Cela requiert un marché bien défini et une solide analyse de rentabilité avant que la décision d'aller de l'avant ne soit prise.

Bien que le groupe ait accru ses livraisons d'avions d'affaires et de transport régional en dépit de conditions de marché difficiles au cours de l'exercice 2004, il reste encore des défis de taille à relever. L'une des questions sur lesquelles Bombardier Aéronautique continuera de se pencher est la nécessité d'assurer la disponibilité de financement pour ses appareils régionaux. Ceci demeure un facteur crucial, compte tenu des contraintes financières auxquelles font face les transporteurs. De plus, le groupe poursuivra sa démarche visant à être plus attentif et orienté vers sa clientèle, tout en réduisant les coûts pour accroître sa compétitivité. La nouvelle initiative concernant les pièces de rechange constitue un bon exemple de cet engagement.

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

** SAP est une marque de commerce de SAP AG.

** AirElite est une marque de commerce de Delta Corporate Identity, Inc.













BOMBARDIER Transport

Bombardier Transport est le leader mondial reconnu de l'industrie de la fabrication et des services liés au matériel de transport sur rail. Sa vaste gamme de produits comprend les voitures passagers et les systèmes de transport intégrés. Le groupe fabrique également des locomotives, des wagons de marchandises, des systèmes de propulsion et de contrôle ainsi que des systèmes de contrôle ferroviaire pour une clientèle internationale.

Des décisions difficiles ont été prises au cours des récents mois pour s'assurer que le leadership du groupe sur les marchés soit davantage reflété sur le plan de sa performance globale, par des marges bénéficiaires plus élevées et une meilleure capacité à générer des bénéfices. Une nouvelle équipe de haute direction a été mise en place. Le groupe a adopté une structure organisationnelle simplifiée qui facilitera l'amélioration de l'imputabilité. Depuis la fin de l'exercice, des programmes ont été annoncés en vue d'une restructuration majeure qui inclura la rationalisation de son réseau manufacturier européen sous-utilisé, réduisant ainsi de manière significative les effectifs totaux et raffinant les processus d'approvisionnement et la gestion de projets.

En ce qui a trait au leadership, André Navarri, une figure connue et respectée au sein de l'industrie mondiale du transport, a joint les rangs de Bombardier Transport à titre de président du groupe le 22 février 2004. Les capacités démontrées de M. Navarri d'établir et d'exécuter avec succès un plan stratégique viennent appuyer ses solides compétences en matière de gestion de projets et sa compréhension de l'importance de la rentabilité. Wolfgang Toelsner, qui dirigeait auparavant la division Locomotives et wagons de marchandises du groupe, a été nommé chef de l'exploitation, un rôle qui était auparavant dévolu au président.

La restructuration complète annoncée le 17 mars 2004 vise à résoudre le problème de surcapacité de production et à apporter des améliorations sur le plan de la performance. Les sites considérés

pour fermeture en 2004 sont Amadora au Portugal et Doncaster et Derby Pride Park au Royaume-Uni. La fermeture des sites d'Ammendorf en Allemagne; de Kalmar en Suède; de Pratteln en Suisse et de Wakefield au Royaume-Uni est envisagée pour 2005. Aucune des sept usines dont la fermeture est envisagée n'a de travail planifié après 2005.

Cinq sites additionnels : à Crespain en France; Aachen et Siegen en Allemagne; Bruges en Belgique et Crewe au Royaume-Uni seront inclus dans la phase initiale d'un programme mondial d'amélioration des sites industriels, lequel sera éventuellement mis en application dans l'ensemble des installations manufacturières du groupe. Ce programme sera axé sur la diminution des niveaux de stocks et des coûts de production, l'amélioration des processus d'évaluation du temps de fabrication et l'augmentation de l'efficacité de la configuration des sites.

Les fermetures d'installations européennes et les réductions additionnelles des effectifs proposées à l'échelle mondiale toucheront 6 600 postes, et rééquilibreront la présence industrielle de Bombardier Transport en fonction de la demande projetée.

Plus tôt au cours de l'année, la division industrielle qui avait la responsabilité du réseau manufacturier européen, a été dissoute. Les installations manufacturières ont été intégrées aux divisions pertinentes, permettant à chacune d'avoir la responsabilité directe non seulement du marketing, des ventes et de l'ingénierie, mais aussi celle de la production.

La direction cible également la chaîne d'approvisionnement du groupe pour réaliser des économies significatives et en améliorer l'efficacité, puisque les matériaux représentent environ 65 % de la structure des coûts de Bombardier Transport. Une mesure d'intégration de l'approvisionnement, lancée au début de 2004, vise à rationaliser le nombre de fournisseurs, à accroître la standardisation des pièces et à centraliser les processus

de négociations pour générer des économies d'échelle partout où cela est possible.

Afin de se concentrer sur l'amélioration des marges, le groupe a adopté une approche plus rigoureuse en matière de préparation des soumissions. Ceci nécessite que les imprévus et les risques soient bien identifiés et comptabilisés adéquatement lors du calcul du prix. Si une soumission n'est pas conforme aux critères stricts des marges bénéficiaires, elle ne sera pas poursuivie.

Le groupe vise également à exécuter les contrats de manière impeccable grâce à une gestion de projets plus serrée. Tous les contrats seront soumis à un examen minutieux et continu qui comprendra des révisions périodiques de l'ensemble du projet, des rajustements réguliers des coûts estimés et une gestion améliorée des réclamations. De même, les gestionnaires de projets bénéficieront d'une formation additionnelle et d'une plus grande autonomie.

Bombardier Transport s'efforce aussi de faire un plus grand usage des plateformes de produits communes et des technologies éprouvées, une approche qui sera bénéfique à la fois pour la Société et pour ses clients. Le groupe a lancé deux nouvelles marques de voiture au cours de l'année, Bombardier* FLEXITY* pour les véhicules légers sur rail et Bombardier* TRAXX* pour les locomotives. Les deux familles de produits offrent à la clientèle d'importantes synergies sur le plan des plateformes, comprenant une standardisation et une modularisation accrues, des économies en matière de dépenses en immobilisations, de coûts du cycle de vie et de pièces de rechange. Les automotrices Bombardier* Talent* et AGC continuent d'être parmi les familles de trains régionaux qui connaissent le plus de succès.

Ainsi combinées, de telles initiatives permettront de réduire les coûts de production et d'accroître la compétitivité et la capacité de répondre aux engagements pris envers les clients. Le résultat sera un groupe remanié et mieux adapté pour répondre

aux marchés qui ont connu des changements rapides en raison d'une plus grande libéralisation, d'un examen plus minutieux des dépenses des organismes publics et de la croissance continue du secteur des services.

Par ailleurs, Bombardier Transport a maintenu son engagement à l'égard du développement de nouvelles technologies qui fourniront à la clientèle une valeur ajoutée en matière de coûts d'exploitation et d'utilisation améliorée des actifs. À titre d'exemple, lors du 55^e congrès mondial de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP), qui s'est déroulé à Madrid au mois de mai 2003, le groupe a dévoilé sa nouvelle technologie de système entièrement intégré d'assemblage composite (Bombardier* FICAS*). La technologie FICAS utilise des matériaux minces, modulaires en sandwich et des techniques d'assemblage composite qui permettent aux ingénieurs concepteurs de réduire l'épaisseur de la paroi latérale d'une voiture de quelque 75 %. Les avantages comprennent un plus grand espace intérieur qui se traduit par une capacité accrue, jusqu'à 10 % plus de passagers pour une dimension extérieure donnée de voiture, et un poids moindre, diminuant ainsi la consommation énergétique. Une version perfectionnée de la voiture C20 de Bombardier, utilisée par le métro de Stockholm, qui incorpore la technologie FICAS, est entrée en service à la fin de 2003.

On retrouve également la solution d'économie d'énergie Bombardier* Mitrac*, basée sur des condensateurs double couche à haute performance qui peuvent réduire jusqu'à 30 % la consommation d'énergie d'un système de tramway. Grâce à la solution d'économie d'énergie Bombardier Mitrac, les ingénieurs de Bombardier Transport ont pu relever le défi d'incorporer un système de recyclage d'énergie à un système de tramway à plancher bas.

Le groupe a également lancé les premières applications commerciales du système à la fine

pointe de gestion du trafic ferroviaire européen ERTMS de niveau 2 qui a permis d'établir un record de ponctualité de près de 100 % dans le cadre d'un projet pilote en Suisse. La nouvelle norme ERTMS va considérablement accroître l'efficacité des systèmes de trafic ferroviaire européens en facilitant la circulation transfrontalière, menant à des capacités accrues, des vitesses plus élevées et des coûts d'exploitation moindres.

Bombardier Transport a inscrit de nouvelles commandes d'une valeur totale de 15,7 milliards \$ au cours de l'exercice 2004. D'importants nouveaux contrats reflètent à la fois l'étendue du portefeuille du groupe et sa présence à l'échelle mondiale. Ils comprennent : un contrat de 729 millions \$ pour un système de métro entièrement automatisé à Taipei; une commande de Deutsche Bahn pour 233 voitures à double niveau, d'une valeur de 495 millions \$; une commande des Chemins de fer autrichiens (ÖBB) pour 240 rames automotrices électriques, d'une valeur de 248 millions \$; une commande de 191 millions \$ de la part de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) pour 46 tramways, ainsi que des services de modernisation; une commande de 170 millions \$ de la part de la société ferroviaire italienne Trenitalia pour 48 locomotives électriques pour trains-passagers; une commande des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) pour 18 locomotives à marchandises multi-système, d'une valeur de 103 millions \$ et enfin une commande de 40 millions \$ de la part du ministère des Chemins de Fer de la République populaire de Chine pour 38 voitures-passagers interurbaines de luxe.

Les principaux contrats de services comprennent des ententes de maintenance à long terme de voitures conclues avec la Massachusetts Bay Transportation Authority et la Southern California Regional Railway Authority aux États-Unis. En février 2004, après la fin de l'exercice, un consortium composé de Bombardier

Transport et de Patentes Talgo a été choisi par les Chemins de fer nationaux espagnols (RENFE) pour entretenir leur parc de 16 trains à grande vitesse AVE** S 102, pendant une période de 14 ans. La portion de ce contrat dévolue à Bombardier est évaluée à environ 208 millions \$. Des travaux initiaux ont également été entrepris au cours de l'exercice 2004 dans le cadre de l'imposant projet du métro de Londres. À titre de partenaire des consortiums Metronet et de fournisseur clé en main du projet, la portion des contrats de Bombardier Transport représente une somme d'environ 3,4 milliards £, ou 7,9 milliards \$, sur une période de 15 ans. L'ampleur du projet de Londres et son importance vitale pour l'avenir du transport urbain dans l'une des plus grandes villes du monde, soulignent encore davantage le rôle de chef de file du groupe et la confiance qu'il s'est gagnée au niveau du marché mondial.

Perspectives

Des spécialistes prévoient que le marché mondial du transport sur rail enregistre une croissance annuelle de 3 à 5 %, au cours des cinq prochaines années. De plus, la croissance des marchés de services et de systèmes de transport intégrés, qui comptent parmi les forces de Bombardier Transport, devraient dépasser ce taux. Grâce à l'importante restructuration présentement mise en œuvre, le groupe sera encore mieux positionné pour tirer avantage des occasions de croissance à long terme.

Une attention constante portée aux coûts, à la productivité et à l'amélioration de la gestion de projets devrait se traduire par une efficacité bénéficiaire accrue, alors que Bombardier Transport va de l'avant avec la réalisation de son carnet de commandes qui s'établissait à 31,4 milliards \$ à la fin de l'exercice, tout en poursuivant de nouvelles activités rentables.

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

** AVE est une marque de commerce de RENFE.

RESPONSABILITÉ SOCIALE et durabilité

Bombardier est fière de sa réputation de citoyen corporatif responsable et de sa contribution au mieux-être des communautés.

La Société est consciente que de mener ses activités d'une manière socialement responsable et durable est indispensable au succès à long terme de l'entreprise, de ses actionnaires et, bien sûr, de la collectivité dans son ensemble. Par conséquent, elle vise une amélioration continue en ce qui a trait aux trois éléments essentiels de la durabilité, soit les facteurs économiques, sociaux et environnementaux. Depuis toujours, Bombardier est un employeur de choix qui fournit des milieux de travail sains et sécuritaires, et laisse en héritage aux générations futures un environnement naturel en bon état.

Une durabilité améliorée contribue à assurer des emplois de qualité et des retombées économiques

Du point de vue économique, la Société s'efforce plus que jamais de tirer le meilleur parti possible de ses ressources, qu'il s'agisse des personnes, des usines, des procédés, ou des matières premières qui lui permettent d'offrir des produits et des services novateurs. Une amélioration accrue de la durabilité et de la compétitivité des opérations de Bombardier contribue à produire des avions et des trains présentant une valeur exceptionnelle pour les clients en matière de prix d'achat, d'économies opérationnelles et de coûts complets de cycle de vie, tout en fournissant des rendements supérieurs aux actionnaires. La Société procure également des emplois de haute qualité et rémunérateurs, qui lui permettent d'embaucher et de retenir des employés de premier ordre, et poursuit son implication sur le plan socio-économique.

Redonner à la communauté

Dans une perspective sociale, Bombardier se fait un point d'honneur de contribuer au bien-être des

villes et communautés où elle exerce ses activités, partout dans le monde. Des collectivités, grandes et petites, où les employés et leur famille vivent.

Au Canada, la Fondation J. Armand Bombardier a depuis longtemps été une force motrice à cet égard. La Fondation a été créée en 1965 par la famille du fondateur de Bombardier pour poursuivre le travail humanitaire qu'il avait entrepris. La Fondation se concentre principalement sur les domaines des arts et de la culture, de l'éducation, de la santé et des services sociaux. Elle continue également à appuyer les activités du Musée J. Armand Bombardier et du Centre culturel Yvonne L. Bombardier, tous deux situés à Valcourt au Québec, ville natale du fondateur de la Société.

Au cours de l'exercice 2004, la Fondation a versé des dons totalisant près de 8 millions\$ à divers organismes tant au Québec que dans le reste du Canada. Elle a ainsi appuyé des chaires universitaires et des campagnes de financement pour de grandes universités canadiennes, pour des hôpitaux, et pour la recherche en soins de santé. La Fondation a de plus offert un soutien, notamment, aux familles démunies, aux femmes en détresse, et à la réinsertion sociale dans les principaux centres urbains.

Plusieurs dons de la Fondation représentent des sommes importantes pluriannuelles qui permettent aux bénéficiaires de démarrer des projets d'investissement ou d'établir des chaires universitaires qui requièrent une source assurée de financement sur une longue période. L'appui à la Fondation de l'Université du Québec à Montréal pour la création d'un centre préparatoire pour les études à l'étranger en est un exemple. Dans le domaine des soins de la santé, les récents bénéficiaires du soutien de la Fondation comprennent la Fondation québécoise du cancer, la Fondation de l'hôpital Douglas, la Fondation du centre hospitalier Notre-Dame de la Merci, la Fondation de la recherche sur les maladies infantiles, toutes situées au Québec, ainsi que la St. Joseph's

Foundation de Thunder Bay en Ontario, pour n'en nommer que quelques-unes.

Plusieurs œuvres caritatives continuent également de bénéficier de la générosité de Bombardier et de ses employés. À Montréal, la Fondation contribue à l'organisme du Père Emmett Johns, Le Bon Dieu dans la rue, qui vient en aide aux jeunes sans abri et « à risque ». En outre, les employés, conjointement avec la Fondation et la famille Bombardier, ont contribué 1,3 million\$ à la campagne de souscription annuelle de Centraide. Le même geste s'est reproduit à plusieurs autres installations de Bombardier, alors que la Société et ses employés ont fait équipe pour prêter main-forte aux plus démunis.

Les activités de bienfaisance de Bombardier ne se limitent aucunement à la Fondation. La Société elle-même, chacun de ses secteurs d'activité et des sites individuels, à l'échelle mondiale, sont impliqués dans une myriade d'activités en appui à l'éducation, aux arts et à la culture, et à l'engagement communautaire. À titre d'exemple, à Toronto, Bombardier Aéronautique a offert son site de Downsview lors du concert des Rolling Stones organisé pour dynamiser l'économie de la ville, particulièrement sur le plan touristique, après la vague du SRAS. L'événement a attiré quelque 450 000 amateurs de rock'n'roll provenant de partout en Amérique du Nord. D'autres gestes moins spectaculaires, mais tout aussi méritoires sur le plan des contributions communautaires, comprennent : l'appui soutenu de Bombardier Capital à l'égard d'un centre de la petite enfance dont la clientèle est constituée d'enfants issus de familles à faibles revenus, à Jacksonville en Floride; le parrainage par Bombardier Transport du *Technology Challenge* de Maryborough en Australie, impliquant des équipes d'étudiants de niveau secondaire qui devaient concevoir, construire, tester et effectuer une course de véhicules alimentés au CO₂; des ateliers pour enfants, commandités par la Fondation

de Bombardier Aéronautique en Irlande du Nord, dans le cadre des célébrations du Centenaire de l'aviation à Belfast; de même qu'une exposition de locomotives historiques, mise sur pied par les employés des installations de Crewe au Royaume-Uni, qui a remporté un très vif succès attirant quelque 30 000 visiteurs et permettant d'amasser plus de 60 000 £ (145 000 \$) pour les œuvres caritatives locales.

Au Canada, Les Grands Ballets Canadiens de Montréal, le Centre des sciences de Montréal et l'Orchestre symphonique de Montréal ont reçu un appui financier de la part de Bombardier, tout comme l'orchestre symphonique de Toronto. Un don de l'entreprise, apparié par la Fondation, a également été fait pour aider à restaurer le site naturel du parc Point Pleasant à Halifax, qui avait été détruit par l'ouragan Juan, en septembre 2003.

**Approche intégrée de la santé,
de la sécurité et de l'environnement**

Une réduction de 60 % du taux de fréquence des accidents de travail au cours des cinq dernières

années démontre l'engagement soutenu de Bombardier envers l'amélioration continue en matière de santé et sécurité au travail. Au cours de la dernière année seulement, la Société a réussi à réduire le taux de fréquence de 22 % additionnels, passant de 3,2 à 2,5 accidents par 200 000 heures de travail. L'objectif est d'abaisser ce taux au niveau de 0,5 d'ici la fin de l'exercice 2006.

La politique de santé, sécurité et environnement de l'entreprise, a été mise en œuvre dans l'ensemble de l'entreprise au cours de l'exercice 2004. Des progrès additionnels ont également été réalisés pour l'obtention de l'homologation de toutes les installations à la norme OHSAS 18001, reconnue à l'échelle internationale. À la fin de l'exercice, 42 % des sites de Bombardier avaient complété le processus.

D'un point de vue environnemental, l'engagement de Bombardier à l'égard d'un monde plus respectueux de l'environnement débute avec des produits clés : des véhicules de transport public, des trains de banlieue et inter-cités,

des avions d'affaires et régionaux moins énergivores et aidant à désengorger les voies de circulation urbaines et les autoroutes, tous conçus pour transporter les gens plus rapidement et de manière plus efficace. De la conception du produit à sa performance, en passant par les activités d'approvisionnement et les activités de fabrication, la bonne gestion environnementale est un facteur essentiel. Au cours de la dernière année, cette approche globale s'est reflétée, entre autres, avec la signature, par Bombardier Transport, de la Charte de durabilité de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP), de même que par des mesures qui ont permis de réduire de manière substantielle les déchets dangereux et les émissions de gaz à effet de serre du site de Bombardier Aéronautique, à Belfast.

Enfin, soulignons que plus de 90 % des installations manufacturières de Bombardier sont maintenant homologuées à la norme environnementale ISO 14001 de l'Organisation internationale de normalisation, située à Genève.

POUR LES EXERCICES CLOS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS, SAUF LES MONTANTS PAR ACTION ET LE CARNET DE COMMANDES)

	2004	2003
Revenus	21 321 \$	21 189 \$
Bénéfice avant éléments spéciaux et impôts sur les bénéfices	439 \$	381 \$
Impôts sur les bénéfices (recouvrement)	205 \$	(221) \$
Perte nette	(89) \$	(615) \$
Perte par action – de base	(0,07) \$	(0,47) \$
Dividende par action ordinaire		
Classe A	0,09	0,18
Classe B	0,091563	0,181563

AUX 31 JANVIER	2004	2003
Total de l'actif	25 569 \$	29 124 \$
Capitaux propres	3 250 \$	2 741 \$
Acquisitions d'immobilisations corporelles, nettes	252 \$	633 \$
Carnet de commandes (EN MILLIARDS DE DOLLARS CANADIENS)	45,9 \$	44,4 \$
Valeur comptable de l'action ordinaire (EN DOLLARS CANADIENS)	1,55 \$	1,60 \$
Nombre d'actions ordinaires		
Classe A	342 018 248	342 020 138
Classe B	1 407 566 670	1 035 666 780

Fourchette du cours des actions

(EN DOLLARS CANADIENS)	2004	2003
Classe A		
Haut	6,32 \$	15,67 \$
Bas	2,95 \$	3,19 \$
Fermeture	5,96 \$	5,34 \$
Classe B		
Haut	6,28 \$	15,67 \$
Bas	2,56 \$	3,13 \$
Fermeture	5,99 \$	5,12 \$

Capitalisation boursière
10 480 millions \$
(AU 31 JANVIER 2004)

Évolution du cours de l'action de Bombardier

DU 31 JANVIER 2003 AU 31 JANVIER 2004



Table des matières	
DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION	40
RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE LA PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	84
RAPPORT DES VÉRIFICATEURS	84
BILANS CONSOLIDÉS	85
ÉTATS CONSOLIDÉS DES CAPITAUX PROPRES	86
ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS	87
ÉTATS CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE	88
SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES	89
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	96
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE	134

Discussion et analyse de la direction

TOUS LES MONTANTS PRÉSENTÉS DANS CE RAPPORT SONT EN DOLLARS CANADIENS, À MOINS D'INDICATION CONTRAIRE, ET TOUS LES CHIFFRES DES TABLEAUX SONT EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS, À MOINS D'INDICATION CONTRAIRE.

Sommaire

Le présent rapport a été préparé aux fins de compréhension significative des activités, du rendement et de la situation financière de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004. La discussion et analyse de la direction est présentée dans les sections suivantes :

SOMMAIRE	SECTEURS	LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	ARRANGEMENTS HORS BILAN	AUTRES
40 Faits saillants	46 Bombardier Aéronautique	67 Situation financière	72 Arrangements financiers	74 Régimes de retraite
41 Mode de présentation	55 Bombardier Transport	67 Flux de trésorerie	73 Instruments financiers dérivés	76 Environnement
41 Incidence des fluctuations de taux de change	63 Bombardier Capital	69 Sources de financement	73 Engagements de financement	76 Risques et incertitudes
42 Incidence du changement de monnaie de présentation de l'information financière		70 Situation de trésorerie	74 Engagements et éventualités	78 Estimations comptables critiques
42 Principales données annuelles		72 Soutien au crédit		80 Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière
43 Analyse des résultats		72 Incidence des cotes de solvabilité		81 Données sur les actions
				81 Données trimestrielles

Le présent rapport contient des énoncés prospectifs qui sont assujettis à des risques et incertitudes. Pour toute information sur les facteurs de risque de nature législative ou réglementaire, économique, de change, technologique et concurrentielle, ou sur tout autre facteur important qui pourrait faire en sorte que les résultats réels diffèrent de façon importante des résultats prévus, se reporter à la rubrique « Risques et incertitudes ».

Faits saillants

Programme de restructuration du capital

- Un produit net de 1,2 milliard \$ a été généré, le 17 avril 2003, par l'émission de 370 millions d'actions classe B (droits de vote limités).
- Un produit net de 740 millions \$, après espèces cédées, a été généré, le 18 décembre 2003, de la vente du secteur produits récréatifs, entraînant un gain après impôts de 101 millions \$.
- Un produit net de 85 millions \$ US (112 millions \$) a été généré, le 31 octobre 2003, de la vente des Services à l'aviation militaire résultant en un gain de 98 millions \$.
- Un produit net de 35 millions £ (78 millions \$) a été inscrit, le 22 mai 2003, par suite de la vente de l'aéroport municipal de Belfast, résultant en un gain de 3 millions \$.
- Les portefeuilles en liquidation progressive ont été réduits de 3,0 milliards \$, ou de 71 %,

au cours de l'exercice 2004. Bombardier Capital (BC) poursuit la réduction de ces portefeuilles comme prévu.

Proposition de restructuration

- Le 16 mars 2004, le conseil d'administration a approuvé une proposition de restructuration du secteur transport. Cette proposition prévoit la réduction des effectifs à l'échelle mondiale de Bombardier Transport d'environ 6 600 postes et prévoit la fermeture de sept sites de production dans cinq pays en Europe. La proposition de restructuration prévoit également la mise en œuvre de mesures d'accroissement de l'efficacité de l'exploitation dans cinq autres sites européens et d'autres programmes de compression de coûts. La Société vise également le domaine de l'approvisionnement et le réseau de fournisseurs, qui offrent d'importantes occasions de réduire les coûts et d'améliorer l'efficacité.
- Le coût total de cette proposition de restructuration est estimé à 777 millions \$, dont 457 millions \$ ont été comptabilisés au quatrième trimestre de l'exercice 2004, le solde devant l'être au cours des exercices 2005 et 2006.

Principales commandes de l'exercice 2004

- Le 4 avril 2003, Bombardier Transport a signé des contrats totalisant environ 3,4 milliards £

(7,9 milliards \$) à titre de participants des consortiums Metronet pour fournir, sur une période de 15 ans, du matériel roulant, des systèmes de signalisation, de la maintenance et des services de gestion de projets pour la modernisation du métro de Londres.

- Le 12 mai 2003, Bombardier Aéronautique a reçu une commande de US Airways pour la livraison de 60 avions Bombardier* CRJ200* et de 25 avions Bombardier* CRJ700*, d'une valeur totale d'environ 2,2 milliards \$ US (3,2 milliards \$). Les 85 commandes fermes englobent le transfert de 36 commandes fermes d'avions Bombardier* CRJ* détenues par GE Capital Aviation Services, pour une augmentation nette du carnet de commandes de 49 avions.
- Le 15 septembre 2003, Bombardier Aéronautique a reçu une commande de SkyWest Airlines pour la livraison de 30 avions Bombardier CRJ700, d'une valeur totale d'environ 862 millions \$ US (1,2 milliard \$).

Changement de monnaies fonctionnelles et de monnaie de présentation

- En date du 1^{er} février 2004, la Société a changé ses monnaies fonctionnelles, passant du dollar canadien et de la livre sterling au dollar américain pour les activités canadiennes et du Royaume-Uni du secteur aéronautique, et

du dollar canadien et du peso mexicain au dollar américain pour les activités canadiennes et mexicaines du secteur transport. En outre, à compter du premier trimestre de l'exercice 2005, la Société changera sa monnaie de présentation de l'information financière pour le dollar américain.

Mode de présentation

Les termes utilisés, dans le présent rapport, pour décrire les activités consolidées de la Société sont la Société ou Bombardier Inc.; les activités de fabrication, Bombardier; et les services financiers et immobiliers, BC. Cette présentation n'a pas d'incidence sur le bénéfice net ni sur les capitaux propres.

Les activités et la situation financière de BC sont d'une nature très différente de celle des activités de fabrication. Ainsi, les marchés financiers utilisent des indicateurs de performance qui diffèrent de ceux utilisés pour les activités de fabrication afin d'analyser et de mesurer ces deux activités distinctes. La discussion et analyse de la direction qui suit traite séparément ces deux types d'activité pour mieux faire ressortir leurs caractéristiques propres. Les bilans consolidés ne sont pas classés.

Le sommaire des principales conventions comptables qui est joint aux états financiers consolidés contient les principales conventions comptables suivies par la Société.

Incidence des fluctuations de taux de change

Exercice terminé le 31 janvier 2004

La Société est exposée à des fluctuations de taux de change découlant de la conversion des éléments de l'état des résultats et des actifs et des passifs d'établissements étrangers autonomes utilisant une monnaie fonctionnelle autre que le dollar canadien, principalement le dollar américain, l'euro et la livre sterling, et d'opérations en devises, le plus souvent le dollar américain.

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

	TAUX DE FIN D'EXERCICE		
	2004	2003	AUGMENTATION (DIMINUTION)
Dollar américain	1,3264	1,5290	(13 %)
Euro	1,6520	1,6421	1 %
Livre sterling	2,4156	2,5151	(4 %)

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les éléments de l'état des résultats pour les exercices terminés les 31 janvier étaient comme suit :

	TAUX DE CHANGE MOYENS		
	2004	2003	AUGMENTATION (DIMINUTION)
Dollar américain	1,3812	1,5655	(12 %)
Euro	1,5817	1,5018	5 %
Livre sterling	2,2760	2,3751	(4 %)

Conversion des comptes des établissements étrangers autonomes

Par suite des fluctuations de taux de change moyens susmentionnées, les revenus et le bénéfice avant impôts (BAI) des établissements étrangers libellés en euros et convertis en dollars canadiens, surtout dans le secteur transport, se sont améliorés. Les revenus et le BAI des établissements étrangers libellés en dollars américains et en livres sterling ont été affectés.

La principale incidence des fluctuations de taux de change de fin d'exercice sur la situation financière de la Société au 31 janvier 2004 a été une réduction des éléments libellés en dollars américains et en livres sterling au bilan consolidé. L'effet de ces redressements de conversion est inclus dans le poste « Redressement de conversion reporté » aux états consolidés des capitaux propres et n'a aucune incidence sur le bénéfice net.

Opérations en devises

Dans le secteur aéronautique, la Société a recours à des contrats de change à terme pour gérer le risque de change découlant des flux de trésorerie prévus en devises, le plus souvent le dollar américain. La durée de ces contrats de change à terme varie habituellement de un à 24 mois. Par conséquent, une partie importante de l'incidence des fluctuations de taux de change se répercutera sur les résultats d'exploitation

avec une période de décalage similaire. Les contrats de couverture de change à terme dans le secteur aéronautique ont atténué l'incidence négative de la faiblesse du dollar américain en regard du dollar canadien d'environ 250 millions \$ au cours de l'exercice 2004.

Le secteur transport emploie essentiellement les devises d'Europe occidentale et des États-Unis comme monnaies fonctionnelles. En vertu de la politique de change de la Société, les risques de change sont couverts contrat par contrat dès leur entrée en vigueur respective. Par conséquent, les marges des contrats ne devraient pas être affectées de façon importante par les fluctuations de taux de change, en supposant que la couverture est efficace.

Risque de change futur

En date du 1^{er} février 2004, la Société a changé ses monnaies fonctionnelles, passant du dollar canadien et de la livre sterling au dollar américain pour les activités canadiennes et du Royaume-Uni du secteur aéronautique, et du dollar canadien et du peso mexicain au dollar américain pour les activités canadiennes et mexicaines du secteur transport. Les activités européennes du secteur transport continuent d'employer essentiellement les devises d'Europe occidentale comme monnaies fonctionnelles.

À compter du premier trimestre de l'exercice 2005, la Société changera également sa monnaie de présentation de l'information financière pour le dollar américain.

Le texte qui suit présente une analyse du risque futur de la Société lié aux fluctuations de taux de change découlant de la conversion des comptes des établissements étrangers autonomes et des opérations en devises, compte tenu des changements susmentionnés.

Conversion des comptes des établissements étrangers autonomes

En date du 1^{er} février 2004, la monnaie fonctionnelle des activités du secteur aéronautique sera le dollar américain. Par conséquent, les fluctuations de taux de change découlant de la conversion des comptes des établissements étrangers du secteur aéronautique n'auront plus d'incidence sur les résultats d'exploitation et les éléments au bilan. Le risque lié aux fluctuations de taux de change qui résulte de la conversion des comptes de la plupart des établissements étrangers du secteur transport dépendra des fluctuations des devises d'Europe occidentale par rapport au dollar américain plutôt que par rapport au dollar canadien.

Opérations en devises

Les revenus et la majorité des coûts du secteur aéronautique et des activités canadiennes du secteur transport sont libellés en dollars américains. Toutefois, certains coûts, surtout les salaires et les frais généraux de fabrication, sont libellés en dollars canadiens et en livres sterling et sont sujets à des fluctuations de taux de change. En vertu de la politique de change de la Société, une partie importante des coûts prévus en devises est couverte sur des périodes allant jusqu'à deux ans.

Il est estimé qu'une variation de 1 % de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain dans le secteur aéronautique aurait une incidence d'approximativement 15 millions \$ US sur les coûts totaux de l'exercice 2005, compte non tenu des contrats de couverture de change à terme, et d'environ 3 millions \$ US, compte tenu des contrats de couverture de change à terme en cours.

L'incidence de ces fluctuations de taux de change sur les coûts totaux n'a pas d'effet équivalent immédiat sur les résultats, étant donné qu'une part importante de ces coûts est comptabilisée selon la méthode du coût moyen des programmes ou incluse dans l'outillage des programmes aéronautiques et amortie sur un certain nombre d'exercices.

Incidence du changement de monnaie de présentation de l'information financière

Par suite de l'adoption du dollar américain à titre de monnaie de présentation de l'information financière, tous les actifs et passifs au 1^{er} février 2004 seront convertis du dollar canadien au dollar américain, au taux de change en vigueur à cette date. Certains actifs non monétaires, essentiellement les stocks des programmes et l'outillage des programmes dans le secteur aéronautique et les stocks liés aux contrats à long terme dans le secteur transport, seront convertis à des taux de change supérieurs à ceux qui prévalaient lorsque ces actifs ont été initialement comptabilisés aux bilans consolidés.

En conséquence, dans le secteur aéronautique, les stocks d'ouverture des programmes et l'outillage des programmes s'élèvent à des montants d'environ 35 millions \$ US et 65 mil-

lions \$ US supérieurs aux montants d'origine. Dans le secteur transport, l'effet sur les stocks d'ouverture liés à des contrats à long terme n'est pas important. Ainsi, un rajustement de change ponctuel d'environ 100 millions \$ US résultant de cette réévaluation à la hausse sera inscrit au bilan à la rubrique « Redressement de conversion reporté » aux états consolidés des capitaux propres. L'augmentation de ces valeurs d'actif d'ouverture sera passée en charges à mesure que les stocks seront consommés et que l'outillage des programmes aéronautiques sera amorti.

La réévaluation à la hausse des stocks des programmes et l'outillage des programmes devrait entraîner un BAI inférieur d'environ 4 millions \$ US pour le premier trimestre de l'exercice 2005, et de 20 millions \$ US pour l'exercice 2005.

Principales données annuelles

Les états financiers consolidés de Bombardier Inc. ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR) et sont exprimés en dollars canadiens. Les résultats du secteur produits récréatifs sont présentés à titre d'activités abandonnées. Le tableau suivant présente les principales données financières pour les trois derniers exercices.

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS, SAUF LES MONTANTS PAR ACTION)

	2004	2003	2002
Revenus découlant des activités poursuivies	21 321 \$	21 189 \$	19 863 \$
Perte découlant des activités poursuivies	(195)	(709)	(66)
Bénéfice net (perte nette)	(89)	(615)	36
Bénéfice (perte) par action	(0,07)	(0,47)	0,01
Dividendes en espèces déclarés par action			
Actions classe A (droits de vote multiples)	0,09000	0,18000	0,18000
Actions classe B (droits de vote limités)	0,09156	0,18156	0,18156
Actions privilégiées, série 2	1,17128	1,19375	1,37500
Actions privilégiées, série 3	1,02675	0,68450	–
Actions privilégiées, série 4	1,17188	1,39876	–
Total des actifs – Bombardier	20 407	20 763	19 341
Total des actifs – BC	7 080	9 717	9 265
Passifs financiers			
Emprunts à court terme – Bombardier	–	381	1 342
Emprunts à court terme – BC	308	2 183	1 695
Dette à long terme – Bombardier	2 781	3 099	2 075
Dette à long terme – BC	5 293	5 827	5 777

Les résultats de l'exercice 2004 comprennent des éléments spéciaux de 429 millions \$, dont 457 millions \$ ont été comptabilisés dans le secteur transport dans le cadre de la proposition de restructuration (se reporter à la section transport dans le présent rapport). Les résultats de l'exercice 2003 comprennent des éléments spéciaux de 1,3 milliard \$ comptabilisés dans le secteur aéronautique, se rapportant principalement à la révision d'estimations des programmes ainsi qu'aux baisses de valeur des stocks et autres provisions connexes (se reporter à la section aéronautique du présent rapport).

Analyse des résultats

Le présent rapport repose sur les résultats établis selon les PCGR ainsi que sur le BAI, avant éléments spéciaux, une mesure non définie par les PCGR. La direction considère que les éléments spéciaux ne font pas partie du cours normal des activités quotidiennes de la Société ou qu'ils pourraient nuire à l'analyse des tendances. Ces mesures de calcul du bénéfice n'ont aucun sens normalisé reconnu par les PCGR et peuvent donc difficilement se comparer à celles présentées par d'autres sociétés.

Le 2 avril 2003, le conseil d'administration de la Société a approuvé la décision de vendre le secteur produits récréatifs. Par conséquent, les résultats d'exploitation, les flux de trésorerie et la situation financière de ce secteur sont présentés à titre d'activités abandonnées. Les résultats d'exploitation du secteur produits récréatifs sont présentés sous un poste distinct dans les états consolidés des résultats de la Société.

Le tableau suivant présente les résultats d'exploitation de Bombardier Inc. pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2004	2003
Revenus	21 321 \$	21 189 \$
Coût des ventes	18 297	18 097
Frais d'exploitation ⁽¹⁾	1 556	1 689
Amortissement	793	806
Intérêts débiteurs, montant net	236	216
BAI avant éléments spéciaux	439	381
Éléments spéciaux	(429)	(1 311)
BAI	10	(930)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	205	(221)
Perte découlant des activités poursuivies	(195)	(709)
Bénéfice découlant des activités abandonnées – après impôts	106	94
Perte nette	(89)\$	(615)\$

⁽¹⁾ Comprennent les frais de vente et frais généraux et d'administration et les frais de recherche et de développement.

Les revenus consolidés ont totalisé 21,3 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, comparativement à 21,2 milliards \$ pour l'exercice précédent. Cette hausse est principalement attribuable à une augmentation des revenus du secteur transport.

Le coût des ventes s'est élevé à 18,3 milliards \$, ou 85,8 % des revenus, pour l'exercice 2004, contre 18,1 milliards \$, ou 85,4 % des revenus, pour l'exercice précédent. Cette augmentation est principalement attribuable au coût des ventes plus élevé dans le secteur transport découlant du règlement de réclamations dans le cadre des contrats Acela** et des révisions d'estimations liées à un nombre limité de contrats. Cette augmentation a été en partie contrebalancée par la baisse du coût des ventes du secteur aéronautique.

Les frais d'exploitation se sont élevés à 1,6 milliard \$ pour l'exercice 2004 contre 1,7 milliard \$ pour l'exercice précédent. Cette diminution est attribuable au recul des frais d'exploitation de tous les secteurs.

L'amortissement a diminué à 793 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, par rapport à 806 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003. Ce recul est attribuable à la diminution de l'amortissement du secteur BC, en partie contrebalancée par la hausse de l'amortissement des secteurs manufacturiers.

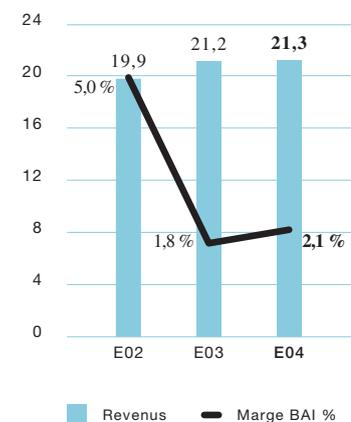
Les intérêts débiteurs nets ont grimpé à 236 millions \$ pour l'exercice 2004 comparati-

vement à 216 millions \$ pour l'exercice précédent (les intérêts débiteurs de BC sont classés dans le coût des ventes). La hausse des intérêts débiteurs nets tient surtout à l'accroissement des intérêts sur la dette à long terme.

Par conséquent, le BAI avant éléments spéciaux a été de 439 millions \$ ou 2,1 % des revenus pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 contre 381 millions \$, ou 1,8 % des revenus, pour l'exercice précédent.

Revenus et marge BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux

(EN MILLIARDS DE DOLLARS CANADIENS)



Les éléments spéciaux se sont élevés à 429 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 en regard de 1,3 milliard \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003.

Le tableau suivant présente un rapprochement du BAI avant éléments spéciaux et du BAI pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2004	2003
BAI avant éléments spéciaux	439 \$	381 \$
Éléments spéciaux ⁽¹⁾		
Aéronautique	(28)	1 311
Transport	457	-
	429	1 311
BAI	10 \$	(930) \$

⁽¹⁾ Les éléments spéciaux sont discutés dans les sections secteurs aéronautique et transport du présent rapport.

La Société a comptabilisé une charge d'impôts sur les bénéfices de 205 millions \$ pour l'exercice 2004, contre un recouvrement d'impôts sur les bénéfices de 221 millions \$ pour l'exercice précédent. La charge d'impôts sur les bénéfices pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 est supérieure à la charge qui aurait été constatée au taux d'imposition en vigueur, surtout en raison de la non-constatation de 123 millions \$ d'économies fiscales liées à la proposition de restructuration de Bombardier Transport et à l'augmentation de la provision pour moins-value des actifs

d'impôts reportés comptabilisés pour les opérations américaines au quatrième trimestre. Les composantes de la charge d'impôts sur les bénéfices sont décrites à la note 19 afférente aux états financiers consolidés.

La perte découlant des activités poursuivies s'est établie à 195 millions \$, ou 0,13 \$ l'action, pour l'exercice 2004, comparativement à une perte de 709 millions \$, ou 0,54 \$ l'action, pour l'exercice 2003.

Le bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts sur les bénéfices, a totalisé 106 millions \$ pour la période du 1^{er} février

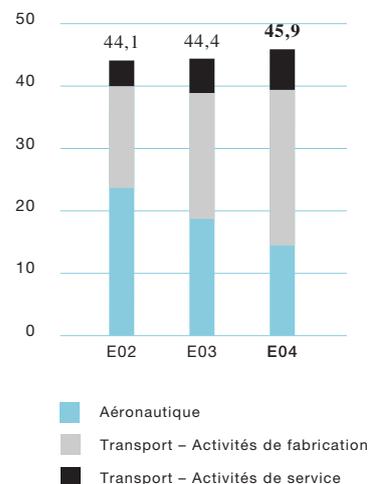
2003 au 18 décembre 2003, en regard d'un bénéfice de 94 millions \$ pour l'exercice 2003. Le bénéfice découlant des activités abandonnées pour le quatrième trimestre de l'exercice 2004 inclut un gain après impôts de 101 millions \$ réalisé lors de la vente du secteur produits récréatifs.

La perte nette s'est établie à 89 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, ou 0,07 \$ l'action (de base et diluée), par rapport à une perte nette de 615 millions \$ pour l'exercice précédent, ou 0,47 \$ l'action (de base et diluée).

Le carnet de commandes de Bombardier totalisait 45,9 milliards \$ au 31 janvier 2004 contre un carnet de commandes de 44,4 milliards \$ au 31 janvier 2003. Cette augmentation provient de la hausse du carnet de commandes du secteur transport, en partie contrebalancée par une diminution du carnet de commandes du secteur aéronautique ainsi que par l'incidence négative du raffermissement du dollar canadien en regard du dollar américain d'environ 1,8 milliard \$ dans le secteur aéronautique.

Évolution du carnet de commandes

(EN MILLIARDS DE DOLLARS CANADIENS)



* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

** Acela est une marque de commerce d'Amtrak.

Secteurs

Bombardier Aéronautique

Bombardier Aéronautique fabrique des avions d'affaires, des avions régionaux et des avions amphibies et fournit des services connexes. Il offre des gammes complètes de biréacteurs régionaux et de turbopropulseurs commerciaux, un vaste éventail d'avions d'affaires à réaction, ainsi que le programme de multipropriété Bombardier* Flexjet*, des services techniques, des services de maintenance d'avions et des services de formation au pilotage. Les principales installations de fabrication de Bombardier Aéronautique sont situées au Canada, aux États-Unis et au Royaume-Uni.

Bombardier Transport

Bombardier Transport, chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes, offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers ainsi que des systèmes de transport sur rail intégrés. De plus, Bombardier Transport fabrique des locomotives, des wagons de marchandises, des navettes aéroportuaires et des systèmes de propulsion et de contrôle et fournit des systèmes de contrôle ferroviaire. Il fournit également des services de maintenance. Les principales installations de fabrication de Bombardier Transport sont situées en Allemagne, au Royaume-Uni et aux États-Unis.

Bombardier Capital

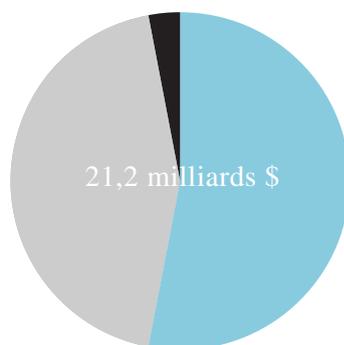
BC offre du financement de stocks garanti et du financement provisoire d'avions commerciaux, surtout sur les marchés de l'Amérique du Nord, et gère la liquidation progressive de divers portefeuilles.

La direction évalue le rendement de chaque secteur en fonction du BAI. Par conséquent, l'information sectorielle est présentée de la même manière.

Les intérêts débiteurs du siège social sont uniquement attribués aux secteurs manufacturiers, en fonction des actifs nets sectoriels. La plupart des autres charges du siège social sont attribuées en fonction des revenus de chaque secteur.

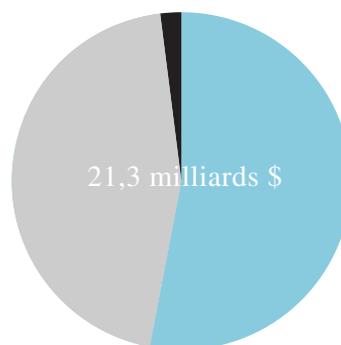
L'analyse des résultats d'exploitation qui suit traite des activités de Bombardier Aéronautique, Bombardier Transport et BC.

**Revenus
Exercice 2003**



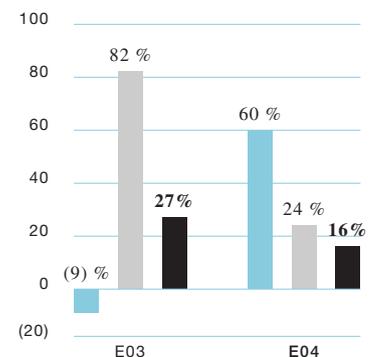
■ Aéronautique 53 %
■ Transport 44 %
■ BC 3 %

**Revenus
Exercice 2004**



■ Aéronautique 53 %
■ Transport 45 %
■ BC 2 %

**Marge BAI découlant
des activités poursuivies
avant éléments spéciaux**



■ Aéronautique
■ Transport
■ BC

Bombardier Aéronautique

Analyse des résultats

	2004	2003
Revenus sectoriels		
Fabrication	8 571 \$	8 531 \$
Services ⁽¹⁾	1 539	1 517
Autres ⁽²⁾	1 197	1 246
	11 307	11 294
Coût des ventes	9 762	9 974
Frais d'exploitation ⁽³⁾	571	610
Amortissement	442	424
Intérêts débiteurs	270	319
	11 045	11 327
BAI avant éléments spéciaux	262	(33)
Éléments spéciaux	28	(1 311)
BAI	290 \$	(1 344) \$

⁽¹⁾ Comprend les revenus liés aux Services à la défense, aux pièces de rechange, aux activités de service du programme Bombardier Flexjet et aux activités de soutien aux produits.

⁽²⁾ Comprend principalement les ventes d'avions d'occasion.

⁽³⁾ Comprend les frais de vente, et frais généraux et d'administration et les frais de recherche et de développement.

Les revenus sectoriels de Bombardier Aéronautique se sont élevés à 11,3 milliards \$ pour chacun des exercices terminés les 31 janvier 2004 et 2003. Les revenus de fabrication ont été de 8,6 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, comparativement à 8,5 milliards \$ pour l'exercice précédent. L'augmentation des livraisons d'avions d'affaires et d'avions régionaux a été partiellement contrebalancée par un nombre inférieur de livraisons d'aménagements intérieurs d'avions à large fuselage et un taux de change en vigueur moins élevé entre le dollar américain et le dollar canadien qui a eu une incidence négative d'environ 485 millions \$. Les revenus de services se sont établis à 1,5 milliard \$ pour chacun des exercices terminés les 31 janvier 2004 et 2003. La hausse des revenus liée aux pièces de rechange a été contrebalancée par l'incidence négative d'environ 135 millions \$ de la baisse du taux de change en vigueur du dollar américain. Les revenus « Autres » ont totalisé 1,2 milliard \$ pour chacun des exercices terminés les 31 janvier 2004 et 2003. Le nombre de livraisons d'avions d'occasion a progressé au cours de l'exercice en regard de l'exercice précédent. Cette progression

a été contrebalancée par la baisse du taux de change en vigueur pour le dollar américain, qui a eu une incidence négative d'environ 130 millions \$.

Le coût des ventes s'est élevé à 9,8 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, contre 10,0 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003. Par conséquent, la marge sectorielle a atteint 1,5 milliard \$, ou 13,7 % des revenus, pour l'exercice 2004, comparativement à 1,3 milliard \$, ou 11,7 % des revenus, pour l'exercice précédent. Cette augmentation de la marge résulte principalement d'un accroissement du nombre de livraisons d'avions d'affaires et d'avions régionaux, contrebalancée en partie par les coûts supplémentaires des mesures incitatives à la vente.

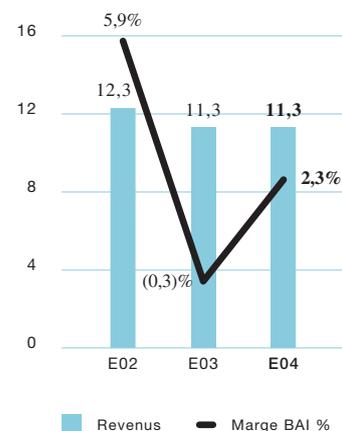
Les frais d'exploitation se sont élevés à 571 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, en regard de 610 millions \$ pour l'exercice précédent. Cette diminution est principalement attribuable au fléchissement du taux de change en vigueur du dollar américain, ainsi qu'à des programmes de réduction des coûts.

L'amortissement s'est élevé à 442 millions \$ (dont 270 millions \$ pour l'outillage des programmes) pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, par rapport à 424 millions \$ (dont 264 millions \$ pour l'outillage des programmes) pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003.

Les intérêts débiteurs ont totalisé 270 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, contre 319 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003. Ce recul s'explique principalement par une diminution des actifs nets moyens. Les intérêts débiteurs comprennent les intérêts découlant de certaines obligations liées aux mesures incitatives à la vente constatées à la valeur actualisée des paiements futurs estimatifs au moment de leur constatation initiale.

Par conséquent, le BAI avant éléments spéciaux s'est établi à 262 millions \$, ou 2,3 % des revenus sectoriels, pour l'exercice 2004, contre un BAI avant éléments spéciaux négatif de 33 millions \$ pour l'exercice précédent.

Revenus et marge BAI avant éléments spéciaux
(EN MILLIARDS DE DOLLARS CANADIENS)



Éléments spéciaux

La Société a comptabilisé les éléments spéciaux suivants pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2004	2003
Gain lors de la vente de l'unité des Services à l'aviation militaire	(98)\$	– \$
Gain lors de la vente de l'aéroport municipal de Belfast	(3)	–
Coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	73	67
Révisions d'estimations au titre des programmes	–	615
Réductions de valeur des stocks et autres provisions connexes	–	588
Règlements de réclamation	–	41
	(28)\$	1 311 \$

Exercice 2004

La Société a réalisé des gains de 98 millions \$ (72 millions \$ après impôts) et de 3 millions \$ (avant et après impôts) respectivement lors de la vente des Services à l'aviation militaire et de l'aéroport municipal de Belfast.

Des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire de 73 millions \$ (48 millions \$ après impôts) ont été comptabilisés au cours de l'exercice 2004, dont 17 millions \$ (11 millions \$ après impôts) ont été constatés au quatrième trimestre. La charge se rapporte essentiellement à la réduction des effectifs des installations de Montréal, de Toronto et de Belfast, ainsi qu'à une diminution des effectifs à Tucson et à Wichita par suite de la création de centres de fabrication intégrée pour les avions d'affaires Bombardier* Learjet* et Bombardier* Challenger* aux installations de Wichita et de Dorval. Les avantages escomptés de l'intégration comprennent la réduction des temps de fabrication et des niveaux de stocks. La pleine intégration de ces centres de fabrication devrait être achevée au premier trimestre de l'exercice 2006.

Exercice 2003

Des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire de 67 millions \$ (52 millions \$ après impôts) ont été comptabilisés au quatrième trimestre, principalement en raison de la réduction des effectifs dans toutes les installations de Bombardier Aéronautique.

La révision des hypothèses utilisées pour estimer le coût moyen de production unitaire de chaque programme afin de tenir compte de l'incertitude entourant le marché des avions à turbopropulsion et de la faiblesse du segment des avions d'affaires, y compris la réduction de la quantité d'avions des programmes aux fins comptables, a entraîné une charge spéciale de 615 millions \$ (434 millions \$ après impôts) au quatrième trimestre.

Des charges spéciales de 588 millions \$ ont été comptabilisées, dont 171 millions \$ (129 millions \$ après impôts) sont principalement liés à la réduction de valeur des stocks d'avions d'occasion ainsi qu'à la diminution plus importante que prévue des revenus de sous-location

d'avions d'occasion à turbopropulsion qui ont été comptabilisées au cours du deuxième trimestre. De plus, par suite des baisses des prix sur le marché des avions d'affaires et des avions d'occasion à turbopropulsion, une charge spéciale supplémentaire de 385 millions \$ (291 millions \$ après impôts) a été comptabilisée au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2003. Une charge spéciale de 32 millions \$ (24 millions \$ après impôts) relative à la réduction de valeur des stocks de production d'avions à turbopropulsion a aussi été comptabilisée au cours du quatrième trimestre.

En outre, une charge spéciale de 41 millions \$ (30 millions \$ après impôts) a été comptabilisée au cours du deuxième trimestre relative aux règlements définitifs d'une poursuite et d'un différend contractuel avec un client.

Par conséquent, le BAI s'est élevé à 290 millions \$ pour l'exercice 2004, en regard d'un BAI négatif de 1,3 milliard \$ pour l'exercice précédent.

Information sur les programmes

La valeur comptable de l'excédent sur les coûts moyens de production inclus dans les stocks et la valeur comptable de l'outillage compris dans les immobilisations corporelles étaient comme suit aux 31 janvier :

FAMILLE DE PROGRAMMES	2004		
	EXCÉDENT SUR LES COÛTS MOYENS DE PRODUCTION	OUTILLAGE DE PROGRAMME	TOTAL
Avions régionaux			
Bombardier de série CRJ	317 \$	623 \$	940 \$
Bombardier* de série Q*	94	76	170
Avions d'affaires			
Bombardier de série Learjet	365	262	627
Bombardier Challenger 300	72	587	659
Bombardier Challenger 604	–	28	28
Bombardier* de série Global*	538	621	1 159
	1 386 \$	2 197 \$	3 583 \$

FAMILLE DE PROGRAMMES	2003		TOTAL
	EXCÉDENT SUR LES COÛTS MOYENS DE PRODUCTION	OUTILLAGE DE PROGRAMME	
Avions régionaux			
Bombardier de série CRJ	334 \$	690 \$	1 024 \$
Bombardier de série Q	94	94	188
Avions d'affaires			
Bombardier de série Learjet	379	320	699
Bombardier Challenger 300	–	501	501
Bombardier Challenger 604	–	32	32
Bombardier de série Global	483	679	1 162
	1 290 \$	2 316 \$	3 606 \$

Le nombre estimatif d'avions des programmes, aux fins comptables, ainsi que les livraisons restantes nécessaires pour obtenir le nombre total d'avions des programmes, aux fins comptables, étaient comme suit au 31 janvier 2004 :

FAMILLE DE PROGRAMMES	NOMBRE D'AVIONS DES PROGRAMMES	SOLDE À LIVRER ⁽¹⁾
Avions régionaux		
Bombardier de série CRJ	1 050	504
Bombardier de série Q	225	63
Avions d'affaires		
Bombardier de série Learjet	725	400
Bombardier Challenger 300	300	293
Bombardier Challenger 604	150	74
Bombardier de série Global	450	316

⁽¹⁾ Les livraisons restantes pour les avions régionaux comprennent 273 commandes fermes pour les avions Bombardier de série CRJ et 30 commandes fermes pour les avions Bombardier de série Q.

Analyse de l'information sur les programmes

L'excédent sur les coûts moyens de production a augmenté de 96 millions \$ pour s'établir à 1,4 milliard \$ au 31 janvier 2004 en regard de 1,3 milliard \$ au 31 janvier 2003. Cette augmentation est attribuable principalement aux coûts liés à la courbe d'apprentissage des programmes au cours de leurs premières phases de production, essentiellement celles des programmes Bombardier Challenger 300, Bombardier Learjet 40, Bombardier* CRJ900* et Bombardier CRJ700. Cette augmentation a été en partie compensée par des réductions

des programmes parvenus à maturité, pour lesquels le coût unitaire réel est inférieur au coût moyen de production imputé aux résultats.

Le total des coûts de l'outillage des programmes s'établissait à 2,2 milliards \$ au 31 janvier 2004, par rapport à 2,3 milliards \$ au 31 janvier 2003. L'amortissement des programmes en cours de production commerciale a été en partie contrebalancé par les coûts de l'outillage engagés pour les programmes en développement ou dans leurs premières phases de production (Bombardier Global 5000*, Bombardier Challenger 300 et Bombardier Learjet 40).

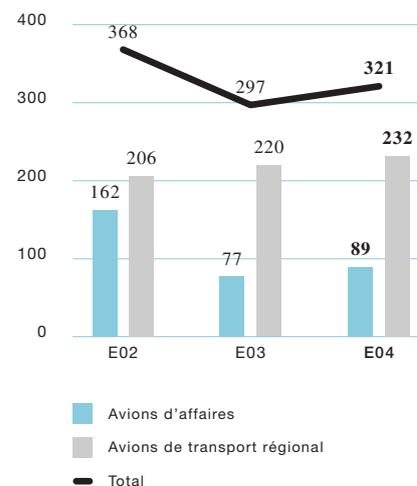
Livraisons et carnet de commandes

Au cours de l'exercice 2004, Bombardier Aéronautique a livré 324 avions, contre 298 pour l'exercice 2003. Les livraisons de l'exercice 2004 étaient comme suit : 232 avions régionaux, 89 avions d'affaires et trois avions amphibies, contre respectivement 220, 77 et un au cours de l'exercice 2003.

Au 31 janvier 2004, le carnet de commandes s'établissait à 14,5 milliards \$ au 31 janvier 2004, en regard de 18,7 milliards \$ au 31 janvier 2003 (dont respectivement 1,4 milliard \$ et 1,7 milliard \$ pour les Services à la défense). La réduction du carnet de commandes au cours de l'exercice reflète l'excédent du nombre de livraisons par rapport à celui des commandes reçues, ainsi qu'un rajustement de conversion négatif d'environ 1,8 milliard \$ relatif à une baisse du taux de change du dollar américain par rapport au dollar canadien.

Bombardier Aéronautique s'attend à ce que les livraisons totales d'avions pour l'exercice 2005 demeurent à un niveau semblable à celui de l'exercice 2004.

Livraisons d'avions
(NOMBRE D'AVIONS)



Concurrence

Bombardier Aéronautique a comme principaux concurrents Embraer-Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (Embraer) dans le secteur des biréacteurs régionaux et le consortium européen Avions de Transport Régional (ATR) dans le secteur des turbopropulseurs. Sur le marché des avions d'affaires à réaction, ses principaux concurrents sont : Gulfstream Aerospace Corporation, filiale de General Dynamics; Dassault Aviation; Cessna Aircraft Company, filiale de Textron Inc.; et Raytheon Aircraft, filiale de Raytheon Company. Quant au programme Bombardier Flexjet, ses principaux concurrents sont NetJets Inc., filiale de Berkshire Hathaway; Flight Options LLC, société affiliée à Raytheon Company; et CitationShares, coentreprise de Cessna Aircraft Company et de TAG Aviation.

Développement de produits

Au cours de l'exercice 2004, Bombardier Aéronautique a investi quelque 216 millions \$ dans le développement de nouveaux programmes, contre environ 404 millions \$ au cours de l'exercice 2003. Les coûts au titre du développement de produits ont été moins élevés pour l'exercice 2004, parce que le développement des programmes est entré dans la dernière phase de certification, où les coûts sont habituellement inférieurs, et que le portefeuille de produits Bombardier de série CRJ et de série Q est parvenu à maturité.

Avions d'affaires

La gamme d'avions d'affaires à fuselage étroit de Bombardier Aéronautique comprend les avions Bombardier Learjet 40, Bombardier Learjet 45, Bombardier Learjet 45 XR et Bombardier Learjet 60. La gamme des avions d'affaires à large fuselage comprend les avions Bombardier Challenger 300, Bombardier Challenger 604, Bombardier Global 5000, Bombardier* Global Express* et Bombardier Global Express XRS. Le dernier avion Bombardier Learjet 31A a été livré au cours de l'exercice 2004.

Livraisons

Les livraisons présentées dans le tableau qui suit comprennent les avions vendus aux clients du programme nord-américain Bombardier Flexjet, qui permet aux particuliers ou aux sociétés d'acheter une part d'un biréacteur d'affaires Bombardier.

	2004	2003
Bombardier Learjet 31A	2	4
Bombardier Learjet 40	4	-
Bombardier Learjet 45	21	20
Bombardier Learjet 60	14	14
Bombardier Challenger 300	7	-
Bombardier Challenger 604	24	23
Bombardier Global Express	17	16
	89	77

La progression des livraisons est principalement attribuable à l'avion Bombardier Challenger 300 et l'avion Bombardier Learjet 40 qui sont entrés en service. Les livraisons du quatrième trimestre de l'exercice 2003 reflètent 14 livraisons d'avions Bombardier Learjet de moins, découlant de l'incidence négative ponctuelle de la décision de cesser de comptabiliser les revenus à la vente des avions à fuselage étroit livrés non aménagés.

Part de marché

L'évaluation de la part du marché des avions d'affaires se fait en fonction de données de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA) sur les livraisons pour l'année et ne correspond donc pas au nombre de livraisons enregistrées durant l'exercice de Bombardier Aéronautique. Pour certains concurrents, la GAMA ne fournit de l'information que par famille de produits. En pareils cas, Bombardier Aéronautique a estimé le nombre de livraisons par secteur, d'après les registres de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, d'autres bases de données, les tendances historiques et les renseignements sur la concurrence. Au cours de l'exercice 2004, la GAMA a révisé son rapport 2003 afin de refléter la décision de Bombardier Aéronautique de cesser de comptabiliser ses revenus de vente d'avions d'affaires à fuselage étroit livrés

non aménagés. C'est la raison pour laquelle les pourcentages de part de marché de Bombardier Aéronautique ne correspondent pas à ceux publiés dans le rapport annuel de l'exercice précédent.

Pour l'année 2003, le marché mondial des avions d'affaires a reculé de 23 %, passant de 674 avions à 518 avions. Le segment de marché dans lequel Bombardier Aéronautique est présent a diminué de 22 %, passant de 529 avions pour l'année 2002 à 411 avions pour l'année 2003. Les indicateurs économiques pour l'économie américaine présentent une reprise lente mais constante depuis les événements du 11 septembre 2001. Selon les données du Bureau of Economic Analysis, publiées le 27 février 2004, la variation d'une année sur l'autre du produit intérieur brut réel (PIB après l'inflation) a été de 0,5 %; 2,2 %; et d'un taux estimatif de 3,1 % respectivement pour les années 2001, 2002 et 2003. Cependant, les études de marché indiquent un délai entre une croissance économique soutenue et ses retombées sur les livraisons d'avions d'affaires. La diminution du nombre total de livraisons sur le marché pour l'année 2003 est le reflet de ces conditions économiques.

La part de marché de Bombardier Aéronautique dans les segments des avions d'affaires où il livre concurrence, y compris les livraisons aux clients du programme nord-américain Bombardier Flexjet a diminué pour s'établir à 17 % au cours de l'année 2003, comparativement à 19 % au cours de l'année précédente. La part de marché de Bombardier Aéronautique a été affectée par la transition entre la fin de la production de l'avion Bombardier Learjet 31A et les premières livraisons de l'avion Bombardier Learjet 40, nouveau produit du segment des avions à fuselage étroit, ainsi que par l'entrée en service de nouveaux modèles des concurrents.

Dans le segment des avions d'affaires légers, Bombardier Aéronautique a récemment lancé son avion Bombardier Learjet 40. Dans le segment des avions d'affaires légers supérieurs, les livraisons de l'avion Bombardier Learjet 45 ont représenté 26 % du marché de 65 avions pour l'année 2003, contre 25 % du marché de 108 avions pour l'année 2002. Dans le segment du marché des avions d'affaires intermédiaires, les livraisons de l'avion Bombardier Learjet 60 ont représenté 18 % du marché de 66 avions pour l'année 2003, par rapport à 24 % du marché de 72 avions pour l'année précédente. Dans le segment de marché des avions d'affaires à large fuselage, la part de marché de l'avion Bombardier Challenger 604 s'est établie à 41 % du marché de 58 avions pour l'année 2003, en regard de 47 % du marché de 66 avions pour l'année 2002. Dans le segment des avions d'affaires très long courrier, l'avion Bombardier Global Express s'est approprié 30 % du marché de 47 avions pour l'année 2003, contre 25 % du marché de 60 avions pour l'année 2002.

Développement de produits

Bombardier Aéronautique croit que ses investissements considérables dans le développement de nouveaux produits au cours des derniers exercices lui ont valu la gamme d'avions d'affaires la plus complète de l'industrie et le place bien pour l'avenir, à mesure que ces nouveaux produits sont mis en service.

Au cours de l'exercice 2004, deux nouveaux avions ont été certifiés. L'avion Bombardier

Learjet 40, dérivé du biréacteur d'affaires Bombardier Learjet 45, a été certifié par la FAA le 11 juillet 2003 et par la Joint Aviation Authorities (JAA) d'Europe le 9 janvier 2004. Les livraisons ont commencé en janvier 2004. L'avion Bombardier Challenger 300, biréacteur d'affaires superintermédiaire, a été certifié par la FAA le 4 juin 2003, cinq jours après avoir obtenu une approbation similaire de Transports Canada. Le 31 juillet 2003, cet avion a également été certifié par la JAA. Les livraisons d'avions ont commencé en décembre 2003.

L'avion Bombardier Global 5000 a fait son vol inaugural le 7 mars 2003 et, en date du 7 janvier 2004, il comptait plus de 100 vols à son actif. Un deuxième avion d'essai a été intégré au programme le 8 janvier 2004. Les livraisons devraient débuter au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2005.

Les avions Bombardier Challenger 300 et Bombardier Global 5000 rivalisent avec leurs modèles concurrents respectivement dans le segment des avions d'affaires superintermédiaires et le segment des biréacteurs d'affaires de très grande dimension, où Bombardier n'offrait pas de produit auparavant.

En octobre 2003, l'avion Bombardier Global Express XRS a été officiellement lancé à l'occasion du salon annuel de la National Business Aircraft Association. Cet avion, qui est la prochaine génération d'avion Bombardier Global Express, devrait offrir un plus grand confort en cabine et une meilleure technologie aux passagers comme à l'équipage, tout en reliant davantage de villes plus rapidement que tout autre biréacteur d'affaires. Les livraisons devraient commencer au cours du premier semestre de l'exercice 2006.

Marché et perspectives

Pour le troisième exercice consécutif, le marché des avions d'affaires est demeuré faible. Cependant, d'importants inducteurs de l'industrie, comme la croissance du PIB américain et les niveaux des stocks des avions d'affaires d'occasion, affichent des tendances positives. Selon les données des Blue Chip Economic Indicators publiées le 10 février 2004, le PIB des États-Unis devrait monter de 4,6 % en 2004

par rapport à 2003. Le marché des avions d'occasion a montré des signes de reprise en 2003. D'après des extraits mensuels de la base de données Jetnet, les stocks mondiaux d'avions d'affaires à réaction d'occasion ont diminué de 8 % par rapport au sommet de 2 036 avions en juin 2003 et était de 1 872 avions à la fin décembre 2003. Une réduction de l'offre d'avions d'occasion est critique, car une appréciation des prix sur le marché des avions d'occasion rend le choix d'un avion neuf plus attrayant. Au 31 janvier 2004, 82 % des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion avaient plus de dix ans.

Dans les segments de marché où Bombardier Aéronautique est présent, la concurrence devrait demeurer vive entre les fabricants à mesure que les nouveaux produits seront mis en service. L'exercice 2005 sera le premier exercice complet de production de l'avion Bombardier Challenger 300 et de l'avion Bombardier Learjet 40. Avec le lancement de ses nouveaux modèles et l'amélioration de ses activités intégrées, Bombardier Aéronautique estime qu'il profitera des perspectives favorables de l'industrie et est bien positionné pour l'avenir.

Programme Bombardier Flexjet

Le programme Bombardier Flexjet en Amérique du Nord permet aux propriétaires d'acheter des parts d'avion d'affaires de Bombardier Aéronautique dont tous les services d'exploitation et de soutien, y compris le personnel navigant, la maintenance, les redevances d'abri et les assurances, sont gérés par Bombardier Aéronautique. Le programme Bombardier* Skyjet* offre des services de vols nolisés sur demande en Amérique du Nord. Les programmes Flexjet en Europe et en Asie permettent aux clients d'acheter des heures de vol plutôt que des parts d'avion. En Amérique du Nord, le programme Flexjet de Bombardier s'est associé à Delta AirElite** Business Jets, filiale de Delta Air Lines, en vue de commercialiser et de vendre le programme d'heures payées d'avance de Bombardier Flexjet.

Le nombre de clients possédant des parts en vertu du programme nord-américain Flexjet a diminué à 627 au 31 janvier 2004, comparativement à 664 à la fin de janvier 2003. Le nombre de clients ayant signé un contrat leur donnant droit à des heures de vol avait augmenté à 140 au 31 janvier 2004, en regard de 84 au 31 janvier 2003. Le programme Bombardier Flexjet comptait 100 avions en service en Amérique du Nord au 31 janvier 2004, comparativement à 110 avions pour l'exercice précédent.

Le programme nord-américain Bombardier Flexjet a vendu des parts équivalant à 9,5 avions, dont 5,5 avions neufs et quatre avions d'occasion pour l'exercice 2004, par rapport à 12 avions, dont 5,25 avions neufs et 6,75 avions d'occasion pour l'exercice précédent.

Marché et perspectives

Le marché nord-américain de la multipropriété a connu une baisse beaucoup plus importante du nombre d'avions livrés au cours de l'exercice 2003 qu'au cours de l'exercice 2002, principalement en raison du ralentissement général de l'économie américaine et de l'augmentation des services autres que les services de biréacteur en multipropriété comme l'affrètement sur demande et les programmes de location à court terme payés d'avance.

Avions régionaux

La gamme d'avions régionaux de Bombardier Aéronautique comprend les avions Bombardier* CRJ100/200* à 40, 44 et 50 places, l'avion Bombardier CRJ700 à 70 places, l'avion Bombardier CRJ900 à 86 places et la gamme d'avions à turbopropulsion Bombardier de série Q, constituée des avions Bombardier* Q100/200* à 37 places, de l'avion Bombardier* Q300* à 50 places et de l'avion Bombardier* Q400* de 68 à 78 places.

Les livraisons d'avions régionaux étaient comme suit pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2004	2003
Bombardier CRJ200	152	140
Bombardier CRJ700	50	50
Bombardier CRJ900	12	1
Bombardier Q100/200	-	1
Bombardier Q300	9	9
Bombardier Q400	9	19
	232	220

La hausse de 5 % du nombre de livraisons d'avions résulte principalement de l'augmentation du nombre de livraisons d'avions Bombardier CRJ200 et Bombardier CRJ900, qui a été en partie contrebalancée par la baisse du nombre de livraisons d'avions à turbopropulsion Bombardier Q400. Bien que le nombre de livraisons sur le marché global des avions à

turbopropulsion ait diminué, les commandes de turbopropulseurs de la gamme d'avions Bombardier de série Q ont beaucoup progressé. Les livraisons de l'exercice comprennent la livraison du centième avion Bombardier CRJ700 à Lufthansa et du millième avion Bombardier CRJ, soit un Bombardier CRJ700, au transporteur Comair de Delta Air Lines.

Les commandes d'avions régionaux étaient comme suit pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2004			2003	
	COMMANDES	ÉCHANGES	ANNULATIONS	COMMANDES NETTES	COMMANDES NETTES
Bombardier CRJ200	71	-	(17)	54	49
Bombardier CRJ700	62	(2)	(21)	39	(7)
Bombardier CRJ900	14	-	-	14	(5)
Bombardier Q100/200	1	-	-	1	-
Bombardier Q300	7	-	-	7	(3)
Bombardier Q400	23	2	-	25	4
	178	-	(38)	140	38

Les principales nouvelles commandes reçues par Bombardier Aéronautique au cours de l'exercice 2004 sont les suivantes :

- US Airways a passé une commande de 60 avions Bombardier CRJ200 et de 25 avions Bombardier CRJ700, pour une valeur totale d'environ 3,2 milliards \$. Les 85 commandes fermes englobent le transfert des 36 commandes fermes d'avion Bombardier CRJ détenues par GE Capital Aviation Services, pour une augmentation nette de 49 avions. Les livraisons ont commencé au quatrième trimestre de l'exercice 2004;
- SkyWest Airlines a passé une commande de 30 avions Bombardier CRJ700, pour une valeur totale d'environ 1,2 milliard \$, et dix avions Bombardier CRJ200, pour une valeur totale d'environ 310 millions \$. Les livraisons des avions Bombardier CRJ700 ont commencé en janvier 2004 et se poursuivront en 2005. Les livraisons des avions Bombardier CRJ200 devraient commencer au deuxième trimestre de l'exercice 2005;
- Mesa Air Group, Inc. a commandé 14 avions Bombardier CRJ900 et six avions Bombardier CRJ700, pour une valeur totale d'environ 837 millions \$. Les livraisons devraient commencer respectivement au premier trimestre de l'exercice 2006 et au troisième trimestre de l'exercice 2005;
- FlyBE., transporteur du Royaume-Uni, a commandé 17 turbopropulseurs Bombardier Q400, pour une valeur totale d'environ 545 millions \$. Les livraisons ont commencé au deuxième trimestre de l'exercice 2004.

Le carnet de commandes de Bombardier Aéronautique pour des avions régionaux comportait des commandes fermes, des options et des commandes conditionnelles comme suit au 31 janvier 2004 :

Part de marché

Conformément à la méthode utilisée dans l'industrie, la part de marché pour les avions régionaux de Bombardier Aéronautique est calculée d'après le nombre brut de nouvelles commandes et le nombre de livraisons d'avions pendant l'année, ce qui ne correspond pas au nombre de nouvelles commandes et au nombre de livraisons d'avions de Bombardier Aéronautique au cours de l'exercice.

Au cours de l'année 2003, les commandes combinées pour les avions Bombardier CRJ et Bombardier de série Q ont valu à Bombardier Aéronautique une part de marché de 56 % du segment des avions régionaux de 20 à 90 places, segment de marché où Bombardier Aéronautique est présent, représentant 163 des 291 avions commandés, contre 50 % ou 56 des 111 avions commandés au cours de l'année 2002. Selon le nombre de livraisons d'avions, la part globale de marché de Bombardier dans ce segment s'élevait à 70 %, avec 242 des 345 avions livrés, comparativement à 59 % ou 231 des 361 avions livrés au cours de l'année 2002.

Au cours de l'année 2003, le nombre de nouvelles commandes de la gamme d'avions Bombardier de série CRJ dans le segment des avions à réaction régionaux de 20 à 90 places représentait une part de marché de 53 %, avec 132 des 250 avions commandés. Cette part de marché se compare à 54 % du marché, ou 46 des 85 avions commandés au cours de l'année 2002.

Selon le nombre de livraisons d'avions, les Bombardier de série CRJ détenaient 70 % du marché en 2003, avec 223 des 317 avions livrés en 2003, comparativement à 59 % au cours de l'année 2002, représentant 184 des 313 avions livrés en 2002. L'augmentation du

nombre de livraisons d'avions Bombardier CRJ200 et le retard des concurrents à mettre leurs nouveaux produits sur le marché ont eu une incidence favorable sur la part de marché de Bombardier Aéronautique.

Dans le segment des avions à turbopropulsion de 20 à 90 places, 41 avions ont été commandés au cours de l'année 2003, contre 26 au cours de l'année 2002. La part de marché des turbopropulseurs Bombardier de série Q s'est établie à 76 % du segment des avions à turbopropulsion, avec 31 commandes fermes passées au cours de l'année 2003, par rapport à une part de marché de 38 % l'année précédente, avec 10 commandes fermes. L'accroissement de la part de marché basée sur le nombre brut de commandes est attribuable à la progression des commandes d'avions Bombardier Q400. Les avions Bombardier Q400 sont destinés aux transporteurs à tarifs réduits en raison de ses faibles coûts d'exploitation, une variable cruciale pour ces transporteurs aériens. Selon le nombre de livraisons d'avions, la part de marché des turbopropulseurs Bombardier de série Q s'établissait à 68 %, avec 19 des 28 avions livrés en 2003, en regard d'une part de marché de 60 % au cours de l'année 2002, avec 29 des 48 avions livrés.

Développement de produits

Ces dernières années, Bombardier Aéronautique a effectué des investissements importants dans le développement de deux familles de produits qui offrent toutes deux des avantages de communauté sur l'ensemble de la plateforme et une efficacité d'exploitation économique supérieure.

En mars 2003, l'avion Bombardier CRJ200, avion à réaction régional de 50 places, a été certifié par Transports Canada pour les aéroports situés jusqu'à 13 000 pieds (3 962 mètres) au-dessus du niveau de la mer. La certification standard limite les activités aéroportuaires à 10 000 pieds (3 048 mètres) au-dessus du niveau de la mer. La certification de haute altitude pour l'avion Bombardier CRJ200 fait suite à la réussite d'un programme d'essais en vol réalisé à l'aéroport de La Paz, en Bolivie.

	CARNET DE COMMANDES FERMES	OPTIONS ET COMMANDES CONDITIONNELLES	TOTAL
Bombardier CRJ200	151	777	928
Bombardier CRJ700	96	387	483
Bombardier CRJ900	26	48	74
Bombardier Q100/200	1	1	2
Bombardier Q300	6	27	33
Bombardier Q400	23	65	88
	303	1 305	1 608

Au cours de l'exercice 2005, Bombardier Aéronautique étudiera la viabilité du développement d'une plateforme pour une nouvelle génération d'avion commercial. Le 26 février 2004, Bombardier Aéronautique a nommé un président du Programme du nouvel avion commercial, chargé de réunir et de diriger une équipe multidisciplinaire pour ce projet.

Marché et perspectives

Bombardier Aéronautique prévoit que la demande des plus grands avions, Bombardier CRJ700, CRJ900 et Q400 augmentera, car la tendance vers de plus grands avions de transport régional se maintient. Une réduction des coûts liés aux sièges-milles s'impose devant la persistance du contexte difficile de l'industrie aérienne.

La disponibilité du financement d'avions est un enjeu de taille auquel fait face l'industrie aéronautique, car la situation financière des grands transporteurs aériens d'Amérique du Nord demeure précaire. Cependant, certains grands transporteurs se sont déjà soustraits ou prévoient se soustraire à la protection de la loi sur la faillite au cours du premier semestre de l'exercice 2005. Les avions à réaction régionaux jouent un rôle important dans les plans de restructuration de ces transporteurs aériens. De plus, les transporteurs régionaux ont connu une bonne année de croissance comparativement aux grands transporteurs. Selon le *Airline Monitor*, les transporteurs régionaux américains ont affiché un fort pourcentage de croissance d'une année à l'autre de 28 % au cours de l'année 2003 pour ce qui est des revenus passagers-milles, une mesure du trafic-passagers payants. Pour la même période, les revenus passagers-milles payants des grands

transporteurs a reculé de 2,4 % d'une année sur l'autre. Les transporteurs régionaux américains ont eux aussi affiché une forte augmentation de leurs sièges-milles offerts de 22 % sur douze mois, mesure de la capacité de passagers offerte, comparativement à une baisse de 4,8 % chez les grands transporteurs au cours de la même période.

Bombardier Aéronautique possède actuellement un portefeuille de deux familles d'avions régionaux parvenus à maturité qui sont en service auprès d'un certain nombre des principaux transporteurs aériens du monde. Au cours des deux dernières années, l'avion Bombardier CRJ200 a dominé le marché des avions à réaction régionaux de 50 places. La concurrence sur le segment des avions à réaction régionaux de 70 places restera vive entre Embraer et Bombardier Aéronautique. Bien que la famille d'avions 170 d'Embraer rivalise avec les avions Bombardier CRJ700 et CRJ900, Bombardier Aéronautique croit que ses avions comportent des avantages concurrentiels importants, avec une mise en service plus tôt, et des avantages de la communauté des avions Bombardier de série CRJ de 40 à 86 places. De plus, l'avion Bombardier CRJ700 a déjà été choisi par sept des dix principaux transporteurs du monde, ainsi que par plusieurs transporteurs à tarifs réduits.

Bombardier Aéronautique continue d'être bien positionné grâce à sa gamme d'avions silencieux de nouvelle génération à turbopropulsion de série Q. Les avions Bombardier de série Q possèdent des capacités de performance uniques, surtout sur des pistes courtes et difficiles. Bombardier Aéronautique est persuadé qu'il existe une demande permanente de nouveaux turbopropulseurs en raison de leurs faibles coûts d'exploitation sur les marchés courtes distances.

Avions amphibies

Bombardier Aéronautique commercialise l'avion amphibie à turbopropulsion Bombardier* 415*, un avion conçu spécifiquement pour la lutte contre les incendies. L'avion peut aussi être adapté à une variété de missions spécialisées, telles que la recherche et le sauvetage, la protection de l'environnement, la patrouille côtière et le transport. La certification de l'avion à usages multiples Bombardier 415MP a été obtenue en mars 2004.

Bombardier Aéronautique a livré trois avions Bombardier 415 au cours de l'exercice 2004, comparativement à un avion au cours de l'exercice 2003. Le marché des avions de lutte contre les incendies dépend essentiellement des cycles d'approvisionnement des gouvernements. En septembre 2001, la production des avions Bombardier 415 a été suspendue jusqu'à ce que le carnet de commandes justifie la reprise des activités. Au 31 janvier 2004, aucun avion n'était inscrit au carnet de commandes.

Services et soutien à l'aviation

Bombardier Aéronautique fournit un large éventail de services à ses clients, y compris la formation au pilotage et à la maintenance, la maintenance des avions et la vente de pièces de rechange.

Formation pour la clientèle

Par l'intermédiaire de coentreprises, Bombardier Aéronautique offre une gamme complète de programmes de formation au pilotage et à la maintenance pour les avions Bombardier de série CRJ à Montréal, au Canada; à Qingdao, en Chine; et à Berlin, en Allemagne.

Bombardier Aéronautique est le seul fabricant d'avions d'affaires à offrir directement à sa clientèle la formation personnalisée au pilotage et à la maintenance et d'autres types de formation. Les centres de formation se trouvent à Montréal, au Canada, et à l'aéroport international Dallas/Fort Worth, à Dallas, aux États-Unis. Le 9 décembre 2003, la FAA et Transports Canada ont approuvé les cours de formation technique et les cours de formation au pilotage pour le nouvel avion d'affaires superintermédiaire Bombardier Challenger 300.

En outre, Bombardier Aéronautique fournit des services de maintenance et de soutien à la formation de pilotes militaires. Le programme d'entraînement au vol des pilotes de l'OTAN au Canada fonctionne à pleine capacité et compte parmi les nations participantes le Canada, le Danemark, le Royaume-Uni, la République de Singapour, l'Italie et la Hongrie.

Maintenance des avions et services de pièces de rechange

Bombardier Aéronautique offre des services de maintenance à ses clients des avions d'affaires dans six centres situés aux États-Unis à Fort Lauderdale, Floride; à Indianapolis, Indiana; à Hartford, Connecticut; à Wichita, Kansas; à Tucson, Arizona; et à Dallas, Texas. Il existe également un centre de services à Berlin, en Allemagne, dans le cadre d'une coentreprise avec Lufthansa.

Bombardier Aéronautique offre des services de maintenance et de modification à Bridgeport, en Virginie occidentale, aux États-Unis, aux

exploitants d'avions Bombardier de série CRJ. Bombardier Aéronautique est également associé à 28 centres de services autorisés aux quatre coins du monde, dont 26 pour les avions d'affaires et deux pour les avions régionaux, qui offrent des services complets aux exploitants. Bombardier Aéronautique prévoit ouvrir un autre centre de maintenance pour avions régionaux à Tucson, en Arizona, au cours du premier trimestre de l'exercice 2005.

Le 14 janvier 2004, Bombardier Aéronautique a annoncé le regroupement et l'intégration de ses organisations de pièces de rechange pour les avions régionaux et les avions d'affaires en une nouvelle organisation Logistique des pièces de Bombardier Aéronautique. Les avantages attendus, comprennent une satisfaction accrue de la clientèle en raison d'un temps de réponse plus court et d'un accroissement de l'efficacité opérationnelle qui permettra de réduire les niveaux des stocks de pièces de rechange. Les activités de pièces de rechange seront gérées dans un seul système d'exploitation SAP** et de nouveaux entrepôts de distribution seront ouverts à Chicago, en Illinois, et à Francfort, en Allemagne. Ces entrepôts centralisés seront gérés par le prestataire logistique de renommée mondiale Caterpillar Logistics Services.

Autres activités

Les autres activités de Bombardier Aéronautique incluent la fabrication de composants pour des tiers dans des installations sises à Montréal, au Canada, et à Belfast, en Irlande du Nord, où sont

réalisées la plupart des activités de conception, de développement et de fabrication de gros composants de cellules d'avion.

Relations de travail et main-d'œuvre

Bombardier Aéronautique comptait des effectifs de quelque 26 300 personnes au 31 janvier 2004, dont environ 57 % étaient visés par des conventions collectives. Au cours de l'exercice 2004, Bombardier Aéronautique a négocié une convention collective de trois ans et demi avec l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale à Wichita, au Kansas, et une convention collective de trois ans avec le Syndicat des travailleurs et travailleuses de l'automobile à Toronto, au Canada. Ces syndicats visent respectivement 1 200 et 1 800 employés et représentent environ 20 % des employés syndiqués. Depuis avril 2003, Bombardier Aéronautique mène des négociations avec ses syndicats de Belfast pour le renouvellement anticipé des contrats de travail. À la fin de janvier 2004, les conventions collectives pour les syndicats Amicus, Amalgamated Transport and General Workers Union, General Machinists & Boilermakers et Union of Construction, Allied Trades and Technicians de Belfast, en Irlande du Nord, visant 4 835 employés, étaient expirées. Des pourparlers sont en cours avec ces syndicats. Aucune autre convention collective ne doit être renouvelée avant le quatrième trimestre de l'exercice 2006.

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

** Delta AirElite est une marque de commerce de Delta Corporation Identity, Inc.

** SAP est une marque de commerce de SAP AG.

Bombardier Transport

Proposition de restructuration

Le 16 mars 2004, le conseil d'administration a approuvé une proposition de restructuration afin de réduire la structure de coûts du secteur transport de la Société. Cette proposition de restructuration a été lancée en raison de l'importante surcapacité des usines de fabrication.

Par suite d'une évaluation approfondie des sites industriels à l'échelle mondiale, évaluation qui a couvert la charge de travail, l'efficacité opérationnelle, les capacités techniques, les perspectives de contrats futurs ainsi que des évaluations économiques détaillées, Bombardier propose de réduire ses effectifs à l'échelle mondiale d'environ 6 600 postes, dont 1 500 touchent des employés contractuels. En outre, sept sites de production dans cinq pays européens sont visés pour fermeture au cours des deux prochains exercices, et la phase initiale d'un programme d'amélioration des sites sera lancée dans cinq autres sites européens pour accroître l'efficacité opérationnelle en réduisant les niveaux de stocks. Bombardier Transport poursuivra également un programme d'intégration des activités d'approvisionnement pour stimuler les synergies, réduire les coûts et mieux gérer les approvisionnements en matériaux.

La proposition de restructuration de Bombardier Transport entraînera des charges de restructuration, et des décaissements nets qui devraient se présenter comme suit pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2004	2005	2006	TOTAL
Indemnités de départ et autres				
coûts de cessation d'emploi				
pour départ involontaire	212 \$	105 \$	35 \$	352 \$
Dépréciation d'immobilisations				
corporelles	211	–	–	211
Autres ⁽¹⁾	34	110	70	214
Charge comptable	457 \$	215 \$	105 \$	777 \$
Décaissement net de fonds	– \$	240 \$	326 \$	566 \$

⁽¹⁾ Comprend principalement des coûts de résiliation de contrats de location, des coûts environnementaux ainsi que d'autres coûts.

Analyse des résultats

	2004	2003
Revenus sectoriels		
Fabrication	8 718 \$	8 629 \$
Services ⁽¹⁾	868	793
	9 586	9 422
Coût des ventes	8 443	8 127
Frais d'exploitation ⁽²⁾	855	886
Amortissement	218	202
Intérêts créditeurs	(34)	(103)
	9 482	9 112
BAI avant éléments spéciaux	104	310
Éléments spéciaux	(457)	–
BAI	(353)\$	310 \$

⁽¹⁾ Comprend des contrats de services, d'entretien et d'exploitation, exclusion faite de ceux pour la modernisation exhaustive des voitures.

⁽²⁾ Comprend les frais de vente, et frais généraux et d'administration, et les frais de recherche et de développement.

Revenus sectoriels par région géographique

	2004		2003	
Europe	7 524 \$	79 %	6 724 \$	71 %
Amérique du Nord	1 475	15 %	2 252	24 %
Asie-Pacifique	518	5 %	372	4 %
Autres	69	1 %	74	1 %
	9 586 \$		9 422 \$	

Les revenus sectoriels de Bombardier Transport se sont établis à 9,6 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, en regard de 9,4 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003. Les revenus provenant des activités de fabrication se sont élevés à 8,7 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, comparativement à 8,6 milliards \$ pour l'exercice précédent. L'augmentation est principalement attribuable à un niveau d'activité plus élevé en Europe, en partie contrebalancée par un niveau d'activité plus faible en Amérique du Nord, résultant du calendrier d'achèvement et de démarrage des contrats. Les revenus provenant des activités de services ont atteint 868 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, comparativement à 793 millions \$ pour l'exercice précédent.

Le coût des ventes s'est établi à 8,4 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, contre 8,1 milliards \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003. Par conséquent, la marge sectorielle a été de 1,1 milliard \$, ou de 11,9 %, pour l'exercice 2004, en regard de 1,3 milliard \$, ou de 13,7 %, pour l'exercice précédent. La marge pour l'exercice 2004 a subi l'incidence négative des charges constatées au quatrième trimestre, qui sont discutées ci-dessous. La marge a également subi l'incidence négative des révisions d'estimations pour l'achèvement de certains contrats au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2003.

Le 16 mars 2004, la Société a conclu un accord avec Amtrak visant à régler toutes les réclamations en cours en rapport aux contrats pour des rames à haute vitesse Acela et des locomotives (voir la note 24 afférente aux états financiers consolidés). À la suite de cet accord, la Société a comptabilisé une charge, avant impôts, de 139 millions \$ au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2004. Cette

charge a principalement trait à l'excédent de la valeur des débiteurs et d'un placement sur le montant du règlement. Le placement était dans une coentreprise formée pour les contrats Acela. La charge reflète également un montant pour la prolongation des périodes des garanties de produits et pour les obligations restantes en vertu des contrats.

D'autres rajustements liés à des révisions d'estimations pour achever certains contrats, comptabilisés au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2004, ont également nui aux marges. Ces révisions d'estimations portent sur un nombre limité de contrats et découlent en grande partie de coûts additionnels provenant de problèmes techniques imprévus, surtout pour le développement de nouveaux produits, de dommages-intérêts conventionnels anticipés et d'inefficacités manufacturières.

Les frais d'exploitation ont été de 855 millions \$, ou de 9 % des revenus sectoriels, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, par rapport à 886 millions \$, ou 9 % des revenus sectoriels, pour l'exercice précédent. La baisse des frais d'exploitation est attribuable principalement aux frais de recherche et de développement moins élevés.

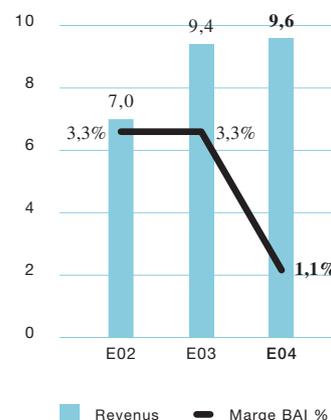
L'amortissement a progressé pour s'établir à 218 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, contre 202 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003.

Les intérêts créditeurs nets ont totalisé 34 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 comparativement à 103 millions \$ pour l'exercice précédent. La diminution s'explique en grande partie par l'accroissement de l'actif net moyen en raison du repli des avances de clients.

Par conséquent, le BAI avant éléments spéciaux a totalisé 104 millions \$, ou 1,1 % des revenus sectoriels, pour l'exercice terminé le

31 janvier 2004, en regard d'un BAI avant éléments spéciaux de 310 millions \$ ou de 3,3 % des revenus sectoriels pour l'exercice précédent.

Revenus et marge BAI avant éléments spéciaux
(EN MILLIARDS DE DOLLARS CANADIENS)



Au cours du quatrième trimestre de 2004, des charges spéciales de 457 millions \$ (434 millions \$ après impôts) ont été comptabilisées relativement à la proposition de restructuration précitée.

Il en a résulté un BAI négatif de 353 millions \$, en regard d'un BAI de 310 millions \$ pour l'exercice précédent.

Carnet de commandes

La valeur du carnet de commandes de Bombardier Transport était comme suit aux 31 janvier :

(EN MILLIARDS DE DOLLARS CANADIENS)	2004	2003
Activités de fabrication	24,9 \$	20,2 \$
Activités de services	6,5	5,5
	31,4 \$	25,7 \$

Les nouvelles commandes pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 ont totalisé 15,7 milliards \$. La hausse de la valeur du carnet de commandes au 31 janvier 2004, par rapport au 31 janvier 2003, reflète un excédent de nouvelles commandes sur les revenus de 6,1 milliards \$ et l'incidence négative d'environ 400 millions \$ du rajustement de change.

Bombardier Transport comptabilise les revenus selon la méthode de l'avancement des travaux. Conformément à cette méthode, les revenus sont constatés au prorata du degré d'avancement des biens et services en vertu d'un contrat. Le carnet de commandes exprimé en pourcentage de l'avancement des contrats était comme suit aux 31 janvier :

(EN MILLIARDS DE DOLLARS CANADIENS)	FABRICATION	
	2004	2003
0 à 25 %	14,8 \$	11,1 \$
26 % à 50 %	3,3	3,6
51 % à 75 %	5,5	1,9
76 % à 100 %	1,3	3,6
	24,9 \$	20,2 \$

(EN MILLIARDS DE DOLLARS CANADIENS)	SERVICES	
	2004	2003
0 à 25 %	4,5 \$	3,3 \$
26 % à 50 %	1,6	2,1
51 % à 75 %	0,4	0,1
76 % à 100 %	–	–
	6,5 \$	5,5 \$

La croissance dans la catégorie de « 0 à 25 % » du carnet de commandes de fabrication et de services est principalement attribuable à la commande portant sur la modernisation du métro de Londres.

Marché et perspectives

Le marché mondial du matériel et des services de transport sur rail englobe le matériel roulant, les systèmes de transport, les services et les systèmes de contrôle ferroviaire. La valeur des commandes octroyées sur le marché mondial accessible à l'ensemble de la concurrence dans le secteur de l'approvisionnement a été de 38,4 milliards € (60,7 milliards \$) au cours de l'année 2003. La part de marché de Bombardier Transport a été de 26 %. Bombardier Transport a élargi sa définition du marché pour y inclure les services de télécommunications liés au transport sur rail dans le marché du matériel et des services de transport sur rail, conformément aux pratiques de l'industrie. La croissance du marché accessible dépend de la demande de matériel roulant, de l'impartition des services, de la disponibilité des sources de financement, des dépenses gouvernementales, de la situation financière des exploitants et du rythme de libéralisation des systèmes de transport publics. L'Europe est demeurée le plus grand marché avec une part de 61 % du marché mondial accessible, tandis que l'Amérique du Nord comptait pour environ 20 %, et l'Asie-Pacifique, 12 %. Au

cours des cinq prochaines années, le taux de croissance annuelle du marché mondial accessible devrait être de 3 % à 5 %.

Le carnet de commandes de fin d'exercice prévoit une source stable de revenus pour les prochains exercices. Compte tenu de la croissance prévue du marché du matériel et des services de transport sur rail, la direction s'attend à ce que Bombardier Transport maintienne sa position de chef de file en ce qui a trait à la part de marché. Cependant, Bombardier Transport œuvre dans un secteur caractérisé par des marges relativement faibles, compensées par des investissements peu élevés dans les actifs nets. La conception et la fabrication de matériel complexe dans des temps et selon un budget limités et leur mise en service dans des circonstances souvent difficiles peuvent constituer des risques importants liés à l'exécution et aux prix. Les activités de Bombardier Transport dépendent de contrats dont l'envergure, la date d'échéance et la provenance des commandes varient considérablement, ce qui influe sur l'utilisation d'installations et de ressources spécifiques.

Des efforts et des ressources considérables ont été déployés, et continuent de l'être, pour l'élaboration d'un processus commun en vue de mieux contrôler le processus de soumissions. Dans le cadre de ce processus, le repérage rapide et la gestion des risques ont été améliorés. En outre, des mesures visant à améliorer la gestion de projets ainsi que la formation et la responsabilisation du personnel devraient favoriser la stabilité des résultats et l'amélioration des marges.

Bombardier Transport a deux principaux concurrents dans le domaine du transport sur rail, Alstom SA et Siemens AG, tous deux offrant également une gamme complète de produits. Il y a aussi des concurrents de plus petites tailles, œuvrant sur des marchés spécialisés, principalement en Europe et, dans une moindre mesure, aux États-Unis. Les fournisseurs japonais sont également des concurrents dans les projets en Asie et aux États-Unis.

Développement de produits

Au cours de l'exercice 2004, Bombardier Transport a continué de concentrer ses efforts sur l'amélioration de ses produits et le développement de technologies qui devraient répondre aux exigences futures des clients, tout en abaissant les coûts d'exploitation et en améliorant l'utilisation des actifs.

Les gammes de produits offrant des avantages inhérents comme la communauté,

la modularisation et la grande fiabilité sont de plus en plus attrayantes pour les exploitants à l'échelle mondiale. Bombardier Transport a conçu avec succès bon nombre de large gammes de produits comme les locomotives Bombardier* TRAXX*, les tramways Bombardier* FLEXITY*, les voitures de métro Bombardier* MOVIA*, les voitures-passagers à double niveau et les rames automotrices électriques et diesels utilisées pour des trains comme Autorail Grande Capacité (AGC), le Bombardier* Talent*, le Bombardier* Electrostar* et le Bombardier* Turbostar*. En mai 2003, au Congrès mondial de l'Union Internationale des Transports Publics, Bombardier a présenté sa technologie novatrice de conception de caisse de voitures Bombardier* FICAS* qui procure aux exploitants ferroviaires une meilleure utilisation de l'espace intérieur pouvant générer plus de revenus à l'intérieur des contraintes de l'infrastructure.

Bombardier Transport a mis en oeuvre la première application commerciale du European Rail Traffic Management System (ERTMS) de niveau 2, en Suisse.

La locomotive Bombardier* JetTrain* a été présentée dans de nombreuses villes en Amérique du Nord et a retenu l'attention des exploitants et des organismes gouvernementaux.

En outre, les essais d'un prototype de matériel roulant à faible consommation d'énergie ont débuté. Ce nouveau matériel permet le stockage de l'énergie capturée au moment du freinage ainsi que le fonctionnement dans des secteurs non alimentés du réseau. Ces caractéristiques, qui réduisent les coûts d'exploitation et d'infrastructure, ont déjà suscité l'intérêt de plusieurs exploitants.

Principales commandes

Bombardier Transport a reçu les principales commandes suivantes au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2004 :

CLIENT	PRODUIT	NOMBRE DE VÉHICULES ⁽¹⁾	VALEUR TOTALE ⁽²⁾	FABRICATION	SERVICES
Metronet pour le métro de Londres (R.-U.)	Approvisionnement en matériel roulant, systèmes de signalisation, maintenance, rénovation et gestion de projets	1 738	7 930 \$	6 430 \$	1 500 \$
Kung Sing Engineering Corporation (Taïwan)	Travaux électriques et mécaniques pour un système de métro sur 15 km, y compris les voitures	202	729	729	–
Deutsche Bahn AG (Allemagne)	Voitures-passagers à double niveau	233	495	495	–
Transit Systems Development LLC (É.-U.)	Prolongement d'un système de monorail le long du corridor touristique de Las Vegas	20	292	178	114
Chemins de fer fédéraux autrichiens (Autriche)	Rames automotrices électriques	240	248	248	–
Deutsche Bahn AG (Allemagne)	60 trains régionaux de quatre voitures BR 423	240	227	227	–
Société locale de transport de la Basse Saxe (Allemagne)	Locomotives et voitures-passagers à double niveau	48	212	123	89
Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois (Luxembourg)	Voitures-passagers à double niveau	85	195	195	–
Verkehrsbetriebe Zürich (Suisse)	Tramways Bombardier* Cobra*	68	194	194	–
Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (Belgique)	Tramways Bombardier FLEXITY Outlook	46	191	162	29
Connex Verkehr GmbH (Allemagne)	Trains régionaux, locomotives électriques Bombardier TRAXX	94	185	185	–
Chemins de fer italiens (Italie)	Locomotives électriques Bombardier TRAXX	48	170	170	–
Southern California Regional Rail Authority (É.-U.)	Maintenance des voitures de train de banlieue Metrolink**	–	130	–	130
Skånetrafiken (Suède)	Rames automotrices électriques	33	121	121	–
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) (France)	Voiture TGV** Duplex à double niveau	66	120	120	–
Rhine-Main Transport Group (Allemagne)	Rames automotrices diesels	44	113	113	–
Chemins de fer fédéraux suisses (Suisse)	Locomotives multi-systèmes	18	103	103	–

⁽¹⁾ Comprend les locomotives.

⁽²⁾ Les commandes de l'activité Systèmes de transport sont réparties entre la fabrication et les services en fonction du produit sous-jacent. La composante d'intégration de systèmes de la commande est incluse dans la fabrication.

Dans le cadre des consortiums Metronet, Bombardier Transport a obtenu des contrats portant sur la modernisation du métro de Londres pour les lignes BGV (Bakerloo, Victoria, Central) et la ligne Waterloo et City ainsi que des lignes souterraines (« SSL »). Les contrats clés en main comprennent la gestion de projets, l'approvisionnement de 1 738 voitures de métro et des nouveaux systèmes de signalisation pour la ligne Victoria et les lignes souterraines (SSL), ainsi que la maintenance du matériel roulant. Dès le début du projet, Bombardier Transport entreprendra les travaux de resignalisation et la rénovation du matériel roulant existant de la ligne District et construira deux trains de préproduction pour la ligne Victoria. Les contrats ont une valeur totale de 7,9 milliards \$ sur 15 ans. Le nouveau parc de voitures de métro sera construit entre 2008 et 2015.

A. Matériel roulant

Le matériel roulant comprend des trains suburbains et régionaux, des trains interurbains et à grande vitesse, des métros, des tramways, des locomotives et des wagons de marchandises ainsi que les systèmes de propulsion et de contrôle pour ces véhicules.

Commandes

Pendant l'exercice 2004, Bombardier Transport a reçu des commandes totalisant 7,3 milliards \$ pour le matériel roulant, contre 7,9 milliards \$ l'exercice précédent.

Marché et perspectives

Bombardier Transport détermine sa part de marché annuelle selon une moyenne calculée en fonction de la valeur totale des commandes de l'industrie au cours des trois dernières années.

Sur le marché européen très concurrentiel, Bombardier Transport a amélioré sa position de chef de file avec une part de marché de 42 % pour l'année 2003, en regard de 38 % pour l'année précédente, principalement en raison des commandes Metronet. En Amérique du Nord, Bombardier Transport a légèrement accru sa part du marché du matériel roulant

pour le transport-passagers à 44 % pour l'année 2003, contre 42 % pour l'année précédente. Bombardier Transport a maintenu son rang en Asie-Pacifique avec une part de marché de plus de 20 %. Les principaux facteurs favorisant le marché du matériel roulant sont le remplacement de voitures, les investissements dans les infrastructures, le contexte de politique publique, la libéralisation et la régionalisation en Europe et l'arrivée de nouveaux joueurs comme les exploitants privés. Bombardier Transport s'attend à ce que les principaux exploitants européens et nord-américains poursuivent leurs programmes de remplacement de parcs de voitures au cours de l'exercice 2005.

Les commandes mondiales de matériel roulant sur rail pour le transport-passagers ont été évaluées à 10,2 milliards € (16,1 milliards \$) pour l'année 2003, en regard de 13,6 milliards € (20,0 milliards \$) pour l'année précédente. Cette baisse est principalement attribuable à la réduction des commandes sur le marché nord-américain qui sont passées de 3,0 milliards \$ US (4,7 milliards \$) pour l'année 2002 à 0,6 milliard \$ US (0,8 milliard \$) pour l'année 2003. La diminution en Amérique du Nord tient en grande partie aux reports de projets et à l'évolution des priorités de financement aux États-Unis.

L'Europe, qui compte pour plus de 80 % du total des commandes, est demeurée le plus important marché de matériel roulant pour le transport-passagers, le total des commandes ayant augmenté de 7,3 milliards € (10,8 milliards \$) à 8,5 milliards € (13,4 milliards \$). Le marché du transport sur rail libéralisé du Royaume-Uni a contribué de façon importante à cette croissance. L'Asie-Pacifique a maintenu une part de marché relativement stable d'environ 10 % du total des commandes. Les commandes en Amérique du Nord ont représenté 5 % du total des commandes pour l'année 2003, contre 28 % pour l'année précédente.

Avec un programme législatif visant la libéralisation du secteur européen du transport sur rail pour favoriser la croissance du marché, les objectifs de l'Union européenne sont de donner aux exploitants un accès au transport de marchandises et de passagers et de séparer la propriété et la gestion des infrastructures de

celles des activités du transport sur rail. Ce processus est déjà entamé dans plusieurs pays européens. Au cours de l'exercice, des liaisons transfrontalières de transport de marchandises ont été ouvertes aux sociétés internationales de transport de marchandises. L'adoption par la Commission européenne d'une deuxième série de lois portant sur le transport sur rail constitue une autre étape dans la libéralisation du système européen du transport sur rail par l'harmonisation des règles de sécurité, l'interopérabilité du transport transfrontalier et la mise sur pied d'une agence européenne du transport sur rail. En raison des contraintes budgétaires des administrations publiques, plusieurs projets d'envergure ont été retardés en Europe de l'Ouest et, de plus, les exploitants publics se sont concentrés sur le remplacement de leur parc plutôt que sur leur croissance.

Si le marché du transport-passagers sur rail nord-américain a atteint un faible niveau en 2003, il devrait revenir à des niveaux normaux au cours du prochain exercice. La demande de trains à grande vitesse alimentera le marché en Amérique du Nord, puisque les agences de transport en commun entreprendront des programmes importants de rénovation et de remplacement de leur parc de voitures vieillissant.

L'Asie est un marché prometteur pour le matériel et les services du transport sur rail. La population, la prospérité et l'urbanisation croissantes devraient entraîner des investissements dans les infrastructures de transport, afin d'améliorer la qualité de vie et de rendre accessibles les villes asiatiques. Les programmes asiatiques de trains interurbains, comme ceux en Chine et en Inde, devraient contribuer davantage à la croissance du marché.

Bombardier Transport prévoit que le marché mondial du matériel roulant augmentera annuellement de 2 % à 4 % au cours des cinq prochaines années.

Les systèmes de propulsion électrique et de contrôle de train sont des systèmes stratégiques pour Bombardier Transport. À titre de chef de file du marché dans ces domaines, Bombardier Transport est en mesure d'offrir à sa clientèle des solutions concurrentielles qui

tirent parti des économies d'échelle et de la fiabilité éprouvée des produits.

La croissance des systèmes de propulsion électrique et de contrôle de train suit la tendance des nouveaux marchés de matériel roulant. Bombardier Transport explorera davantage des marchés de croissance déjà relevés, comme la Chine, la Russie et l'Inde.

B. Systèmes de transport

Bombardier Transport développe, conçoit, commercialise, approvisionne et exploite des systèmes de transport intégrés depuis les systèmes de transport urbains de grande capacité jusqu'aux systèmes de transport automatisés. Bombardier Transport fournit également des services d'exploitation et de maintenance pour les systèmes automatisés sans conducteur.

Commandes

Le total des commandes attribuées à l'activité Systèmes de transport comprend uniquement la composante d'intégration de systèmes de la valeur totale des contrats.

En juin 2003, Bombardier Transport a reçu une commande de Kung Sing Engineering Corporation pour l'approvisionnement des systèmes électriques et mécaniques d'une partie de la nouvelle ligne Neihu de la ville de Taipei, à Taïwan. À titre de principal sous-traitant, Bombardier Transport conçoit et fournit tous les systèmes électriques et mécaniques et sera également responsable de la modernisation du système de contrôle de train automatisé pour un total de 202 voitures. Le contrat de conception et de construction de la ligne Neihu représente 1,3 milliard\$. La part de Bombardier Transport dans ce projet est évaluée à 729 millions\$.

Dans le cadre d'un consortium, en collaboration avec Granite Construction Company, Bombardier Transport a reçu un contrat de conception, de construction et de fourniture de matériel de Transit Systems Development LLC pour le prolongement sur 3,6 km du système de monorail le long du corridor touristique de Las Vegas qui est présentement en cours de construction par le même consortium.

Bombardier Transport exploitera la totalité du système pour une période initiale de cinq ans, avec deux options de renouvellement de cinq ans. La part du contrat de Bombardier Transport est d'environ 292 millions\$ et comprend un contrat d'exploitation et de maintenance de cinq ans évalué à 114 millions\$.

Comme susmentionné, Bombardier Transport a également reçu les commandes de Metronet pour le métro de Londres par l'intermédiaire de l'activité Systèmes de transport.

Marché et perspectives

Bombardier Transport détermine sa part de marché dans ce secteur selon la valeur totale des commandes au cours des cinq dernières années, conformément aux pratiques de l'industrie. La part de marché moyenne de Bombardier Transport pour cette période, compte tenu de la valeur de l'intégration des systèmes pour les projets du métro de Londres, est de 30 %, comparativement à 20 % l'année précédente.

L'urbanisation, la croissance de la richesse économique et de la population ainsi que l'engagement des pays à l'échelle mondiale pour améliorer les systèmes de transport sur rail devraient tous contribuer à la croissance future du marché. La pression continue exercée sur le financement public et les budgets gouvernementaux devrait augmenter l'intérêt envers le marché privé du transport sur rail, et la tendance vers des systèmes de transport sans conducteur devrait se poursuivre. Bombardier Transport demeure le chef de file mondial dans ces deux segments de marché et est en bonne position pour tirer profit de ces tendances.

La demande des clients pour des solutions de transport à coût global bas, à mise en œuvre rapide, à risque réduit pour le secteur public et offrant une garantie d'exécution élevée, devrait favoriser la croissance de l'ensemble du marché des systèmes de transport. La moyenne annuelle du marché des systèmes de transport au cours des cinq dernières années a été de 4,1 milliards\$ US (5,7 milliards\$) et devrait s'accroître de 5 % à 7 % au cours des cinq prochaines années. L'Asie devrait représenter la majorité de cette augmentation.

C. Services

Bombardier Transport fournit une vaste gamme de services de maintenance. Ces services comprennent la maintenance complète des trains, le soutien technique, la gestion des pièces de rechange et de la logistique, la réingénierie et la modernisation exhaustive des voitures et la réingénierie et la modernisation des composants.

Commandes

Bombardier Transport a reçu des commandes totalisant 2,9 milliards\$, soit le même montant pour chacun des exercices 2004 et 2003.

Marché et perspectives

La part du marché est calculée en fonction du total des revenus annuels comparativement au total du marché accessible. La valeur du marché des services accessible est d'environ 16,0 milliards € (25,3 milliards\$), comprenant la maintenance des parcs assumée par des sociétés privées et les nouveaux matériels requis par tous les exploitants. Grâce à la libéralisation des marchés, le marché accessible devrait s'accroître à un taux annuel de 4 % à 6 % au cours des cinq prochaines années. Bombardier Transport figure parmi les principaux fournisseurs de ce marché, avec une part de 7 % en regard de 6 % pour l'exercice précédent. Les perspectives de croissance du secteur des services sont encourageantes, du fait que les exploitants se concentrent sur leurs activités principales et qu'ils recherchent des occasions d'impartition de la maintenance.

Dans le cadre de l'exploitation transfrontalière et d'une déréglementation accrue, il y a une nouvelle tendance qui se dessine envers l'impartition de la maintenance auprès d'importants fournisseurs uniques de services plutôt qu'auprès de plusieurs petits fournisseurs de services. Bombardier Transport a redéfini son orientation afin d'être en mesure de répondre à cette nouvelle tendance du marché. Les parcs établis par Bombardier Transport offrent d'importantes occasions de services.

D. Systèmes de contrôle ferroviaire

Le portefeuille de systèmes de contrôle ferroviaire de Bombardier Transport couvre la gamme complète des systèmes de transport en commun allant des systèmes manuels aux systèmes entièrement automatisés, ainsi que les systèmes fondés sur la communication et les systèmes de grandes lignes et des systèmes conventionnels aux systèmes comme l'ERTMS de niveau 2.

Commandes

Bombardier Transport a reçu deux commandes importantes au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2004. Une commande, évaluée à 35 millions € (55 millions \$) pour des systèmes d'enclenchement électronique et de protection automatique des trains, a été obtenue de Normetro pour le métro de Porto, au Portugal. Une autre commande évaluée à 26 millions € (41 millions \$) pour des systèmes de gestion du trafic, d'enclenchement et de cantonnement automatique a été reçue de Italferr pour la ligne Pozzuolo-Treviglio, en Italie.

Marché et perspectives

Bombardier Transport a élargi sa définition des systèmes de contrôle ferroviaire pour y inclure les télécommunications liées aux systèmes ferroviaires, conformément aux pratiques de

l'industrie. Le marché mondial accessible pour les systèmes de contrôle ferroviaire et de télécommunications totalise 5,6 milliards € (8,8 milliards \$). Ce marché devrait connaître une croissance annuelle de 3 % à 5 % au cours des cinq prochaines années. La part de marché de Bombardier Transport en fonction du total des commandes reçues selon la définition élargie du marché se situe actuellement à 6 %, soit au même niveau qu'à l'année précédente.

En misant sur ses nouveaux systèmes Bombardier* Interflo* et Cityflo*, et sur son expertise à titre de premier et unique fournisseur de système ERTMS de niveau 2 en exploitation commerciale, Bombardier Transport est en excellente position pour accroître sa part de marché en Europe et pour pénétrer le marché asiatique en pleine croissance. L'ERTMS ouvrira de nouveaux marchés puisqu'il remplacera les grands systèmes de signalisation propres à chaque pays et constituera une condition préalable aux services ferroviaires transfrontaliers en Europe.

Relations de travail et main-d'œuvre

Les effectifs étaient de quelque 35 600 employés au 31 janvier 2004, dont 3 000 employés contractuels. En Europe, Bombardier Transport compte environ 27 800 postes, dont 93 % étaient visés par des conventions collectives. Au

cours de l'exercice 2004, dans toute l'Europe, 16 conventions collectives ont été négociées pour les employés de bureau et de production visant 19 000 employés, dont 11 conventions collectives sont à l'échelle de l'industrie et visent 14 000 employés. Au cours de l'exercice 2005, des conventions collectives pour des employés de bureau et de production devront être renouvelées et toucheront près de 7 200 employés. Ces chiffres ne reflètent pas l'incidence de la proposition de restructuration précitée.

En Amérique du Nord, Bombardier Transport compte environ 7 000 postes, dont 52 % étaient visés par des conventions collectives. Au cours de l'exercice 2004, sept conventions collectives pour des employés de bureau et de production ont été renouvelées visant 2 000 employés. Au cours de l'exercice 2005, des conventions collectives pour des employés de bureau et de production devront être renouvelées et toucheront environ 1 700 employés. Ces chiffres ne reflètent pas l'incidence de la proposition de restructuration précitée.

* Marque(s) de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

** Metrolink est une marque de commerce de Southern California Rail Authority.

** TGV est une marque de commerce de la Société Nationale des Chemins de fer Français.

Bombardier Capital

Le tableau suivant présente le total des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation avant provision pour pertes sur créances aux 31 janvier :

	2004	2003
Portefeuilles d'activités poursuivies		
Financement de stocks	2 474 \$	2 953 \$
Financement de débiteurs avec BPR ⁽¹⁾	84	–
	2 558	2 953
Avions commerciaux		
Financement provisoire	685	849
Crédit-bail à long terme	375	451
	1 060	1 300
Total – Portefeuilles d'activités poursuivies	3 618	4 253
Portefeuilles en liquidation progressive		
Avions d'affaires		
Prêts et contrats de location-financement	265	1 221
Avions d'occasion	231	815
	496	2 036
Maisons usinées	310	434
Financement de biens de consommation	195	342
Matériel industriel	88	115
Crédit-bail pour wagons	51	61
Affacturation de débiteurs	–	1 039
Autres	92	235
Total – Portefeuilles en liquidation progressive	1 232	4 262
	4 850 \$	8 515 \$

⁽¹⁾ Représente le financement fourni à l'ancien secteur produits récréatifs de la Société (BPR dans le présent rapport).

Au cours de l'exercice 2004, BC a continué de miser sur ses principales compétences en financement de stocks, tout en poursuivant la réduction de ses portefeuilles en liquidation progressive. Des progrès notables ont été marqués à ce titre, ce qui a permis d'améliorer le profil de risque global de BC. BC prévoit poursuivre la réduction de ses portefeuilles en liquidation progressive au cours du prochain exercice. Il continuera de se concentrer sur la diminution du profil de risque global tout en raffermissant le bilan et en contrôlant les frais d'exploitation.

Les débiteurs financiers et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation avant provision pour pertes sur créances se sont élevés à 4,9 milliards \$ au 31 janvier 2004, comparativement à 8,5 milliards \$ au 31 janvier 2003. Cette diminution de 43 % est principalement attribuable à la poursuite de la réduction des portefeuilles en liquidation progressive

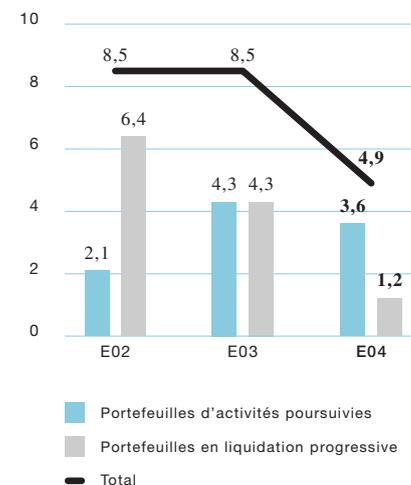
totalisant 3,0 milliards \$, particulièrement celle des portefeuilles d'avions d'affaires et d'affacturation de débiteurs, de même qu'à un recul du portefeuille de financement de stocks et du portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux. L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a représenté environ 680 millions \$ de la diminution des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation.

BC gère également un portefeuille hors bilan de crédit-bail pour wagons atteignant 864 millions \$, et d'autres portefeuilles hors bilan s'élevant à 84 millions \$ au 31 janvier 2004, comparativement à respectivement 1,0 milliard \$ et 179 millions \$ au 31 janvier 2003.

Les actifs moyens sous gestion (soit les débiteurs financiers moyens et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation ainsi que le portefeuille de crédit-bail pour wagons et les autres portefeuilles hors bilan

Actifs sous gestion

(EN MILLIARDS DE DOLLARS CANADIENS)



susmentionnés) se sont établis à 7,3 milliards \$ au 31 janvier 2004 contre 11,4 milliards \$ au 31 janvier 2003. Cette baisse est principalement attribuable à la réduction des portefeuilles en liquidation progressive, particulièrement le portefeuille d'affacturation de débiteurs et d'avions commerciaux, ainsi qu'à l'appréciation du dollar canadien en regard du dollar américain.

Les revenus sectoriels de BC se sont élevés à 681 millions \$ pour l'exercice 2004 par rapport à 895 millions \$ pour l'exercice 2003. La diminution des revenus sectoriels est principalement attribuable à la réduction des portefeuilles en liquidation progressive et à l'appréciation du dollar canadien en regard du dollar américain. Les revenus additionnels tirés des portefeuilles de financement de stocks titrisés, comptabilisés hors bilan au cours des quatre premiers mois de l'exercice précédent, ont contrebalancé en partie cette baisse.

Le BAI de BC a totalisé 73 millions\$ pour l'exercice 2004, comparativement à 104 millions\$ pour l'exercice 2003. Cette diminution résulte en grande partie d'une diminution de la marge nette découlant de la réduction des portefeuilles en liquidation progressive, en partie contrebalancée par la diminution des charges autres que d'intérêt ainsi que de la provision pour pertes sur créances.

Portefeuilles d'activités poursuivies

Financement de stocks

Les activités de financement de stocks de BC offrent du financement garanti aux détaillants achetant des stocks aux États-Unis et au Canada. Les principaux marchés sont les maisons usinées, les produits nautiques et les véhicules récréatifs motorisés.

Le portefeuille de financement de stocks s'élevait à 2,5 milliards\$ au 31 janvier 2004, contre 3,0 milliards\$ au 31 janvier 2003. La diminution du portefeuille tient surtout à l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain.

Dans le cadre de la vente du secteur produits récréatifs, BC a conclu une entente avec l'acheteur visant le financement de stocks d'un montant maximum de 750 millions\$ US (995 millions\$) pour une période renouvelable de cinq ans. En vertu de cette entente, BC agit à titre de fournisseur exclusif de financement de stocks aux détaillants de produits fabriqués par BPR (l'ancien secteur produits récréatifs de la Société) (à l'exclusion des produits liés aux moteurs hors-bord). BC a convenu de ne pas leur fournir de financement sur les stocks de produits de concurrents directs de BPR pendant la durée de l'entente (à l'exclusion des produits liés aux moteurs hors-bord). Au 31 janvier 2004, 29,7 %, ou 735 millions\$, du total du portefeuille de financement de stocks se rapportaient à cette entente.

Financement de débiteurs avec BPR

BC a aussi conclu une entente de financement de débiteurs avec BPR. L'entente vise un montant maximum de 115 millions\$ US (153 millions\$) et vient à échéance en juin 2005. BC finance les débiteurs, sous réserve de certains

critères d'admissibilité, pour les filiales nord-américaines et européennes de BPR. Le financement s'effectue en dollars américains et le risque de change est assumé par BPR.

L'encours au 31 janvier 2004 avait entièrement trait à cette entente.

Avions commerciaux

BC fournit du soutien financier provisoire aux clients achetant des avions régionaux de Bombardier Aéronautique en attendant qu'un financement permanent soit mis en place par des tiers.

Le portefeuille d'avions commerciaux totalisait 1,1 milliard\$ au 31 janvier 2004 contre 1,3 milliard\$ au 31 janvier 2003. Cette baisse découle principalement de l'appréciation du dollar canadien en regard du dollar américain.

BC continuera de fournir du financement provisoire pour les ventes d'avions régionaux en attente d'un financement permanent. La direction a fixé une limite de 60 avions ou un encours de 1,0 milliard\$ US pour ces activités.

Portefeuilles en liquidation progressive

Des progrès importants ont été réalisés en matière de réduction des portefeuilles en liquidation progressive au cours de l'exercice 2004. Les débiteurs financiers et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation liés aux portefeuilles en liquidation progressive ont été réduits de 71,1 %, ou de 3,0 milliards\$, au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2004, principalement en raison d'une diminution de 2,6 milliards\$ des actifs liés aux avions d'affaires et à l'affacturage de débiteurs.

Avions d'affaires

Le portefeuille d'avions d'affaires de BC se compose de prêts et de contrats de location-financement accordés à des tiers, acheteurs d'avions d'affaires neufs et d'occasion, présentés comme débiteurs financiers. Le portefeuille comprend également des avions d'occasion, qui sont des avions d'affaires repris et qui proviennent principalement du secteur aéronautique, présentés à titre d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation.

Ce portefeuille s'est établi à 496 millions\$ au 31 janvier 2004 contre 2,0 milliards\$ au 31 janvier 2003. Il comprenait des prêts et des contrats de location-financement à des tiers totalisant 265 millions\$ au 31 janvier 2004, en regard de 1,2 milliard\$ au 31 janvier 2003. Le ratio prêt/valeur de ce portefeuille était de 92,2 % au 31 janvier 2004 contre 92,3 % au 31 janvier 2003.

Au cours de l'exercice 2004, la Société a vendu une partie importante du portefeuille de prêts et de contrats de location-financement d'avions d'affaires de BC pour 339 millions\$ US (475 millions\$), à la valeur comptable des actifs vendus. Un versement de 42 millions\$ US (56 millions\$) dépend du rendement du portefeuille vendu. Ce montant est présenté dans les « Autres actifs » aux bilans consolidés.

BC prévoit continuer de réduire ce portefeuille au cours des trois à cinq prochaines années par l'entremise du processus de recouvrement normal.

Maisons usinées

Les activités de financement de maisons usinées fournissaient aux détaillants des États-Unis des services de financement d'achat de maisons usinées pour les consommateurs.

Ce portefeuille s'élevait à 310 millions\$ au 31 janvier 2004 contre 434 millions\$ au 31 janvier 2003. BC prévoit que la liquidation sera achevée d'ici quelques années.

Les portefeuilles de maisons usinées faisant l'objet de titrisations publiques qui totalisaient 1,6 milliard\$ au 31 janvier 2004 (2,1 milliards\$ au 31 janvier 2003) sont également gérés par BC.

Financement de biens de consommation

Les activités de financement de biens de consommation faisaient appel à des prêts garantis visant à permettre aux consommateurs d'acquérir des produits et services récréatifs.

Ce portefeuille s'élevait à 195 millions\$ au 31 janvier 2004 comparativement à 342 millions\$ au 31 janvier 2003. BC prévoit que la liquidation progressive sera essentiellement complétée au cours des trois prochaines années.

Matériel industriel

Le portefeuille de matériel industriel de BC se compose principalement de prêts et de contrats de location-financement conclus avec des sociétés du secteur du ski.

Le portefeuille totalisait 88 millions \$ au 31 janvier 2004 en regard de 115 millions \$ au 31 janvier 2003. Par suite de la décision de BC de ne plus accorder de prêts liés à ce portefeuille, celui-ci a été reclassé de portefeuille d'activités poursuivies à portefeuille en liquidation progressive au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2004.

Crédit-bail pour wagons

Ces activités consistent à louer à des tiers des wagons de marchandises et à offrir un service complet de maintenance ou des services de gestion à des propriétaires et à des utilisateurs de wagons de marchandises sur les marchés nord-américains. BC achète des wagons de marchandises, normalement auprès d'un tiers fabricant, et signe par la suite un contrat de cession-bail avec une institution financière. Celle-ci devient propriétaire de l'actif, BC étant le locataire. BC sous-loue ensuite l'actif à l'utilisateur du matériel, généralement pour une période allant de trois à sept ans. La moyenne d'âge du parc diversifié est de six ans.

La tranche au bilan du portefeuille s'élevait à 51 millions \$ au 31 janvier 2004 comparativement à 61 millions \$ au 31 janvier 2003. La tranche hors bilan du portefeuille totalisait 864 millions \$ au 31 janvier 2004 en regard de 1,0 milliard \$ au 31 janvier 2003. La réduction tient surtout à l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain.

Le taux moyen d'utilisation s'est établi à 93 % pour l'exercice 2004 en regard de 88 % pour l'exercice précédent.

BC prévoit liquider progressivement ce portefeuille sur les 10 prochaines années en raison de sa nature à long terme.

Affacturation de débiteurs

Le portefeuille d'affacturation de débiteurs de BC regroupait les débiteurs de tiers découlant des secteurs manufacturiers de la Société.

Ce portefeuille n'avait aucun solde impayé au 31 janvier 2004 par rapport à 1,0 milliard \$ au 31 janvier 2003. Par suite de la décision de la Société de se retirer de ces activités, la liquidation progressive du portefeuille a été effectuée au moyen du processus de recouvrement normal.

Autres

Cette catégorie comprend les portefeuilles de financement et de gestion de technologies ainsi que de financement d'équipement commercial du marché intermédiaire et du marché de moindre valeur.

Ce portefeuille s'établissait à 92 millions \$ au 31 janvier 2004 contre 235 millions \$ pour l'exercice précédent. La liquidation progressive de ces portefeuilles devrait être essentiellement achevée d'ici un an.

Provision pour pertes sur créances

La provision pour pertes sur créances s'établissait à 76 millions \$ au 31 janvier 2004, comparativement à 151 millions \$ au 31 janvier 2003. Cette diminution découle principalement des progrès réalisés dans la réduction des portefeuilles en liquidation progressive et de la baisse correspondante de la provision liée à ces débiteurs financiers. La provision pour les portefeuilles d'activités poursuivies a été de 38 millions \$, ou 1,1 % des débiteurs financiers, au 31 janvier 2004, par rapport à 44 millions \$, ou 1,1 % des débiteurs financiers, au 31 janvier 2003. La provision pour les portefeuilles en liquidation progressive se dégageait à 38 millions \$, ou 4,3 % des débiteurs financiers, au 31 janvier 2004 contre 107 millions \$, ou 3,3 % au 31 janvier 2003. En comparaison des portefeuilles en liquidation progressive, les portefeuilles d'activités poursuivies nécessitent un pourcentage moindre de provision, étant donné leur profil de risque de crédit moins élevé en raison des améliorations des termes de crédit, comme des ententes de rachat, des garanties d'emprunt et de meilleures positions relatives aux garanties et aux ratios prêt/valeur.

Gestion des risques

L'efficacité en matière de gestion des risques est primordiale pour permettre à BC d'atteindre son objectif stratégique de dégager un rendement proportionnel aux risques liés à ses activités. Les risques qui pourraient nuire au rendement de BC sont régulièrement recensés, mesurés et surveillés, et portent entre autres sur le crédit, les taux d'intérêt, l'exploitation et les valeurs résiduelles.

Pour contrôler le risque de crédit de ses portefeuilles, BC établit des limites quant au total de l'encours, obtient des garanties, contrôle la taille, l'échéance et la structure des portefeuilles et respecte des normes appropriées en matière de crédit.

BC vise à réduire au minimum le coût global de sa dette, tout en s'assurant que les marges d'intérêt sont à l'abri des mouvements défavorables de taux d'intérêt. Afin d'atteindre cet objectif, BC tente d'apparier les caractéristiques de taux d'intérêt de ses actifs et passifs en ayant recours à des instruments financiers dérivés dans le cadre du programme de gestion des actifs et passifs afin d'atténuer son risque financier global. BC n'est ni un courtier en swaps de taux d'intérêt ni un négociateur d'instruments dérivés et n'a pas utilisé ni n'utilisera ces instruments à des fins de spéculation pour tirer des revenus grâce aux fluctuations du marché.

Le risque d'exploitation est le risque de pertes découlant de contrôles internes, de personnel ou de systèmes inadéquats ou défaillants ou d'événements externes imprévus. Afin d'atténuer ce risque, BC examine régulièrement ses processus, ses politiques et ses contrôles d'exploitation. BC continue de perfectionner de manière proactive ses processus de gestion des risques au sein de la structure de gouvernance de la Société afin de recenser, mesurer et réduire efficacement les divers risques.

Le risque de valeur résiduelle, en grande partie lié au financement à long terme sous forme de crédit-bail d'avions commerciaux et aux portefeuilles en liquidation progressive « Autres », découle de l'écart possible entre la

valeur résiduelle estimative des actifs au début du contrat de location et leur valeur réelle à la fin du contrat. BC évalue régulièrement le risque de valeur résiduelle et a mis en œuvre des systèmes et procédures visant à contrôler et à réduire un tel risque.

La provision pour pertes sur créances est maintenue à un niveau que BC considère comme étant adéquat pour refléter la perte de valeur probable de ses portefeuilles attribuable au risque de crédit. Un prêt est considéré comme douteux s'il est probable que BC ne pourra recouvrer tous les montants impayés selon les modalités du contrat de prêt. Lorsqu'il est en souffrance ou que la solvabilité de l'emprunteur s'est détériorée, un prêt peut faire l'objet d'une évaluation afin de déterminer s'il est douteux. BC établit le montant requis de la

provision pour pertes sur créances en examinant individuellement et collectivement les soldes de ses prêts. Les prêts dont le risque de défaut est élevé sont examinés de façon individuelle en estimant la valeur de la garantie et la capacité de remboursement de l'emprunteur, ce qui peut donner lieu à la constitution d'une réserve spécifique. Tous les autres prêts sont évalués collectivement par un regroupement des prêts similaires en fonction de leur risque de crédit et autres caractéristiques de risque. La provision pour pertes sur créances relative aux prêts évalués collectivement reflète l'expérience de recouvrement, mais est rajustée au besoin pour tenir compte des conditions courantes susceptibles d'influer sur les estimations de pertes sur créances à court terme. Ces conditions comprennent la

mesure de la qualité du crédit, la valeur de la garantie, le rendement de l'industrie et l'incidence de la conjoncture économique générale récente.

Services immobiliers

Par l'entremise des Services immobiliers de Bombardier, BC tire des revenus de la mise en valeur des actifs immobiliers de Bombardier appelés à changer de vocation, ainsi que des activités qui visent à répondre aux besoins immobiliers d'autres activités de Bombardier.

D'autres revenus proviennent de la vente de terrains à des promoteurs immobiliers, dans le cadre du développement d'un ensemble résidentiel urbain, assorti d'infrastructures intégrées commerciales et de services, sur les terrains adjacents aux installations de Bombardier Aéronautique à Montréal, au Canada.

Liquidités et sources de financement

Situation financière

Bombardier

L'actif consolidé des secteurs manufacturiers s'élevait à 20,4 milliards \$ au 31 janvier 2004, en regard de 20,8 milliards \$ au 31 janvier 2003, soit une baisse de 356 millions \$. Cette baisse découle de la vente du secteur produits récréatifs et de la réduction des immobilisations corporelles, en partie contrebalancée par une hausse des espèces et quasi-espèces ainsi que des stocks.

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

Les stocks bruts totalisaient 9,6 milliards \$ (5,8 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 31 janvier 2004, par rapport à 9,9 milliards \$ (5,3 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 31 janvier 2003. Les avances et facturations progressives totalisaient 7,4 milliards \$ au 31 janvier 2004, en regard de 8,4 milliards \$ au 31 janvier 2003, dont 3,6 milliards \$ et 3,8 milliards \$ étaient présentés à titre de passifs respectivement au 31 janvier 2004 et 2003. La diminution des stocks bruts au 31 janvier 2004 comparativement au 31 janvier 2003 est principalement attribuable à la réduction des produits finis dans le secteur aéronautique et à l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain dont l'incidence nette a représenté environ 425 millions \$. Toutefois ces facteurs ont été en partie contrebalancés par des stocks plus importants dans le secteur transport en raison du calendrier des travaux réalisés en vertu des contrats. La diminution du total des avances au 31 janvier 2004 comparativement au 31 janvier 2003 s'explique surtout par une combinaison différente de contrats dans le secteur transport.

Les immobilisations corporelles totalisaient 4,6 milliards \$ au 31 janvier 2004 en regard de 5,2 milliards \$ à la fin de l'exercice précédent. Cette diminution est surtout attribuable à des baisses de valeur d'immobilisations corporelles totalisant 211 millions \$ se rapportant à la proposition de restructuration du secteur transport, à des cessions d'immobilisations corporelles de 147 millions \$ et à la faiblesse du dollar américain par rapport au dollar canadien dont l'incidence a été d'environ 130 millions \$.

L'écart d'acquisition totalisait 3,0 milliards \$ au 31 janvier 2004 en regard de 3,2 milliards \$ au 31 janvier 2003. La diminution est principalement attribuable aux fluctuations de taux de change.

Bombardier a réduit son placement dans les capitaux propres et la dette subordonnée de BC, le faisant passer de 1,3 milliard \$ à 1,1 milliard \$ au cours de l'exercice 2004.

Le poste « Autres actifs » totalisait 1,0 milliard \$ au 31 janvier 2004, comparativement à 758 millions \$ au 31 janvier 2003. La hausse est principalement attribuable à l'accroissement des prêts et placements liés aux structures de financement dans le secteur aéronautique.

Les crédettes et frais courus s'élevaient à 8,7 milliards \$ au 31 janvier 2004 contre 8,5 milliards \$ au 31 janvier 2003. Cette augmentation est principalement attribuable à la hausse des mesures incitatives à la vente et des provisions connexes dans le secteur aéronautique ainsi que des provisions pour indemnités de départ comptabilisées dans le cadre de la proposition de restructuration du secteur transport. Cette augmentation a été en partie contrebalancée par la faiblesse du dollar américain par rapport au dollar canadien d'environ 200 millions \$.

La dette à long terme s'élevait à 2,8 milliards \$ au 31 janvier 2004, comparativement à 3,1 milliards \$ au 31 janvier 2003. La diminution est principalement attribuable au remboursement de la dette à long terme de 192 millions \$ et à l'affaiblissement du dollar américain et de la livre sterling par rapport au dollar canadien dont l'incidence a représenté environ 180 millions \$.

En avril 2003, la Société a émis 370 millions d'actions classe B (droits de vote limités) à 3,25 \$ l'action, pour un produit net total de 1,2 milliard \$.

Le redressement de conversion reporté, compris dans les capitaux propres, était débiteur de 236 millions \$ au 31 janvier 2004 contre un montant créditeur de 157 millions \$ à la fin de l'exercice précédent. Cette variation est principalement attribuable à l'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain et à la livre sterling au cours de l'exercice 2004.

BC

Les débiteurs financiers avant provision pour pertes sur créances étaient de 4,2 milliards \$ au 31 janvier 2004, comparativement à 7,2 milliards \$ au 31 janvier 2003. Cette diminution est principalement attribuable à la réduction soutenue des portefeuilles en liquidation progressive et à la diminution du portefeuille de financement de stocks et reflète également le raffermissement du dollar canadien par rapport au dollar américain qui a entraîné une baisse d'environ 590 millions \$.

Les actifs loués en vertu des contrats de location-exploitation totalisaient 626 millions \$ au 31 janvier 2004 en regard de 1,4 milliard \$ au 31 janvier 2003. Cette diminution s'explique surtout par la réduction soutenue du portefeuille d'avions d'affaires et par une diminution du portefeuille d'avions commerciaux. L'appréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain a aussi eu une incidence d'environ 90 millions \$.

Flux de trésorerie

Bombardier

Les flux de trésorerie de Bombardier utilisés dans les activités d'exploitation se sont élevés à 746 millions \$ pour l'exercice 2004, comparativement à des flux de trésorerie provenant de l'exploitation de 1,3 milliard \$ l'exercice précédent, une variation d'un exercice à l'autre de 2,1 milliards \$. Cette variation s'explique par des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, avant variations nettes des soldes hors

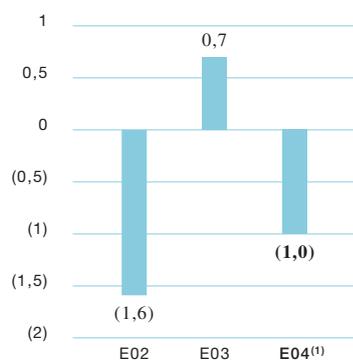
caisse liés à l'exploitation, de 961 millions \$ pour l'exercice 2004 comparativement à 778 millions \$ l'exercice précédent, et par des variations nettes négatives des soldes hors caisse de 1,7 milliard \$ pour l'exercice 2004 en regard de variations nettes positives de 553 millions \$ l'exercice précédent. Les variations des soldes hors caisse pour l'exercice 2004 sont en grande partie attribuables à la décision de cesser les activités de financement avec BC liées à l'affacturage de débiteurs et aux avions d'affaires d'occasion totalisant 1,6 milliard \$ et à une diminution des avances reçues de clients, principalement dans le secteur transport. Des renseignements sur les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation sont présentés à la note 21 afférente aux états financiers consolidés.

Les acquisitions nettes d'immobilisations corporelles de Bombardier ont totalisé 270 millions \$ pour l'exercice 2004 en regard de 636 millions \$ pour l'exercice 2003. Cette réduction s'explique surtout par des dépenses en capital plus faibles pour l'outillage de programmes aéronautiques et un produit plus élevé découlant de cessions d'immobilisations corporelles, principalement dans le secteur transport. La répartition des immobilisations corporelles, des actifs incorporels et de l'écart d'acquisition par secteur géographique figure à la note 26 afférente aux états financiers consolidés.

Par conséquent, les flux de trésorerie disponibles, définis comme étant les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, déduction faite des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles, ont représenté une utilisation de 1,0 milliard \$ pour l'exercice 2004 contre des flux de trésorerie disponibles de 695 millions \$ pour l'exercice précédent. Les flux de trésorerie disponibles ne constituent pas une mesure définie par les PCGR et sont tirés directement de l'état des flux de trésorerie. Le calcul des flux de trésorerie disponibles peut ne pas être le même chez d'autres qui utilisent cette expression.

Flux de trésorerie disponibles Bombardier

(EN MILLIARDS DE DOLLARS CANADIENS)



⁽¹⁾ Incluant l'impact ponctuel de 1,6 milliard \$ pour BC.

Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement de Bombardier pour l'exercice 2004 comprennent un produit net de 930 millions \$ se rapportant aux ventes du secteur produits récréatifs, des Services à l'aviation militaire et de l'aéroport municipal de Belfast.

Au cours de l'exercice 2004, BC a consenti à Bombardier des avances et prêts subordonnés totalisant 778 millions \$, résultant principalement des flux de trésorerie générés par la réduction des portefeuilles en liquidation progressive.

Les flux de trésorerie provenant des activités de financement se sont élevés à 483 millions \$ pour l'exercice 2004 contre des flux de trésorerie utilisés dans les activités de financement de 249 millions \$ pour l'exercice 2003. Les flux de trésorerie pour l'exercice 2004 reflètent le produit net de 1,2 milliard \$ découlant de l'émission de 370 millions d'actions classe B (droits de vote limités), compensé en partie par des remboursements de la dette à long terme et d'emprunts à court terme totalisant 558 millions \$ ainsi que par des versements

de dividendes de 189 millions \$. Les flux de trésorerie utilisés dans les activités de financement pendant l'exercice 2003 tenaient compte, pour leur part, de remboursements d'emprunts à court terme de 1,1 milliard \$ et de versements de dividendes de 278 millions \$, partiellement contrebalancés par l'émission de dette à long terme de 893 millions \$ et par le produit net de 228 millions \$ découlant de l'émission de 9,4 millions d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4. Les flux de trésorerie utilisés dans des activités abandonnées ont atteint 227 millions \$ pour l'exercice 2004, en comparaison de flux de trésorerie provenant des activités abandonnées de 125 millions \$ pour l'exercice 2003.

En raison des éléments mentionnés précédemment, les espèces et quasi-espèces de Bombardier, déduction faite des emprunts à court terme, totalisaient 1,6 milliard \$ au 31 janvier 2004, contre 361 millions \$ au 31 janvier 2003.

BC

Les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de BC se sont élevés à 163 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, comparativement à 491 millions \$ pour l'exercice précédent. La baisse des flux de trésorerie résulte principalement de celle des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation, surtout attribuable aux variations des débiteurs et des créditeurs et frais courus.

Les flux de trésorerie provenant des activités d'investissement de BC se sont établis à 1,3 milliard \$ pour l'exercice 2004 comparativement à 1,1 milliard \$ pour l'exercice 2003.

Les flux de trésorerie de l'exercice 2004 reflètent une diminution nette de 2,5 milliards \$ des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, surtout attribuable à la réduction soutenue des portefeuilles en liquidation progressive. La variation nette des avances et prêts subordonnés à Bombardier de 778 millions \$ et les prêts effectués dans le cadre d'une opération de financement conclue aux fins de gestion de la dette

à long terme ont partiellement compensé cette diminution. Les flux de trésorerie de l'exercice 2003 reflètent une diminution nette des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation de 1,3 milliard\$, en raison principalement de la réduction des portefeuilles en liquidation progressive.

Les flux de trésorerie utilisés dans les activités de financement ont totalisé 1,8 milliard\$ pour l'exercice 2004 en regard de 1,4 milliard\$ pour l'exercice précédent. Les flux de trésorerie utilisés dans les activités de financement au cours de l'exercice 2004 reflètent le remboursement de dette à long terme et d'emprunts à court terme respectivement de 1,3 milliard\$ et de 1,7 milliard\$, compensé partiellement par l'émission de dette à long terme de 1,2 milliard\$. Les flux de trésorerie utilisés dans les activités de financement au cours de l'exercice 2003 traduisent le remboursement de dette à long terme et d'emprunts à court terme respectivement de 2,1 milliards\$ et 708 millions\$ contrebalancé en partie par l'émission de dette à long terme de 1,4 milliard\$.

Sources de financement

Les facilités de crédit confirmées se sont élevées à 7,9 milliards\$ pour Bombardier et à 1,3 milliard\$ pour BC, dont 2,1 milliards\$ et 1,0 milliard\$ étaient respectivement disponibles au 31 janvier 2004. De ces facilités de crédit, 76 % avaient des échéances de deux ans ou plus. Compte tenu des espèces et quasi-espèces de 1,6 milliard\$, la Société disposait de sources de financement à court terme totalisant 4,7 milliards\$ au 31 janvier 2004.

Les montants disponibles en vertu des lignes de crédit de Bombardier ont diminué de 1,2 milliard\$ au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2004, et les espèces et quasi-espèces ont augmenté de 863 millions\$, ce qui correspond à une diminution nette des sources de financement à court terme de 371 millions\$. Cette diminution nette découle principalement des flux de trésorerie dispo-

nibles utilisés au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2004, de l'augmentation du montant des lettres de crédit prélevées en vertu des facilités de crédit de Bombardier et du remboursement de dette à long terme, le tout contrebalancé en partie par le produit net de 1,2 milliard\$ tiré de l'émission de 370 millions d'actions classe B (droits de vote limités), par le produit de 930 millions\$ découlant des cessions et par la variation nette des avances et prêts subordonnés de BC à Bombardier totalisant 778 millions\$.

Les montants disponibles en vertu des lignes de crédit de BC ont fléchi de 317 millions\$ au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2004, et les espèces et quasi-espèces ont baissé de 287 millions\$, ce qui correspond à une diminution nette des sources de financement à court terme de 604 millions\$. Cette diminution nette tient surtout au non-renouvellement de deux facilités, l'une de 470 millions\$ et l'autre de 400 millions\$ US, conformément aux besoins futurs prévus de BC, à la variation nette des avances et prêts subordonnés à Bombardier s'élevant à 778 millions\$, ainsi qu'à un redressement de conversion découlant de l'affaiblissement du dollar américain par rapport au dollar canadien. Les flux de trésorerie provenant de la réduction des portefeuilles en liquidation progressive ont compensé en partie cette diminution.

Bombardier

Le 9 septembre 2003, Bombardier a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit nord-américaine au montant de 730 millions\$ (auparavant 750 millions\$). La tranche confirmée sur cinq ans de 1,0 milliard\$ de cette facilité vient à échéance en septembre 2005. Le 9 juillet 2003, Bombardier a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit européenne au montant de 560 millions€ (auparavant 600 millions€). La tranche confirmée sur cinq ans de 3,2 milliards€ (5,2 milliards\$) de cette facilité vient à échéance en juillet 2007.

Le 28 juillet 2003, Bombardier a remboursé, à l'échéance, des débentures totalisant 150 millions\$.

Le 17 avril 2003, la Société a émis 370 millions d'actions classe B (droits de vote limités) à un prix de 3,25\$ l'action. Le produit net de cette émission s'est élevé à 1,2 milliard\$.

Les deux principales facilités de crédit syndiquées de Bombardier stipulent que le ratio de la dette totale de Bombardier (définie essentiellement comme étant les emprunts à court terme et la dette à long terme moins la dette subordonnée et les espèces et quasi-espèces) sur la capitalisation totale de Bombardier (la dette totale, telle qu'elle est définie, plus les capitaux propres et la dette subordonnée) ne doit pas dépasser 50 % au 31 janvier 2004, et par la suite à la fin de chaque trimestre de la Société. Au 31 janvier 2004, ce ratio était respecté.

En avril 2002, la Société a émis, sur le marché des emprunts à terme, 550 millions\$ US (866 millions\$) de billets venant à échéance le 1^{er} mai 2012. Ces billets portent intérêt à 6,75 % par année. En outre, le 8 mars 2002, la Société a émis 9,4 millions d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, qui donnent droit à des dividendes en espèces préférentiels fixes de 6,25 % par année. Le produit net de cette émission s'est élevé à 228 millions\$.

BC

En septembre 2003, deux facilités de crédit renouvelables à 364 jours totalisant respectivement 470 millions\$ et 400 millions\$ US (546 millions\$) n'ont pas été renouvelées conformément à la baisse des besoins de liquidités futurs. En mars 2003, BC a aussi mis fin à une facilité bancaire bilatérale non confirmée de 50 millions\$ US. La facilité renouvelable de 600 millions\$ US (796 millions\$) de BC restante vient à échéance en juillet 2005.

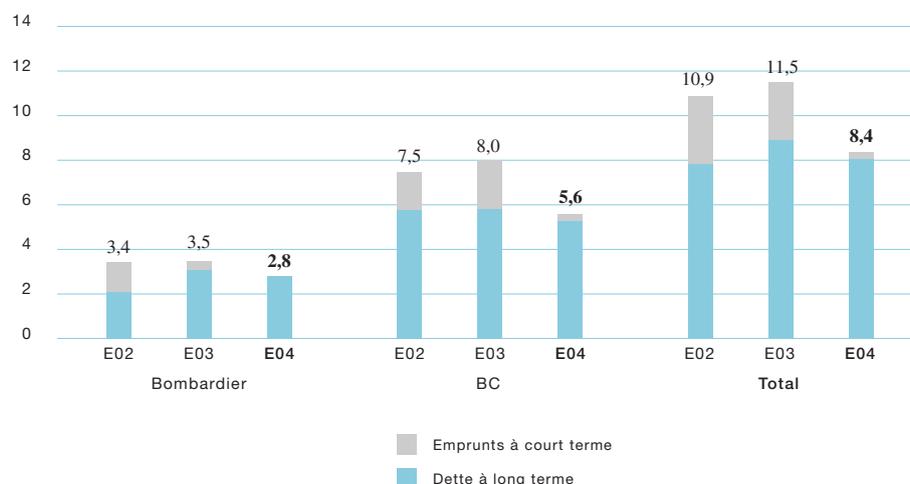
Le 28 juillet 2003 et le 20 février 2003, BC a remboursé, à l'échéance, des billets et

débetures totalisant respectivement 100 millions\$ et 250 millions\$. En outre, le 21 novembre 2003, BC a remboursé à l'échéance des billets totalisant 235 millions\$ US (306 millions\$).

Au cours de l'exercice 2003, BC a émis des billets totalisant 500 millions € (703 millions\$) et 300 millions £ (677 millions\$) sur les marchés européens, arrivant à échéance respectivement en mai 2007 et mai 2009. Les produits nets de ces émissions ont été échangés contre des dollars américains et ont servi, en partie, à rembourser la dette à long terme de BC arrivant à échéance de 1,2 milliard \$ US (1,9 milliard \$) et de 6,0 milliards ¥ (73 millions\$). De plus, une obligation de 150 millions\$ arrivant à échéance a été remboursée le 7 juin 2002. Les autres dettes arrivant à échéance ont été remboursées à même les flux de trésorerie provenant de l'exploitation et le produit découlant des portefeuilles en liquidation progressive.

Des renseignements sur les sommes disponibles et les encours en vertu des facilités de crédit bancaires et les encours des emprunts aux 31 janvier 2004 et 2003 figurent aux notes 11 et 13 afférentes aux états financiers consolidés.

Emprunts totaux
Bombardier Inc. consolidé
(EN MILLIARDS DE DOLLARS CANADIENS)



Situation de trésorerie

Le tableau suivant résume l'obligation de paiements futurs de Bombardier au titre de la dette à long terme, des obligations en vertu de contrats de location et des autres obligations au 31 janvier 2004, de même que le moment prévu de ces paiements.

Bombardier	TOTAL	MOINS DE 1 AN	DE 1 AN À 3 ANS	DE 4 À 5 ANS	PAR LA SUITE
Dette à long terme	2 700 \$	40 \$	830 \$	860 \$	970 \$
Obligations en vertu de contrats de location-acquisition	81	1	2	1	77
Obligations en vertu de contrats de location-exploitation ⁽¹⁾	1 548	237	369	243	699
Engagements au titre de l'impartition	1 102	257	445	348	52
Autres obligations ⁽²⁾	634	93	101	89	351
	6 065 \$	628 \$	1 747 \$	1 541 \$	2 149 \$

⁽¹⁾ Comprend les obligations au titre des opérations de cession-bail et des contrats de location-exploitation abordés à la note 24 afférente aux états financiers consolidés.

⁽²⁾ Comprend principalement des paiements obligatoires dans le cadre des mesures incitatives à la vente offertes dans le secteur aéronautique.

Les obligations venant à échéance au cours de l'exercice 2005 devraient être remboursées à même les liquidités de Bombardier.

Bombardier prévoit le renouvellement de ses facilités de crédit à court terme de 560 millions € (925 millions\$) et de 730 millions\$ venant à échéance au cours de l'exercice 2005 selon des niveaux d'engagement semblables.

La Société a conclu certains contrats importants d'approvisionnement des stocks qui spé-

cifient des prix et des quantités déterminables, ainsi que des délais de livraison à long terme. Ces contrats exigent des fournisseurs qu'ils fabriquent et livrent à temps des composants selon les calendriers de production de la Société. Ces ententes découlent de l'horizon étendu de planification de la production pour nombre des produits de la Société, lorsque la livraison des produits aux clients se fait sur une période prolongée. Une partie importante

de ces engagements est appuyée par des contrats fermes avec les clients ou est assortie d'ententes de partage des risques avec les fournisseurs. Bien que cette éventualité ne soit pas prévue, la Société serait assujettie à des frais de résiliation potentiellement considérables, si un de ses programmes aéronautiques ou contrats à long terme devait prendre fin. Ces engagements, ainsi que les engagements à long terme liés à des achats de matières premières, dans le cours normal des affaires, n'entrent pas dans le tableau ci-contre.

La Société est d'avis que ses facilités de crédit actuelles ainsi que ses sources de financement prévues lui permettront de mettre en œuvre des programmes d'investissement, de développer de nouveaux produits, de soutenir la croissance de ses activités, de verser des dividendes et de respecter tous ses autres engagements financiers prévus.

Le tableau suivant résume les obligations de paiements futurs de BC au titre de la dette à long terme, des obligations en vertu de contrats de location et des autres obligations au 31 janvier 2004, de même que le moment prévu pour ces paiements.

Les obligations venant à échéance au cours de l'exercice 2005 devraient être remboursées à même les liquidités de BC.

BC n'a aucune facilité de crédit bancaire confirmée, aucun prêt bancaire ni aucune autre facilité de crédit arrivant à échéance au cours de l'exercice 2005. Une facilité de crédit bancaire confirmée de 600 millions \$ US (796 millions \$) vient à échéance durant l'exercice 2006. Un emprunt à court terme confirmé de 527 millions \$ afférent aux portefeuilles de financement de stocks titrisés vient à échéance au cours de l'exercice 2005. La Société prévoit que les facilités afférentes aux portefeuilles de financement de stocks titrisés seront renouvelées selon des niveaux d'engagements semblables et conformément aux modalités existantes.

Les activités de BC sur le marché de la titrisation relatives aux portefeuilles de financement de stocks étaient comme suit au cours des exercices 2004 et 2003 :

BC	TOTAL	MOINS DE 1 AN	DE 1 AN À 3 ANS	DE 4 À 5 ANS	PAR LA SUITE
Billets à moyen terme,					
billets et autres	4 019 \$	1 056 \$	1 068 \$	1 130 \$	765 \$
Financement de stocks titrisés	1 274	80	1 194	-	-
Obligations en vertu de contrats de location-exploitation ⁽¹⁾	1 532	91	211	169	1 061
	6 825 \$	1 227 \$	2 473 \$	1 299 \$	1 826 \$

⁽¹⁾ Comprend les obligations au titre des opérations de cession-bail et des contrats de location-exploitation abordés à la note 24 afférente aux états financiers consolidés.

	TOTAL DES MONTANTS PRÉLEVÉS	RENOUVEL- LEMENT	COMPOSANTE EN \$ US	ÉCHÉANCE
Solde au 31 janvier 2002	1 891 \$			
Renouvellement de facilités financées par des banques	-	140 \$	-	août 2003
	-	234	150	oct. 2003
	-	234	150	oct. 2003
	-	666	427	août 2003
Augmentation de facilités financées par des banques	80		-	juin 2004
	66		50	oct. 2003
Incidence des fluctuations de taux de change	52			
Solde au 31 janvier 2003	2 089			
Renouvellement de facilités financées par des banques	-	140	-	août 2004
	-	198	150	oct. 2004
	-	198	150	oct. 2004
Émission de titres publics adossés à des créances	554		400	août 2005
	646		500	déc. 2005
Diminution de facilités financées par des banques	(139)		(105)	oct. 2004
	(145)		(110)	oct. 2004
	(80)		-	juin 2004
Remboursement de facilités financées par des banques	(592)		(427)	août 2003
	(540)		(400)	sept. 2003
Incidence des fluctuations de taux de change	(211)			
Solde au 31 janvier 2004	1 582 \$			

Soutien au crédit

Les actes régissant la dette à long terme et les facilités de crédit de BC comportent des clauses restrictives en grande partie semblables et des ententes de soutien de la Société connues sous le nom de « keepwell ». Les ententes « keepwell » exigent une participation de Bombardier Inc. d'au moins 51 % dans BC et une injection de capitaux propres si certains niveaux minimums de valeur nette n'étaient pas respectés ou si le ratio de couverture des charges fixes devenait inférieur à 1,2. Enfin, ces actes contiennent l'engagement de Bombardier Inc. de maintenir certaines clauses de manquement réciproques existantes dans l'acte régissant les débentures de 150 millions \$ de la Société exigibles en 2026, ainsi que dans toutes ses émissions futures de titres d'emprunt publics.

Incidence des cotes de solvabilité

Certains engagements financiers de la Société comprennent des dispositions qui pourraient entrer en vigueur dans l'éventualité d'une révision à la baisse de l'une de ses cotes de solvabilité.

Une cote de solvabilité inférieure à une cote de premier ordre pourrait aussi entraîner le remboursement d'avances reçues de clients totalisant 170 millions \$ dans le secteur aéronautique. De plus, la Société pourrait devoir racheter à sa juste valeur de 26 millions \$ US (34 millions \$) au 31 janvier 2004 l'option d'achat rattachée aux billets encaissables/remboursables par anticipation échéant en 2013, si le porteur de l'option d'achat devait décider de mettre fin à l'arrangement par anticipation. Les billets encaissables/remboursables par anticipation totalisant 300 millions \$ US (398 millions \$) deviendraient exigibles à la première date d'ajustement (le 31 mai 2004) qui suivrait une telle révision à la baisse de la cote de solvabilité. De plus, BC a conclu un swap de taux d'intérêt. La contrepartie peut, à son gré, mettre fin à ce swap de façon anticipée si Moody's Investor Services Inc. ou Standard & Poor's font passer la cote de solvabilité de la Société à une cote inférieure à une cote de premier ordre. La valeur estimative de règlement était négligeable au 31 janvier 2004.

Une révision à la baisse de la cote attribuée par Dominion Bond Rating Services Ltd. pourrait donner lieu à la liquidation d'une facilité de titrisation de 200 millions \$ de BC (80 millions \$ d'encours au 31 janvier 2004). Également, l'attribution d'une cote de solvabilité inférieure à une cote de premier ordre par Moody's Investor Services Inc. ou Standard and Poor's pourrait entraîner la liquidation de facilités de titrisation de Bombardier de 125 millions \$ US (166 millions \$) (72 millions \$ d'encours au 31 janvier 2004).

Au 17 mars 2004, les cotes de premier ordre suivantes s'appliquaient à la dette à long terme de la Société :

AGENCE DE NOTATION	COTE
Moody's Investor Services Inc.	Baa3
Standard & Poor's	BBB-
Fitch Ratings	BBB-
Dominion Bond Rating Service Limited	BBB

Arrangements hors bilan

Arrangements financiers

Dans le cours normal de ses affaires, la Société finance certaines de ses activités par des opérations hors bilan consistant en contrats de location, opérations de titrisation et autres arrangements.

a) Contrats de location

La Société loue des bâtiments et de l'équipement et prend en charge des contrats de location-exploitation relatifs à la vente d'avions neufs. La Société finance des wagons de marchandises, des avions d'occasion et du matériel de transport par des opérations de cession-bail. Les loyers minimums non actualisés de la Société, en vertu de ces contrats, s'élevaient à 1,5 milliard \$ pour les contrats de location-exploitation et à 1,6 milliard \$ pour les opérations de cession-bail au 31 janvier 2004. Les engagements sont divulgués à la note 24 afférente aux états financiers consolidés.

b) Opérations de titrisation

Bombardier

En janvier 2004, Bombardier a renouvelé ses facilités auprès de tiers aux États-Unis et au Royaume-Uni aux fins de la titrisation de

débiteurs générés dans le cours normal des affaires. La facilité américaine a été renouvelée à 125 millions \$ US (une baisse par rapport à 200 millions \$ US au 31 janvier 2003), et la facilité britannique a été renouvelée à 50 millions £, soit au même montant que pour l'exercice précédent. La facilité américaine prévoit un engagement d'acquisition de 364 jours pour les débiteurs générés par les activités de fabrication en Amérique du Nord. La facilité britannique est non confirmée et vise l'acquisition de débiteurs générés par les activités de Bombardier Transport au Royaume-Uni. Ces opérations de titrisation ont remplacé l'affacturage de débiteurs autrefois effectué par BC. La Société a reçu un produit respectif de 905 millions \$ et 477 millions \$ à la vente de débiteurs pour ses facilités américaine et britannique au cours de l'exercice 2004. Les montants vendus et les encours des facilités américaine et britannique s'élevaient à 118 millions \$ au 31 janvier 2004 et à 169 millions \$ au 31 janvier 2003. Par ailleurs, en décembre 2003, Bombardier a conclu un arrangement d'affacturage de 100 millions € (165 millions \$) d'une durée de quatre ans avec un tiers (60 millions \$ d'encours au 31 janvier 2004) à l'égard de certains débiteurs générés par les activités allemandes de Bombardier Transport.

c) Autres arrangements

Dans le secteur aéronautique, Bombardier a conclu diverses ententes avec des tiers en vertu desquelles elle vend des droits rattachés à certains contrats de fabrication, de façon continue. Au 31 janvier 2004, les droits vendus totalisaient 170 millions \$ au 31 janvier 2004 comparativement à 369 millions \$ au 31 janvier 2003. Ils sont comptabilisés à titre d'avances reçues et sont déduits des stocks ou présentés à titre d'avances en excédent des coûts connexes. Relativement à ces ventes, la Société a fourni un recours à un acheteur qui s'élevait à 17 millions \$ au 31 janvier 2004. La note 24 afférente aux états financiers consolidés tient compte du risque maximum auquel s'expose la Société en vertu de ce recours. Les revenus et les profits connexes provenant des ventes d'avions sont constatés au moment

de la livraison, et la vente des droits n'accélère pas la comptabilisation des revenus et des profits.

La Société offre des services de gestion à des structures d'accueil, conçues pour financer certaines ventes d'avions de la Société, en contrepartie d'honoraires. Au 31 janvier 2004, la Société avait un investissement net de 42 millions \$ US (56 millions \$) dans l'une des structures d'accueil. La note 24 afférente aux états financiers consolidés présente le risque maximum auquel s'expose la Société en vertu d'un soutien supplémentaire aux structures d'accueil.

BC gère en contrepartie d'honoraires un portefeuille en liquidation progressive de prêts liés à ses activités de maisons usinées. L'encours de ce portefeuille s'élevait à 1,6 milliard \$ au 31 janvier 2004 (2,1 milliards \$ au 31 janvier 2003).

Instruments financiers dérivés

La Société gère ses risques financiers, au moyen d'une trésorerie centralisée, conformément à ses politiques et procédures en matière de change. Les contreparties des instruments financiers dérivés sont toutes des institutions financières de premier ordre. La Société n'utilise pas d'instruments financiers dérivés à des fins de négociation ou de spéculation. Les instruments financiers dérivés sont surtout constitués de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt, de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises, et de garanties de taux plafond conclus pour gérer les risques de change et de taux d'intérêt.

La Société a recours à des instruments financiers dérivés pour gérer le risque de change découlant des flux de trésorerie prévus en devises, principalement celles en dollars américains, en livres sterling et en diverses devises d'Europe de l'Ouest dans le secteur transport. La plupart des contrats de change à terme sont libellés en devises de pays industrialisés importants (voir la note 22 afférente aux états financiers consolidés pour d'autres renseignements). Pour les activités nord-américaines, les contrats de change à terme visent surtout la vente de dollars américains et l'achat de dollars canadiens. Pour les activités

européennes, les contrats de change à terme permettent principalement la vente ou l'achat de dollars américains, de livres sterling, d'euros ou d'autres monnaies d'Europe de l'Ouest. Dans la mesure où les contrats de change à terme sont utilisés pour couvrir des flux de trésorerie prévus en devises hors bilan, les variations compensatoires de la juste valeur de l'opération couverte et de l'instrument de couverture ne sont pas constatées dans les états financiers consolidés.

À compter du 1^{er} février 2004, la Société a changé ses monnaies fonctionnelles pour le dollar américain dans le cas de la plupart des activités du secteur aéronautique et des activités nord-américaines du secteur transport (voir la note 27 afférente aux états financiers consolidés). Par conséquent, le portefeuille de contrats de change à terme servant à couvrir les rentrées prévues en devises a été réaligné en fonction du nouveau risque de change.

La Société a aussi des instruments financiers dérivés pour gérer l'incidence des fluctuations des taux d'intérêt, surtout à l'égard des actifs et passifs et des engagements financiers existants. Les swaps de taux d'intérêt de Bombardier convertissent en taux fixe le taux d'intérêt variable de certaines obligations financières liées aux contrats de location-exploitation. Les swaps de taux d'intérêt de BC convertissent en taux d'intérêt variable le taux d'intérêt fixe de certaines dettes à long terme et de certains débiteurs financiers. BC conclut des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises afin de limiter son risque lié aux fluctuations de taux d'intérêt et de gérer son risque de change. Les swaps combinés de taux d'intérêt et de devises modifient les caractéristiques de certaines dettes à long terme, les faisant passer de dettes en dollars canadiens, en euros ou en livres sterling à des dettes en dollars américains. Ils changent aussi le taux d'intérêt fixe en taux variable pour qu'il corresponde au taux d'intérêt variable des débiteurs financiers. Les swaps de taux d'intérêt sont sensibles aux fluctuations de taux d'intérêt. Celles-ci entraînent la compensation des gains ou pertes de juste valeur entre

les dettes à long terme ou les obligations financières et les swaps de taux d'intérêt, en raison des écarts entre les taux d'intérêt prévalant sur le marché et les taux d'intérêt prévus dans les instruments. Une analogie semblable peut être faite à l'égard des fluctuations de taux de change et de leur incidence sur la valeur compensatoire des flux de trésorerie prévus en devises et les contrats de change à terme. Les conventions régissant les opérations sur instruments financiers dérivés de la Société contiennent certaines dispositions types accordant aux contreparties un droit de compensation à l'égard de certains prêts en cas de manquement.

Les garanties de taux plafond servent à couvrir le risque que fait courir à la Société les protections contre les hausses de taux d'intérêt consenties dans le cadre de certains engagements de vente.

Les programmes de couverture de change et de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les contrats de change à terme et les swaps de taux d'intérêt étant normalement maintenus jusqu'à l'échéance, conformément à l'objectif de bloquer les taux de change et la fourchette des taux d'intérêt sur des éléments couverts.

En règle générale, les gains et les pertes liés aux instruments financiers dérivés sont comptabilisés dans la même catégorie que l'élément couvert. Par exemple, lorsque l'élément couvert est une vente en devises prévue, les gains et les pertes sont inclus dans les revenus. Lorsque l'élément couvert est un coût en devises prévu, les gains ou les pertes sont généralement inclus dans le coût des ventes. Les montants reçus et payés en vertu des swaps de taux d'intérêt sont généralement comptabilisés dans les intérêts débiteurs.

La juste valeur des instruments financiers dérivés aux 31 janvier 2004 et 2003 figure à la note 22 afférente aux états financiers consolidés.

Engagements de financement

Les fabricants d'avions commerciaux fournissent généralement des engagements de

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

Au 31 janvier 2004, Bombardier avait des engagements de financement totalisant 4,6 milliards \$ liés à dix clients, déduction faite des financements déjà confirmés par des tiers. Les avions visés par ces engagements devraient être livrés au cours des six prochains exercices. Des financements d'un montant total de 4,8 milliards \$ ont été mis en place par la Société durant l'exercice 2004.

Bombardier est d'avis qu'elle pourra satisfaire à ses engagements de financement envers ses clients au cours de l'exercice 2005 au moyen de financement de tiers. Toutefois, la capacité de Bombardier de satisfaire à ses engagements de financement peut être entravée par les difficultés financières qui gênent l'industrie de l'aviation commerciale en général, et certains clients en particulier, et par la condition de solvabilité actuelle et future de la Société.

Engagements et éventualités

Dans le cadre de la vente de certains de ses produits, principalement des avions, la Société fournit un soutien financier au nom de certains clients sous forme de garanties de crédit et de garanties portant sur la valeur résiduelle qui sont destinées à accroître la capacité des clients à obtenir d'un tiers un financement leur permettant de faire l'acquisition de produits. Celles-ci sont décrites à la note 24 afférente aux états financiers consolidés.

Les garanties de crédit sont exercées si, au cours de la période de financement (s'étalant de deux à 20 ans), un client manque à ses obligations en vertu des arrangements de financement pertinents. Les garanties de crédit fournissent un soutien sous forme de paiements limités au tiers bénéficiant de la garantie afin de réduire les

pertes découlant du manquement. Les actifs sous-jacents servent de sûreté aux garanties. La valeur des actifs sous-jacents peut être affectée par un certain nombre de facteurs, dont une période de ralentissement économique. Dans le cas d'un manquement, la Société procède habituellement, à titre de mandataire de la personne bénéficiant de la garantie, à la reprise, remise à neuf et revente sur le marché des actifs sous-jacents. La Société est habituellement rémunérée pour ces services. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie que si les actifs sous-jacents sont vendus à un tiers.

Dans la plupart des cas, les garanties portant sur la valeur résiduelle sont des garanties fournies à la fin d'un arrangement de financement dont la durée est habituellement de quatre à 20 ans. Ces garanties procurent au tiers bénéficiant de la garantie une protection au cas où la valeur marchande des actifs sous-jacents baisse sous la valeur garantie. Afin de réduire le risque pour la Société, les biens donnés en garantie doivent respecter certaines conditions contractuelles de reprise à la date d'expiration de la garantie. Si elle est réalisée, la garantie sur la valeur résiduelle prévoit un paiement limité au tiers bénéficiant de la garantie. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie que si les actifs sous-jacents sont vendus à un tiers. La valeur des actifs sous-jacents peut être affectée par plusieurs facteurs, dont une période de ralentissement économique.

Lorsqu'une garantie de crédit et une garantie portant sur la valeur résiduelle sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement qui vise les mêmes actifs sous-jacents, la garantie portant sur la valeur résiduelle ne peut être réalisée que si la garantie de crédit expire sans avoir été réalisée. Ces garanties s'excluent donc l'une et l'autre.

Pour gérer son risque relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle, la Société procède comme suit : contrôle des risques, mesure des risques, surveillance des risques et transfert des risques. La Société contrôle les risques de façon active en intégrant des clauses de protection et des sûretés dans les contrats commerciaux, de

manière à réduire ses risques liés à de telles garanties. Des évaluations quantitatives des risques liés à de telles garanties sont effectuées, et, le cas échéant, des provisions comptables adéquates sont établies dans les états financiers consolidés, d'après un modèle d'évaluation des risques. La surveillance des risques consiste notamment pour la direction à faire rapport régulièrement des risques, à surveiller activement le niveau de crédit, à effectuer des vérifications de crédit diligentes et à intervenir de manière active. De plus, les tendances de la valeur d'actif des produits de la Société sont suivies de près. La Société procède en outre de temps à autre à un transfert de risques auprès d'assureurs indépendants dans le but de minimiser son risque relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle.

Relativement à ses contrats avec les sociétés Metronet pour la modernisation du métro de Londres, la Société s'est engagée à fournir des cautionnements à l'appui de ses obligations. Ces engagements se prolongent jusqu'en 2015. Au 31 janvier 2004, des cautionnements s'élevant à 180 millions £ (435 millions \$) étaient en vigueur. Les cautionnements sont renouvelables chaque année. Dans le cas où les cautionnements ne seraient pas renouvelés, la Société pourrait avoir à fournir, dans l'année qui suit, d'autres cautions (lettres de crédit, liquidités, etc.) qui pourraient réduire ses montants disponibles en vertu de ses facilités de crédit.

La Société fait occasionnellement l'objet de litiges, de réclamations, d'enquêtes et d'autres procédures juridiques. La Société est d'avis que ces éventualités n'ont pas eu et n'auront pas d'incidence importante sur sa situation financière, à l'exception de l'incidence possible de sa réclamation contre DaimlerChrysler AG qui est décrite à la note 24 afférente aux états financiers consolidés.

Autres

Régimes de retraite

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

à prestations déterminées de la Société et d'autres renseignements sur ces régimes sont présentés à la note 23 afférente aux états financiers consolidés.

Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs des régimes sont investis séparément dans des fiducies. Ces régimes peuvent être en position de surcapitalisation ou de sous-capitalisation, selon différents facteurs comme le rendement des placements. Les régimes capitalisés se trouvent principalement en Amérique du Nord, au Royaume-Uni et en Suisse. Dans le cas de ces régimes, les cotisations à être versées par l'employeur sont déterminées conformément aux exigences réglementaires de chaque administration locale.

Les régimes non capitalisés sont des régimes qui ne comportent pas d'actifs distincts. Ces régimes, pour lesquels la Société n'a aucune obligation de capitalisation préalable, se trouvent principalement dans des pays situés sur le territoire continental européen. Dans ces pays, la constitution d'actifs distincts pour les régimes de retraite est interdite ou ne respecte pas les pratiques locales. Les cotisations à être versées par l'employeur pour ces régimes correspondent aux versements de prestations devant être faits aux participants.

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

Hypothèses

La Société pose des hypothèses après un examen périodique de facteurs, tel que les prévisions de rendement à long terme préparées par des conseillers ou des économistes, le rendement historique des placements, les hypothèses d'inflation à long terme et les recommandations des actuaires. Afin de mesurer le coût des régimes de retraite, la Société a recours à une évaluation des actifs à la valeur axée sur la valeur marchande selon laquelle les gains ou pertes de placements sont constatés sur une période de trois ans à compter de l'année où ils se produisent. La Société reflète à l'avance le coût des hausses discrétionnaires futures des prestations dans le cas des régimes qui ont l'habitude d'en

consentir régulièrement, et le coût des améliorations futures de l'espérance de vie.

Déficit des régimes de retraite

Au 31 décembre 2003, le déficit des régimes de retraite s'élevait à 2,8 milliards \$ (2,7 milliards \$ au 31 décembre 2002). Ce montant inclut l'obligation au titre des prestations constituées des régimes non capitalisés de 587 millions \$ (641 millions \$ au 31 décembre 2002).

L'augmentation du déficit est principalement attribuable à la hausse de l'obligation au titre des prestations constituées des régimes résultant d'une réduction généralisée des taux d'actualisation, en partie contrebalancée par des rendements favorables sur les actifs des régimes (rendement de 10,7 % sur la juste valeur des actifs des régimes) et l'incidence de la vente du secteur produits récréatifs au cours de l'exercice 2004. Le rendement des placements pour l'exercice 2004 a été affecté par un rendement défavorable de titres de participation de sociétés fermées incluant des fonds de couverture.

Il est estimé qu'une réduction de 50 points de base des taux d'actualisation augmenterait l'obligation au titre des prestations constituées des régimes d'un montant approximatif de 650 millions \$.

Montants non constatés

Au 31 décembre 2003, la fraction nette non constatée du déficit des régimes de retraite, composée des pertes actuarielles nettes et des coûts de services passés, totalisait 2,2 milliards \$ en regard de 2,0 milliards \$ au 31 décembre 2002.

Les gains et pertes actuariels nets, fondés sur la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, en excédent de 10 % du montant le plus élevé entre l'obligation au titre des prestations constituées et la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, de même que les coûts des services passés, sont amortis sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants. L'amortissement des montants nets non constatés devrait représenter

95 millions \$ du coût des avantages au titre des régimes de retraite estimatif pour l'exercice 2005.

Incidence sur les résultats d'exploitation

Le coût des avantages des régimes de retraite découlant des activités poursuivies pour l'exercice 2004 s'est élevé à 324 millions \$, comparativement à 231 millions \$ pour l'exercice 2003. L'augmentation est principalement attribuable à une perte importante sur les actifs des régimes au cours des exercices 2002 et 2003 ainsi qu'à une réduction de 0,6 % du taux de rendement à long terme prévu sur les actifs des régimes selon l'hypothèse posée pour l'exercice 2004, comparativement à l'exercice 2003.

Le coût des avantages des régimes de retraite est constaté soit directement dans les résultats ou capitalisé à l'actif, tel que les stocks et l'outillage des programmes aéronautiques.

Le coût des avantages des régimes de retraite pour l'exercice 2005 est estimé à environ 380 millions \$. L'augmentation, comparativement à l'exercice 2004, découle principalement d'une augmentation de l'obligation au titre des prestations constituées au cours de l'exercice 2004 et d'une perte sur les actifs des régimes au cours des exercices 2002 et 2003.

Capitalisation

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

En janvier 2004, la Société a versé 212 millions \$ à ses régimes à titre de cotisation payée d'avance pour l'exercice 2005. Cette cotisation n'a pas été prise en compte lors de

l'évaluation du déficit au 31 décembre 2003 (date de mesure), mais a été reflétée dans le calcul du solde de l'actif (passif) au titre des prestations constituées au 31 janvier 2004.

Les cotisations aux régimes de retraite devraient être de 370 millions \$ pour l'exercice 2005. Les cotisations réelles aux régimes de retraite sont estimées à 400 millions \$ pour l'exercice 2005. Ce montant inclut une cotisation discrétionnaire de 242 millions \$ aux régimes du secteur aéronautique au Royaume-Uni et exclut les 212 millions \$ de cotisation payée d'avance au cours de l'exercice 2004.

Environnement

Les activités de fabrication et de services de la Société sont assujetties à la réglementation environnementale des autorités fédérales, provinciales et locales au Canada, ainsi qu'à celle des organismes de réglementation ayant compétence à l'égard des activités étrangères de la Société. La Société a donc établi une politique en matière de santé, sécurité et environnement qui définit sa vision pour ses activités à l'échelle internationale, politique qu'elle met périodiquement à jour. Conformément à cette politique, environ 90 % des sites manufacturiers de la Société ont reçu de vérificateurs externes l'accréditation en vertu de la norme ISO 14001 pour la gestion environnementale.

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

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

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

La Société entend accroître ses frais de décontamination au cours des exercices à venir, en raison de la fermeture probable de certaines installations existantes et d'exigences légales toujours plus rigoureuses. S'il semble probable que les frais annuels rattachés à la décontamination du sol ou des eaux souterraines augmentent au fil du temps, ceux-ci devraient s'avérer négligeables pour la Société.

Risques et incertitudes

La Société est présente dans des secteurs industriels comportant des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et incertitudes décrits ci-après ne sont pas les seuls auxquels la Société est exposée. D'autres risques et incertitudes dont la Société n'a pas connaissance à l'heure actuelle, ou qu'elle estime négligeables pour le moment, peuvent également avoir un effet défavorable sur les activités de la Société.

Tout risque ou incertitude décrit ci-après pourrait avoir une incidence défavorable importante sur les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société.

Risques d'exploitation

Les activités des secteurs de la Société sont assujetties à des risques d'exploitation, tels que la concurrence exercée par d'autres entreprises, la performance des principaux fournisseurs, la garantie de performance des produits, les risques liés à la réglementation, l'intégration réussie de nouvelles acquisitions, la dépendance à l'égard du personnel clé et la fiabilité des systèmes informatiques, qui peuvent tous influencer sur la capacité de la Société à respecter ses obligations.

Risques environnementaux

La Société est soumise dans chaque administration où elle exerce ses activités à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment la pollution de l'air et de l'eau, les émissions de substances dangereuses et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés historiquement par des activités antérieures. Il se peut que les exigences gouvernementales en matière d'environnement ou leur application deviennent de plus en plus rigoureuses à l'avenir et que la Société doive engager des frais supplémentaires pour s'y conformer. Bien que la Société croie être pour l'essentiel en situation de conformité en regard des exigences actuelles des lois environnementales applicables, rien ne garantit que les restrictions imposées par les lois environnementales actuelles ou futures, les coûts de mise en conformité ou les obligations découlant de problèmes environnementaux n'auront pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

Développement de nouveaux produits et services

Les principaux marchés dans lesquels la Société mène ses activités subissent des changements en raison de l'apparition de nouvelles technologies. Afin de répondre aux besoins des clients de ces activités, la Société doit constamment concevoir de nouveaux produits et services et mettre à niveau des produits et services existants, en plus d'investir dans de nouvelles technologies et leur

développement. Le lancement de nouveaux produits exige un engagement considérable envers la recherche et le développement, qui n'est pas toujours couronné de succès. Les ventes de la Société peuvent souffrir si cette dernière investit dans des produits qui ne remportent pas la faveur populaire, qui ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation, qui ne sont pas mis en marché en temps opportun ou qui deviennent désuets.

Engagements à durée déterminée

La Société a toujours offert et continuera d'offrir une partie de ses produits en vertu de contrats à durée déterminée plutôt que de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement du temps et des matériaux, plus particulièrement dans le secteur transport. En général, la Société ne peut résilier unilatéralement ces contrats. Bien que la Société se repose souvent sur des outils et sur des méthodes ainsi que sur son expérience antérieure pour réduire les risques liés à l'estimation, à la planification et à la réalisation de ces projets, la Société assume, dans la plupart des cas, le risque lié au dépassement des coûts et peut être assujettie à des pénalités pour livraison tardive.

Conjoncture économique générale

Des conditions économiques défavorables peuvent nuire aux activités de la Société. Par exemple, la faiblesse ou la détérioration de la situation financière de certaines grandes sociétés aériennes américaines clientes de la Société ou le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde peuvent entraîner une diminution des commandes ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes pour certains produits de la Société. La situation financière et les résultats d'exploitation pourraient en souffrir. De plus, la réduction d'activités de production du fait de conditions économiques défavorables pourrait faire en sorte que la Société subisse des coûts importants liés aux mises à pied temporaires ou aux départs d'employés.

Fluctuations de taux de change

La Société est exposée aux risques liés aux fluctuations de taux de change de la manière décrite sous la rubrique « Incidence des fluctuations de taux de change » du présent rapport. Afin de se protéger contre ces risques, la Société a recours à des instruments financiers dérivés pour couvrir le risque lié aux flux de trésorerie futurs dans différentes devises, et à la gestion des actifs et des passifs qui consistent principalement à contracter des emprunts en devises pour couvrir le risque de change qui découle des placements dans des établissements étrangers autonomes. L'incidence de ces fluctuations pourrait avoir un effet important sur les états financiers consolidés de la Société.

Liquidités et accès aux sources de financement

La Société doit avoir continuellement accès aux marchés financiers pour soutenir ses activités, y compris la vente de titres adossés à des créances. Pour satisfaire à ses besoins financiers, la Société fait appel à des emprunts à court et à long terme ainsi qu'aux flux de trésorerie provenant de l'exploitation. Toute entrave à la capacité de la Société d'accéder aux marchés financiers, y compris toute baisse des cotes de solvabilité, toute réduction de la capacité du marché mondial de cautionnement, toute variation importante des taux d'intérêt, la conjoncture économique générale ou la perception sur les marchés financiers de la situation ou des perspectives financières de la Société, pourraient avoir un effet néfaste important sur la situation financière de la Société et sur ses résultats d'exploitation. Les cotes de solvabilité peuvent être affectées par de nombreux facteurs externes sur lesquels la Société n'a aucun contrôle et, par conséquent, aucune assurance ne peut être donnée que les cotes de solvabilité de la Société ne seront pas réduites à l'avenir.

Clauses restrictives de contrats de prêt

Les actes régissant certains emprunts et facilités de crédit syndiquées de la Société contiennent

des clauses restrictives qui, entre autres, interdisent à la Société :

- de vendre la totalité ou la quasi-totalité de ses actifs;
- de contracter certains emprunts garantis;
- d'entreprendre des fusions ou des regroupements;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à la capacité de financement des activités futures de la Société ou à ses besoins en capitaux, ou pourraient l'empêcher de s'engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient lui être bénéfiques. De plus, Bombardier doit respecter un unique ratio financier en vertu de ses deux principales facilités de crédit syndiquées. Le ratio de la dette totale, définie essentiellement comme les emprunts à court terme et la dette à long terme moins la dette subordonnée et les espèces et quasi-espèces, sur la capitalisation totale (la dette totale, telle qu'elle est définie, plus les capitaux propres et la dette subordonnée) ne doit pas, à la fin de chaque trimestre, dépasser certains seuils. Des événements sur lesquels la Société n'a pas de contrôle peuvent nuire à sa capacité de respecter ce ratio. La violation de l'une de ces ententes ou l'incapacité de la Société de respecter le ratio financier prescrit pourraient également entraîner un manquement en vertu de ses facilités de crédit bancaires, lequel permettrait aux prêteurs de la Société de déclarer les montants qui leur sont dus comme payables immédiatement.

Défaillances et pertes liées aux portefeuilles de BC

Comme toute autre société de financement, BC est exposé au risque de ne pouvoir recouvrer ses débiteurs financiers, qui consistent essentiellement en des financements reposant sur des actifs sous forme de débiteurs, de loyers à recevoir et de prêts surtout liés au financement garanti de stocks pour les détaillants achetant des produits et au financement provisoire d'avions commerciaux à des tiers.

Fluctuations des taux d'intérêt

Le niveau et les fluctuations des taux d'intérêt peuvent avoir une incidence directe sur la rentabilité de BC. Ce dernier a recours à des instruments financiers dérivés qui font partie intégrante de son programme de gestion des actifs et des passifs pour réduire son risque financier global. Ces instruments financiers dérivés, particulièrement des swaps de taux d'intérêt, sont utilisés pour modifier le risque de taux d'intérêt lorsque se produit un asynchronisme des actifs et des passifs.

Contexte commercial externe

La Société est exposée à certains facteurs de risques externes, notamment la conjoncture économique générale, les politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation, la modification des priorités gouvernementales et les réductions éventuelles des dépenses de certains organismes publics, le soutien de gouvernements étrangers aux ventes à l'exportation, la volatilité des prix du carburant ainsi que l'instabilité politique.

Pertes relatives aux réclamations en garantie de produits et en dommages

Les produits que fabrique la Société sont très complexes et hautement techniques et peuvent comporter des défauts difficiles à détecter ou à corriger. Les défauts des produits de la Société peuvent être décelés par le client après leur livraison. Dans de tels cas, la Société peut ne pas être en mesure de les corriger en temps opportun, voire même de les corriger. L'occurrence de défauts et de défaillances dans les produits de la Société peut donner lieu à des réclamations en vertu des garanties et à la perte de clientèle. La correction de telles défauts peut nécessiter d'importants investissements. Toute réclamation, défaillance ou défaut pourrait avoir une incidence néfaste sur les activités et sur les résultats d'exploitation de la Société. De plus, en raison de la nature de ses activités, la Société peut faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents ou de désastres impliquant les produits de la Société

ou les produits pour lesquels la Société a fourni des services, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès. La Société ne peut être certaine que ses assurances suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que la Société sera en mesure d'obtenir une protection d'assurance suffisante et à un coût acceptable à l'avenir.

Principaux fournisseurs

Les activités de fabrication de la Société dépendent d'un nombre limité de fournisseurs clés pour la livraison de matériaux et d'importants composants d'avion. Certains de ces fournisseurs participent, avec la Société, au développement de diverses plateformes d'avion et à la livraison ultérieure de matériaux et d'importants composants d'avion. Par conséquent, les contrats de la Société avec ces fournisseurs clés sont à long terme et du type fournisseur unique. Le défaut de l'un ou de plusieurs principaux fournisseurs de respecter les spécifications de rendement, les normes de qualité et les échéances de livraison pourrait avoir une incidence néfaste sur la capacité de la Société d'honorer ses engagements envers ses clients. Même si d'autres fournisseurs existent généralement pour l'approvisionnement en matériaux et en importants composants d'avion, leur remplacement pourrait prendre plusieurs mois. Ainsi, rien ne garantit qu'un défaut d'exécution des obligations contractuelles d'un ou de plusieurs des principaux fournisseurs envers la Société n'aurait pas de répercussions négatives considérables sur les états financiers consolidés de la Société.

Conventions collectives

La Société a conclu plusieurs conventions collectives avec les employés de ses différents secteurs d'activité qui viennent à échéance à différentes dates. Si la Société n'est pas en mesure de renouveler ces conventions collectives, ou d'autres ententes, lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, les arrêts ou conflits de travail en découlant pourraient nuire considérablement aux activités de la Société.

Estimations comptables critiques

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

Méthode du coût moyen

La méthode du coût moyen est utilisée dans le secteur aéronautique. Cette méthode consiste à comptabiliser les coûts liés à la fabrication d'un avion. Le coût de production unitaire moyen estimatif est imputé au coût des ventes.

Le coût de production unitaire moyen estimatif d'un avion est établi en fonction des estimations, pour un programme donné, de la quantité comptable totale d'avions et du total des coûts de production ainsi que de la période qu'il est raisonnable de prévoir pour la production des avions.

La quantité comptable d'avions à produire dans le cadre d'un programme est déterminée à la date du lancement du programme et est fondée sur l'évaluation des conditions du marché et de la demande anticipée de l'avion en question, compte tenu, entre autres, des commandes fermes et des options.

Les coûts de production comprennent les coûts des matières premières et de la main-d'œuvre directe ainsi que les coûts indirects de fabrication. Le total des coûts de production est estimé d'après des prévisions de coûts des matières premières, de taux d'inflation, de taux de change, de productivité de la main-d'œuvre, de niveau d'emploi et de salaires. Les estimations de coûts sont fondées sur les tendances historiques du rendement, les tendances économiques, les conventions

collectives et les informations obtenues des fournisseurs. Les coûts de production sont également fondés sur le concept de la courbe d'apprentissage, qui prévoit une diminution prévisible des coûts de la main-d'œuvre directe au fur et à mesure que les tâches et les moyens techniques de production deviennent plus efficaces grâce à l'expérience acquise. Le coût de production unitaire moyen estimatif engagé au cours de la phase initiale d'un programme excédera le coût de production unitaire moyen estimatif pour l'ensemble du programme. Cet écart, soit l'excédent sur les coûts moyens de production, est inclus dans les stocks et devrait être recouvert sur les ventes d'avions qui doivent être produits ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne.

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

Une variation de 1 % des coûts de production futurs estimatifs des quantités restantes d'avions de tous les programmes aurait fait augmenter ou diminuer le coût des ventes de la Société d'environ 70 millions \$, dont 50 millions \$ au titre de rajustement cumulatif pour les exercices précédents.

Outillage des programmes aéronautiques

Une tranche importante des immobilisations corporelles de la Société se rapporte à l'outillage des programmes aéronautiques. La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à un examen détaillé au quatrième trimestre de la recouvrabilité de l'outillage des programmes aéronautiques dans le cadre de la préparation du budget annuel. La recouvrabilité de l'outillage est évaluée en même temps que celle des stocks de chaque programme. Une imputation pour perte de valeur est comptabilisée lorsque la valeur non actualisée des flux de trésorerie futurs prévus est inférieure

à la valeur comptable de l'outillage du programme. Les estimations des flux de trésorerie futurs nets sur la durée de vie utile résiduelle de l'outillage du programme sont assujetties à des estimations et des jugements similaires à ceux décrits à la rubrique « Méthode du coût moyen » ci-dessus, ainsi qu'à des estimations relatives aux prix de vente prévus.

Mesures incitatives à la vente

La Société offre des mesures incitatives à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle ainsi que des engagements de rachat, surtout dans le secteur aéronautique. La direction examine la valeur de ces engagements en fonction de la valeur future prévue de l'avion et, dans le cas des garanties financières, la solvabilité de l'emprunteur. Des provisions sont établies au moment de la vente de l'avion sous-jacent et sont revues tous les trimestres. La valeur future de l'avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information acquise de la vente d'avions semblables sur le marché secondaire. La solvabilité des emprunteurs à qui des garanties de crédit ont été fournies est fondée sur les cotes de crédit publiées par les agences de notation lorsqu'elles sont disponibles. La solvabilité des autres emprunteurs est évaluée à l'aide de modèles d'évaluation internes. Se reporter à la note 24 afférente aux états financiers consolidés pour obtenir plus d'information sur ces garanties.

Au 31 janvier 2004, si la valeur résiduelle prévue utilisée pour calculer la provision pour les garanties de crédit et les garanties de valeur résiduelle fournies dans le cadre de la vente d'avions avait diminué de 5 %, le coût des ventes aurait augmenté d'environ 90 millions \$.

Contrats à long terme

Le secteur transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats à long terme. Les revenus tirés des contrats à long terme sont constatés selon la méthode de l'avancement des travaux. Les contrats à long terme requièrent l'utilisation d'estimations pour l'établissement des coûts totaux, des revenus et

du degré d'avancement des travaux. Les revenus et le profit comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions lors de la progression du contrat.

Les coûts d'un contrat comprennent les coûts des matières premières et de la main-d'œuvre directe ainsi que les frais généraux de fabrication et d'autres coûts comme les coûts de garanties et de transport des marchandises. Le total des coûts est estimé d'après des prévisions de coûts des matières premières, de taux d'inflation et du coût et de la productivité de la main-d'œuvre, et est influencé par la nature et la complexité des travaux exécutés, par l'incidence des modifications aux commandes et par l'effet des retards de livraisons. Les estimations des coûts sont fondées surtout sur les tendances historiques du rendement, les tendances économiques, les conventions collectives et les informations obtenues des fournisseurs.

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

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

La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à un examen annuel détaillé au quatrième trimestre des coûts d'achèvement estimatifs, des estimations de l'avancement des travaux, des revenus et des marges constatés pour chaque contrat, dans le cadre de la préparation de son budget annuel. L'incidence de toute révision est comptabilisée par un rajustement cumulatif au cours de la période où la révision a lieu. Si, après examen, un contrat présente une marge brute négative, la

totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée au cours de la période où la marge brute négative est identifiée.

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour tous les contrats en cours du secteur transport aurait fait augmenter le coût des ventes d'environ 90 millions \$, tandis qu'une baisse de 1 % des coûts futurs estimatifs aurait fait diminuer le coût des ventes d'environ 80 millions \$.

Écart d'acquisition

L'écart d'acquisition comptabilisé est lié à l'acquisition de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz). L'écart d'acquisition fait l'objet d'un test de dépréciation annuel, ou plus souvent si des événements ou des circonstances indiquent que l'actif pourrait avoir subi une perte de valeur. La Société a choisi le quatrième trimestre pour effectuer son test de dépréciation annuel au titre de l'écart d'acquisition. Une imputation pour perte de valeur de l'écart d'acquisition est comptabilisée lorsque la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs prévus de l'ensemble de l'unité d'exploitation est inférieure à sa valeur comptable. Les prévisions des flux de trésorerie futurs reposent sur les meilleures estimations des revenus, des coûts de fabrication, des frais généraux de fabrication et des autres coûts. Ces estimations sont établies à partir d'un examen des contrats existants, des commandes futures prévues, de la structure actuelle des coûts, des variations prévues des coûts, des conventions collectives et de la conjoncture générale du marché et elles doivent être revues et approuvées par la haute direction. Les flux de trésorerie futurs sont actualisés au coût moyen pondéré du capital.

Garanties de produits

Les produits vendus dans les secteurs aéronautique et transport sont assortis de garanties relatives aux systèmes, aux accessoires, à l'équipement, aux pièces et aux logiciels mis au point par la Société.

Les obligations au titre des garanties sont constatées au moment de la vente en fonction des frais estimatifs liés aux garanties à engager. Ces estimations sont fondées sur

un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, les produits vendus et la couverture de garantie offerte par les fournisseurs de la Société. Les frais liés aux garanties sont comptabilisés à titre de composante du coût des ventes.

Avantages sociaux futurs

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

Le taux d'actualisation permet à la Société de présenter les prestations futures estimatives à une valeur actualisée à la date de mesure. La direction a peu de latitude quant au choix du taux d'actualisation, car ce taux doit représenter les taux du marché pour les placements à revenu fixe de qualité supérieure disponibles pour la période à courir jusqu'à l'échéance des prestations. Un taux d'actualisation moins élevé accroît l'obligation au titre des prestations constituées et les coûts de retraite. Une variation de 50 points de base des taux d'actualisation moyens pondérés augmenterait ou réduirait les coûts au titre des prestations de retraite prévus d'environ 75 millions \$ pour l'exercice 2005.

L'hypothèse de taux de rendement prévu à long terme au sujet des actifs des régimes est déterminée d'après les rendements historiques, les estimations futures des rendements des placements à long terme et la répartition de l'actif. Une hypothèse prévoyant un rendement moins élevé entraîne

une augmentation des coûts de retraite. Une variation de 50 points de base de l'hypothèse portant sur le rendement augmenterait ou réduirait les coûts de retraite prévus d'environ 20 millions \$ pour l'exercice 2005.

Impôts sur les bénéfices

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

Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière

Entités à détenteurs de droits variables

En juin 2003, le Conseil des normes comptables (CNC) a publié la note d'orientation concernant la comptabilité (NOC) 15 intitulée « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables ». La NOC-15 établit les critères de consolidation des entités à détenteurs de droits variables d'après un modèle fondé sur les risques et avantages, plutôt que d'après un modèle fondé sur le contrôle. Il est prévu que le CNC publie des propositions de modifications à la NOC-15. Ces recommandations proposées devraient entrer en vigueur au quatrième trimestre de l'exercice 2005 de la Société. La Société a commencé à analyser l'incidence de cette note d'orientation, mais, en raison de la complexité de la note d'orientation et des modifications proposées, elle n'a pas encore déterminé l'incidence, le cas échéant, que la nouvelle recommandation aura sur ses

états financiers consolidés. Cependant, cette incidence pourrait être importante, à moins que certaines ententes actuelles ne soient modifiées avant l'entrée en vigueur de la norme. En effet, il est à prévoir que la Société devra consolider certains actifs déjà vendus à des structures d'accueil ainsi que les passifs et la participation des actionnaires sans contrôle connexes. La consolidation des entités à détenteurs de droits variables n'aurait aucune incidence sur le risque financier que représentent pour la Société les actifs et passifs des entités à détenteurs de droits variables.

Constatation des revenus

En décembre 2003, le Comité sur les problèmes nouveaux (CPN) de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a publié le CPN-141 intitulé « Constatation des produits », qui résume les principes présentés dans le Staff Accounting Bulletin 101 (SAB 101) de la Securities and Exchange Commission des États-Unis et fournit des directives générales sur l'application des principes comptables de constatation des produits. Ces recommandations entrent en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert le 1^{er} février 2004. La Société évalue actuellement

l'incidence des nouvelles recommandations sur ses états financiers consolidés.

Accords de prestations multiples générateurs de produits.

Également en décembre 2003, le CPN-142 intitulé « Accords de prestations multiples générateurs de produits » a été publié. Le CPN-142 porte sur certains aspects de la comptabilisation, par un fournisseur, des accords en vertu desquels celui-ci exécutera de multiples activités génératrices de produits. Ces recommandations entrent en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert le 1^{er} février 2004. La Société évalue actuellement l'incidence des nouvelles recommandations sur ses états financiers consolidés.

Relations de couverture

En décembre 2001, le CNC a publié la NOC-13 intitulée « Relations de couverture », dans sa version modifiée. En juin 2002, le CPN-128 intitulé « Comptabilisation des instruments financiers dérivés détenus à des fins de négociation ou de spéculation ou à des fins autres que de couverture » a aussi été publié. La NOC-13 établit les critères pour l'identification, la désignation, la documen-

tation et l'efficacité des relations de couverture, aux fins de l'application de la comptabilité de couverture. Le CPN-128 établit qu'un instrument financier dérivé autonome qui donne lieu à un actif financier ou à un passif financier et qui est détenu à des fins de négociation ou de spéculation ou ne répond pas aux conditions de la comptabilité de couverture exposées dans la NOC-13, devrait être constaté dans le bilan et évalué à la juste valeur, et les variations de la juste valeur devraient être constatées dans les résultats de l'exercice. La NOC-13 et le CPN-128 entrent en vigueur pour l'exercice ouvert le 1^{er} février 2004, et la Société prévoit que son programme de couverture répondra aux nouvelles exigences. Par conséquent, l'adoption des nouvelles recommandations ne devrait pas avoir d'incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

Pour obtenir de l'information sur les nouvelles recommandations comptables adoptées par la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, se reporter à la note 1 afférente aux états financiers consolidés à la rubrique « Modifications de conventions comptables ».

Données sur les actions

AUTORISÉES ET ÉMISES AU 31 JANVIER 2004 :

	AUTORISÉES	ÉMISES
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	1 892 000 000	342 018 248
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	1 892 000 000	1 407 566 670
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	2 597 907
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	9 402 093
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

⁽²⁾ Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) sous réserve de certaines conditions. Se reporter à la note 14 afférente aux états financiers consolidés.

OPTIONS D'ACHAT D' ACTIONS AU 29 FÉVRIER 2004

Options émises et en circulation en vertu de régimes d'options	43 872 861
----------------------------------------------------------------	------------

Données trimestrielles

Le tableau contenant les données trimestrielles est présenté à la fin de cette discussion et analyse de la direction.

Le 30 mars 2004

(NON VÉRIFIÉ)
POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS, SAUF LES MONTANTS PAR ACTION)

	2004	2003
	TOTAL	TOTAL
Revenus sectoriels		
Aéronautique ⁽¹⁾	11 307 \$	11 294 \$
Transport	9 586	9 422
BC	681	895
Revenus intersectoriels	(253)	(422)
Revenus de tiers	21 321 \$	21 189 \$
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux et impôts sur les bénéfices		
Aéronautique ⁽²⁾	262 \$	(33) \$
Transport ⁽³⁾	104	310
BC	73	104
	439	381
Éléments spéciaux		
Aéronautique	(28)	1 311
Transport	457	–
	429	1 311
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices		
Aéronautique	290	(1 344)
Transport	(353)	310
BC	73	104
	10	(930)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	205	(221)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	(195)	(709)
Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, après impôts	106	94
Bénéfice net (perte nette) ⁽⁴⁾	(89) \$	(615) \$
Bénéfice (perte) par action		
De base et dilué :		
Activités poursuivies	(0,13) \$	(0,54) \$
Activités abandonnées	0,06	0,07
	(0,07)	(0,47)
Dividende – actions classe A	0,090000	0,180000
Dividende – actions classe B	0,091563	0,181563
Fourchette du cours des actions classe B		
Haut	6,28	15,67
Bas	2,56	3,13

⁽¹⁾ Historiquement, Bombardier Aéronautique livre plus d'avions au quatrième trimestre qu'au cours des trois premiers trimestres de son exercice, générant ainsi des revenus plus élevés.

⁽²⁾ Les résultats du quatrième trimestre de l'exercice 2004 de Bombardier Aéronautique comparativement à l'exercice 2003 reflètent surtout l'augmentation des livraisons d'avions d'affaires. Au quatrième trimestre de l'exercice 2003, 14 avions Bombardier Learjet de moins ont été livrés en raison de l'incidence négative ponctuelle de la décision de cesser de comptabiliser les revenus provenant de la vente d'avions à fuselage étroit au moment de la livraison d'avions non aménagés.

⁽³⁾ Les résultats de Bombardier Transport pour le quatrième trimestre des exercices 2004 et 2003 ont subi l'incidence négative des révisions des estimations pour l'achèvement de certains contrats. De plus, les résultats du quatrième trimestre de l'exercice 2004 ont été affectés négativement par une charge de 139 millions \$ inscrite dans le cadre d'une entente conclue avec Amtrak afin de régler toutes les réclamations en rapport avec les contrats visant les trains et locomotives à haute vitesse Acela.

⁽⁴⁾ Au cours du quatrième trimestre de l'exercice terminé le 31 janvier 2004, la Société a commencé à passer en charges la rémunération à base d'actions des employés avec effet rétroactif au 1^{er} février 2003. Les chiffres pour les trois premiers trimestres de l'exercice 2004 n'ont pas été redressés car l'incidence était négligeable.

2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
PREMIER TRIMESTRE	PREMIER TRIMESTRE	DEUXIÈME TRIMESTRE	DEUXIÈME TRIMESTRE	TROISIÈME TRIMESTRE	TROISIÈME TRIMESTRE	QUATRIÈME TRIMESTRE	QUATRIÈME TRIMESTRE
2 384 \$	2 655 \$	2 840 \$	2 747 \$	2 339 \$	2 499 \$	3 744 \$	3 393 \$
2 430	2 314	2 319	2 399	2 304	2 295	2 533	2 414
217	192	173	222	142	235	149	246
(92)	(99)	(65)	(101)	(47)	(104)	(49)	(118)
4 939 \$	5 062 \$	5 267 \$	5 267 \$	4 738 \$	4 925 \$	6 377 \$	5 935 \$
7 \$	158 \$	63 \$	136 \$	74 \$	49 \$	118 \$	(376) \$
108	90	104	109	78	107	(186)	4
25	21	19	31	13	38	16	14
140	269	186	276	165	194	(52)	(358)
14	–	39	211	(98)	–	17	1 100
–	–	–	–	–	–	457	–
14	–	39	211	(98)	–	474	1 100
(7)	158	24	(75)	172	49	101	(1 476)
108	90	104	109	78	107	(643)	4
25	21	19	31	13	38	16	14
126	269	147	65	263	194	(526)	(1 458)
44	89	51	22	90	65	20	(397)
82	180	96	43	173	129	(546)	(1 061)
(1)	(8)	(3)	12	12	52	98	38
81 \$	172 \$	93 \$	55 \$	185 \$	181 \$	(448) \$	(1 023) \$
0,05 \$	0,13 \$	0,05 \$	0,02 \$	0,09 \$	0,09 \$	(0,32) \$	(0,78) \$
0,00	(0,01)	0,00	0,01	0,01	0,04	0,06	0,03
0,05	0,12	0,05	0,03	0,10	0,13	(0,26)	(0,75)
0,022500	0,045000	0,022500	0,045000	0,022500	0,045000	0,022500	0,045000
0,024063	0,046563	0,022500	0,045000	0,022500	0,045000	0,022500	0,045000
5,54	15,67	5,49	15,05	6,28	11,94	6,00	6,77
2,56	12,70	3,38	9,92	4,80	3,13	4,83	4,46

Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière

Les états financiers consolidés ci-joints de **Bombardier Inc.** et toute l'information contenue dans le présent rapport annuel sont la responsabilité de la direction et ont été approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les états financiers renferment certains montants fondés sur l'utilisation d'estimations et de jugements. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers sont présentés fidèlement, à tous égards importants. L'information financière présentée ailleurs dans le rapport annuel est concordante avec les états financiers consolidés.

Bombardier Inc. maintient des systèmes de contrôles internes comptables et administratifs de grande qualité, moyennant un coût raisonnable. Ces systèmes ont pour objet de fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est pertinente, exacte et fiable et que l'actif de la Société est correctement comptabilisé et bien protégé.

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

Le comité de vérification est nommé par le conseil et tous ses membres sont des administrateurs externes. Le comité rencontre périodiquement la direction, ainsi que les vérificateurs internes et externes, afin de discuter des contrôles internes exercés sur le processus de présentation de l'information financière, des questions de vérification et des questions de présentation de l'information financière, de s'assurer que chaque partie remplit correctement ses fonctions et d'examiner les états financiers consolidés et le rapport des vérificateurs externes. Le comité fait part de ses constatations au conseil lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés à l'intention des actionnaires.

Les états financiers consolidés ont été vérifiés, au nom des actionnaires, par les vérificateurs externes, Ernst & Young s.r.l., conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Les vérificateurs externes ont librement et pleinement accès au comité de vérification.

Signé par

PIERRE ALARY, CA

VICE-PRÉSIDENT PRINCIPAL ET
CHEF DE LA DIRECTION FINANCIÈRE
LE 30 MARS 2004

Rapport des vérificateurs

Aux actionnaires de Bombardier Inc.

Nous avons vérifié les bilans consolidés de **Bombardier Inc.** aux 31 janvier 2004 et 2003 et les états consolidés des résultats, des capitaux propres et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

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

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société aux 31 janvier 2004 et 2003 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Signé par ERNST & YOUNG s.r.l.

COMPTABLES AGRÉÉS

MONTRÉAL, CANADA
LE 27 FÉVRIER 2004
(LE 16 MARS 2004 POUR LES NOTES 18 ET 24)

AUX 31 JANVIER (EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)		BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ		BOMBARDIER		BC	
	NOTES	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Actifs							
Espèces et quasi-espèces		1 619 \$	1 014 \$	1 605 \$	713 \$	14 \$	301 \$
Débiteurs	3	2 438	2 259	2 246	2 093	192	166
Débiteurs financiers	4	4 148	7 013	–	–	4 148	7 013
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	5	740	1 358	114	7	626	1 351
Stocks	6	5 756	5 264	5 756	5 264	–	–
Immobilisations corporelles	7	4 674	5 386	4 555	5 239	119	147
Écart d'acquisition	8	3 038	3 245	3 038	3 245	–	–
Impôts sur les bénéfices reportés	19	699	915	455	632	244	283
Investissement dans BC et avances et prêts subordonnés à Bombardier		–	–	1 142	1 287	776	69
Actif au titre des prestations constituées	23	498	265	498	265	–	–
Actifs détenus à des fins de vente	2	–	1 260	–	1 260	–	–
Autres actifs	10	1 959	1 145	998	758	961	387
		25 569 \$	29 124 \$	20 407 \$	20 763 \$	7 080 \$	9 717 \$
Passifs							
Emprunts à court terme	11	308 \$	2 564 \$	– \$	381 \$	308 \$	2 183 \$
Avances de BC		–	–	179	69	–	–
Créditeurs et frais courus	12	9 000	8 906	8 668	8 494	332	412
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	6	3 563	3 816	3 563	3 816	–	–
Impôts sur les bénéfices reportés	19	138	186	133	182	5	4
Dette à long terme	13	8 074	8 926	2 781	3 099	5 293	5 827
Passif au titre des prestations constituées	23	1 236	1 151	1 236	1 147	–	4
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	2	–	834	–	834	–	–
Prêts subordonnés de BC		–	–	597	–	–	–
		22 319	26 383	17 157	18 022	5 938	8 430
Capitaux propres							
(Investissement dans BC)		3 250	2 741	3 250	2 741	1 142	1 287
		25 569 \$	29 124 \$	20 407 \$	20 763 \$	7 080 \$	9 717 \$
Engagements et éventualités	24						

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

Au nom du conseil d'administration,

Signé par

PAUL M. TELLIER
ADMINISTRATEUR

Signé par

L. DENIS DESAUTELS
ADMINISTRATEUR

États consolidés des capitaux propres

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

NOTES

2004

2003

		2004		2003	
		NOMBRE (EN MILLIERS)	MONTANT	NOMBRE (EN MILLIERS)	MONTANT
CAPITAL SOCIAL	14				
Actions privilégiées					
Série 2		2 598	65 \$	2 598	65 \$
Série 3		9 402	235	9 402	235
Série 4		9 400	235	9 400	235
Solde au début et à la fin de l'exercice – actions privilégiées		21 400	535	21 400	535
Actions ordinaires					
Actions classe A (droits de vote multiples)					
Solde au début de l'exercice		342 020	47	342 367	47
Conversion en actions classe B		(2)	–	(347)	–
Solde à la fin de l'exercice		342 018	47	342 020	47
Actions classe B (droits de vote limités)					
Solde au début de l'exercice		1 035 667	869	1 028 404	849
Émission d'actions		370 000	1 203	–	–
Émission en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	15	1 898	4	6 916	20
Conversion d'actions classe A		2	–	347	–
Solde à la fin de l'exercice		1 407 567	2 076	1 035 667	869
Solde à la fin de l'exercice – actions ordinaires		1 749 585	2 123	1 377 687	916
Total du capital social			2 658		1 451
SURPLUS D'APPORT					
Solde au début de l'exercice			–		–
Charge relative au régime de rémunération à base d'actions	1		6		–
Solde à la fin de l'exercice			6		–
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS					
Solde au début de l'exercice			1 133		2 031
Perte nette			(89)		(615)
Dividendes:					
Actions privilégiées			(30)		(29)
Actions ordinaires			(159)		(249)
Frais d'émission d'actions, après impôts			(33)		(5)
Solde à la fin de l'exercice			822		1 133
REDRESSEMENT DE CONVERSION REPORTÉ	20		(236)		157
Total des capitaux propres			3 250 \$		2 741 \$

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

États consolidés des résultats

Bombardier Inc. Rapport annuel 2003-2004 page 87

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS,
SAUF LES MONTANTS PAR ACTION)

	NOTES	2004	2003	2004	2003	2004	2003
		BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ		BOMBARDIER		BC	
Revenus							
Fabrication		17 270 \$	17 140 \$	17 270 \$	17 140 \$	– \$	– \$
Services		2 407	2 310	2 407	2 310	–	–
Financement		447	493	–	–	681	895
Autres		1 197	1 246	1 197	1 246	–	–
		21 321	21 189	20 874	20 696	681	895
Coût des ventes		18 297	18 097	18 186	18 081	345	418
Frais de vente et frais généraux et d'administration		1 368	1 498	1 238	1 305	130	193
Amortissement		793	806	660	626	133	180
Recherche et développement		188	191	188	191	–	–
Éléments spéciaux	18	429	1 311	429	1 311	–	–
Bénéfice de BC		–	–	(44)	(63)	–	–
		21 075	21 903	20 657	21 451	608	791
		246	(714)	217	(755)	73	104
Intérêts débiteurs, nets	17	236	216	236	216	–	–
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices		10	(930)	(19)	(971)	73	104
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	19	205	(221)	176	(262)	29	41
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		(195)	(709)	(195)	(709)	44	63
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	2	106	94	106	94	–	–
Bénéfice net (perte nette)		(89)\$	(615)\$	(89)\$	(615)\$	44 \$	63 \$
Bénéfice (perte) par action :	16						
De base et dilué(e)							
Activités poursuivies		(0,13)\$	(0,54)\$				
Activités abandonnées		0,06	0,07				
		(0,07)\$	(0,47)\$				

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

États consolidés des flux de trésorerie

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)BOMBARDIER INC.
CONSOLIDÉ

BOMBARDIER

BC

	NOTES	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Activités d'exploitation							
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		(195)\$	(709)\$	(195)\$	(709)\$	44 \$	63 \$
Éléments hors caisse :							
Amortissement		793	806	660	626	133	180
Bénéfice de BC		–	–	(44)	(63)	–	–
Pertes sur créances	4	81	120	–	–	81	120
Impôts reportés sur les bénéfiques	19	96	(353)	102	(387)	(6)	34
Perte sur cessions d'immobilisations corporelles		5	–	5	–	–	–
Charge relative au régime de rémunération à base d'actions		4	–	4	–	–	–
Éléments spéciaux	18	429	1 311	429	1 311	–	–
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	21	(1 796)	647	(1 707)	553	(89)	94
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		(583)	1 822	(746)	1 331	163	491
Activités d'investissement							
Acquisitions d'immobilisations corporelles		(416)	(721)	(412)	(708)	(4)	(13)
Cessions d'immobilisations corporelles		164	88	142	72	22	16
Réduction nette des débiteurs financiers		2 047	1 048	–	–	2 047	1 048
Acquisitions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation		(313)	(1 597)	–	–	(313)	(1 597)
Cessions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation		770	1 847	–	–	770	1 847
Cessions d'actifs détenus à des fins de vente	2	190	–	190	–	–	–
Cession d'activités abandonnées, après espèces cédées	2	740	–	740	–	–	–
Investissement dans BC et avances et prêts subordonnés à Bombardier		–	–	778	185	(778)	(185)
Autres		(597)	(20)	(161)	(27)	(436)	7
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		2 585	645	1 277	(478)	1 308	1 123
Activités de financement							
Variation nette des emprunts à court terme		(2 035)	(1 787)	(366)	(1 079)	(1 669)	(708)
Produits de l'émission de la dette à long terme		1 286	2 299	56	893	1 230	1 406
Remboursements de la dette à long terme		(1 504)	(2 175)	(192)	(35)	(1 312)	(2 140)
Émissions d'actions, après les frais connexes	14	1 174	250	1 174	250	–	–
Dividendes versés		(189)	(278)	(189)	(278)	–	–
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(1 268)	(1 691)	483	(249)	(1 751)	(1 442)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces							
		69	(321)	76	(450)	(7)	129
Flux de trésorerie liés aux activités poursuivies		803	455	1 090	154	(287)	301
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	2	(227)	125	(227)	125	–	–
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces		576	580	863	279	(287)	301
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice		1 043	463	742	463	301	–
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice⁽¹⁾		1 619 \$	1 043 \$	1 605 \$	742 \$	14 \$	301 \$
⁽¹⁾ Composées des éléments suivants :							
Espèces et quasi-espèces liées aux :							
Activités poursuivies		1 619 \$	1 014 \$	1 605 \$	713 \$	14 \$	301 \$
Activités abandonnées		–	29	–	29	–	–
		1 619 \$	1 043 \$	1 605 \$	742 \$	14 \$	301 \$
Information supplémentaire							
Espèces payées pour :							
Intérêts		530 \$	493 \$				
Impôts sur les bénéfiques		78 \$	63 \$				

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

Nature des activités et présentation des états financiers consolidés

Bombardier Inc. (la « Société ») est constituée en vertu des lois du Canada. Bombardier Inc., société diversifiée de fabrication et de services, est un fabricant de matériel de transport, incluant des avions régionaux et d'affaires et du matériel de transport sur rail. Elle offre également des services financiers et des services de gestion d'actifs dans des domaines liés à ses compétences principales.

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

Voici une description des colonnes figurant dans les présents états financiers :

Bombardier Inc. consolidé

Cette colonne regroupe toutes les activités de la Société de manière consolidée, après élimination des opérations et soldes entre Bombardier et BC.

Bombardier

Cette colonne représente les activités des deux secteurs manufacturiers de la Société (aéronautique et transport). Les opérations et les soldes entre apparentés entre ces secteurs ont été éliminés, tandis que les opérations et les soldes entre apparentés entre Bombardier et BC n'ont pas été éliminés. L'investissement de Bombardier dans BC est comptabilisé à la valeur de consolidation et comprend les capitaux propres de BC ainsi que la dette subordonnée de Bombardier dans BC.

BC

Cette colonne représente les services financiers et immobiliers de la Société. Les opérations et les soldes entre apparentés au sein de BC ont été éliminés, tandis que les opérations et les soldes entre apparentés entre Bombardier et BC n'ont pas été éliminés.

Bombardier Inc. consolidé – Principales conventions comptables**Principes de consolidation**

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales, presque toutes détenues en propriété exclusive. Ils comprennent aussi la quote-part de la Société dans ses coentreprises.

Les principales filiales de la Société incluses dans les états financiers consolidés sont comme suit :

FILIALE	EMPLACEMENT
Secteur aéronautique	
Learjet Inc.	États-Unis
Short Brothers PLC	Royaume-Uni
Secteur transport	
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Bombardier Transportation UK Ltd	Royaume-Uni
Bombardier Transit Corporation	États-Unis
Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH & Co. KG	Allemagne
Secteur BC	
Bombardier Capital Inc.	États-Unis
Bombardier Capital Ltée	Canada

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

Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers selon les principes comptables généralement reconnus (PCGR) du Canada exige que la direction ait recours à des estimations et à des hypothèses, particulièrement en ce qui a trait à la comptabilisation des contrats à long terme, des programmes aéronautiques et des avantages sociaux futurs. Ces estimations et hypothèses ont une incidence sur les montants d'actif, de passif, de revenus et de dépenses comptabilisés ainsi que sur la présentation des actifs et des passifs éventuels. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations, et ces écarts pourraient être importants.

Conversion de devises

Les établissements étrangers se répartissent entre établissements intégrés et établissements autonomes. Tous les établissements étrangers importants sont classés comme des établissements autonomes.

a) *Établissements étrangers autonomes*

Tous les actifs et les passifs sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les revenus et les dépenses sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains nets ou pertes nettes en résultant sont présentés à la rubrique « Redressement de conversion reporté » aux états consolidés des capitaux propres.

b) *Comptes en devises*

Les comptes en devises ainsi que ceux des établissements étrangers intégrés sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice, tandis que les éléments non monétaires sont convertis aux taux de change d'origine. Les revenus et les dépenses (autres que l'amortissement, qui est converti aux mêmes taux de change que les actifs correspondants) sont convertis aux taux de change en vigueur à la date des opérations ou aux taux de change moyens de la période. Les gains ou pertes résultant de la conversion sont compris dans les états consolidés des résultats, sauf ceux découlant de la dette désignée à titre de couverture de l'investissement net de la Société dans les établissements étrangers autonomes qui sont présentés à la rubrique « Redressement de conversion reporté » aux états consolidés des capitaux propres.

Espèces et quasi-espèces

Les espèces et quasi-espèces consistent en des espèces et des placements très liquides qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins. Ces titres proviennent uniquement d'institutions financières de premier ordre.

Actifs de longue durée

Les actifs de longue durée se composent des immobilisations corporelles, des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et des actifs incorporels amortissables.

Les actifs de longue durée détenus à des fins d'utilisation sont revus afin de déterminer s'il y a une perte de valeur lorsque certains événements ou changements de circonstances indiquent que la valeur comptable d'un actif peut ne pas être recouvrable. Le test de recouvrabilité est effectué à l'aide des flux de trésorerie nets futurs non actualisés qui sont directement associés à l'utilisation et à la cession éventuelle de l'actif. Le montant de la perte de valeur, le cas échéant, est mesuré comme étant l'écart entre la valeur comptable et la juste valeur des actifs dépréciés et présenté comme dotation aux amortissements additionnelle ou élément spécial de la période.

Les actifs de longue durée détenus à des fins de vente sont présentés au moindre du coût et de la juste valeur.

a) *Immobilisations corporelles*

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Les coûts liés aux programmes aéronautiques engagés une fois la faisabilité technique établie et les programmes lancés, y compris la conception des prototypes, la mise au point et les essais, sont comptabilisés à titre d'outillage des programmes aéronautiques. L'outillage des programmes aéronautiques construit par la Société comprend les intérêts débiteurs engagés au cours de la construction.

L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire selon les durées d'utilisation prévues suivantes :

Bâtiments	10 à 40 ans
Matériel	2 à 15 ans
Outillage des programmes aéronautiques	10 ans
Autres	3 à 20 ans

L'amortissement des actifs en construction débute lorsqu'ils sont prêts à être utilisés.

b) *Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation*

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation sont comptabilisés au coût. L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire sur des périodes correspondant aux durées d'utilisation prévues de ces actifs.

c) *Actifs incorporels amortissables*

Les actifs incorporels amortissables correspondent au coût des licences, des brevets et des marques de commerce acquis et sont amortis sur leur durée d'utilisation prévue, qui ne dépasse pas 20 ans.

Placements à long terme

Les placements à long terme présentés dans le poste « Autres actifs » sont comptabilisés au coût. S'il est établi qu'un placement a subi une baisse de valeur autre que temporaire, il est ramené à sa valeur nette de réalisation estimative.

Impôts sur les bénéfices

La Société utilise la méthode du passif fiscal pour comptabiliser ses impôts sur les bénéfices. Les actifs et les passifs d'impôts reportés sur les bénéfices sont comptabilisés pour tenir compte des incidences fiscales futures des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur valeur fiscale. Les actifs et les passifs d'impôts reportés sur les bénéfices sont mesurés à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront appliqués au cours de l'exercice où les écarts devraient se résorber. Une provision pour moins-value est comptabilisée afin de réduire la valeur comptable des actifs d'impôts reportés sur les bénéfices lorsqu'il est plus probable qu'improbable que ces actifs ne seront pas réalisés.

Bénéfice par action

Le bénéfice de base par action est calculé d'après le bénéfice net moins les dividendes sur les actions privilégiées, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice. Le bénéfice dilué par action est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les éléments dilutifs.

Avantages sociaux futurs

La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés et non capitalisés, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. La Société offre également des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes complémentaires de retraite. Ces régimes se composent de régimes d'invalidité à long terme auto-assurés au Canada et de couverture d'assurance-maladie complémentaire de retraite et de prestations d'assurance-vie au Canada et aux États-Unis. Le coût des prestations de retraite et des autres prestations des employés est établi d'après des calculs actuariels qui font appel à la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service et aux meilleures estimations de la direction du rendement prévu des placements des régimes, de la croissance des salaires, de l'âge de retraite des employés et des coûts des soins de santé. Les obligations au titre des régimes sont établies en fonction des paiements de prestations futurs prévus actualisés à l'aide des taux d'intérêt courants du marché, et les actifs des régimes sont mesurés à la juste valeur. La Société utilise une évaluation axée sur la valeur marchande des actifs qui tient compte de l'incidence des gains ou des pertes de placements sur une période de trois ans à compter de la date où ils se produisent aux fins de la mesure des coûts de retraite. Les gains et pertes actuariels nets, fondés sur la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, en excédent de 10 % du montant le plus élevé entre l'obligation au titre des prestations et la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, ainsi que les coûts des services passés sont portés aux résultats sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants qui est d'environ 16 ans. Lorsqu'un événement, comme la vente d'un secteur, entraîne à la fois une compression et un règlement, la compression est constatée avant le règlement. Une compression est la perte par les employés du droit de gagner des avantages futurs en vertu du régime. Un règlement est l'opération qui consiste à acquitter l'obligation d'un régime. La date de mesure utilisée par la Société est le 31 décembre.

Opérations de titrisation

La cession de prêts et de débiteurs dans le cadre d'opérations de titrisation est comptabilisée à titre de vente lorsque le contrôle de ces actifs est réputé avoir été cédé et qu'une contrepartie autre que le droit de bénéficiaire à l'égard des actifs cédés a été reçue. Les actifs conservés peuvent inclure des droits résiduels relatifs aux coupons d'intérêt, des tranches subordonnées de titres, des droits de gestion, des montants de surdimensionnement, des comptes de fonds de réserve et des droits des cédants qui sont tous inclus dans les débiteurs de Bombardier et les débiteurs financiers de BC. Lorsque la cession est considérée comme une vente, tous les actifs vendus sont enlevés, les actifs reçus et les passifs engagés sont comptabilisés à la juste valeur. Pareil gain ou pareille perte dépend en partie de la valeur comptable antérieure des actifs financiers visés par la cession. La valeur comptable est répartie entre les actifs vendus et les droits conservés, d'après leur juste valeur relative à la date de cession. La juste valeur est généralement estimée d'après la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs prévus, selon les meilleures estimations de la direction des pertes sur créances, du taux de remboursement, des courbes des taux de rendement à terme et des taux d'actualisation en fonction des risques sous-jacents.

Les actifs conservés sont comptabilisés comme des prêts ou comme des placements, selon leur substance. Lorsque la valeur comptable dépasse la juste valeur des actifs conservés comptabilisés à titre de placements et que la baisse de la juste valeur est autre que temporaire, les actifs conservés sont ramenés à la juste valeur au cours de la même période.

Provision pour pertes sur créances

Les débiteurs financiers, les débiteurs et les prêts sont classés comme douteux lorsque la direction est d'avis qu'il y a un doute raisonnable de recouvrer ultimement une partie du capital et des intérêts. Les intérêts sur les débiteurs financiers cessent de courir lorsque le compte est en souffrance depuis 90 jours, ou plus tôt si le recouvrement d'un compte devient douteux.

La Société établit une provision pour pertes sur créances selon un montant jugé suffisant pour fournir une protection adéquate contre les pertes. Le niveau de la provision est fondé sur l'estimation de la direction des risques associés à chacun des portefeuilles de la Société, notamment les pertes subies par le passé et l'expérience de recouvrement, le rendement de l'industrie et l'incidence de la conjoncture économique actuelle et prévue.

Instruments financiers dérivés

La Société utilise des contrats de change à terme pour couvrir les flux de trésorerie prévus en devises. Ces flux de trésorerie prévus en devises ne peuvent être couverts que lorsque leurs caractéristiques importantes et conditions prévues sont connues et qu'il est probable que ces flux de trésorerie se produiront. Il n'y a pas de constatation, dans les états financiers consolidés, des gains ou des pertes non matérialisés sur les contrats de change à terme désignés comme couverture des flux de trésorerie prévus en devises jusqu'à ce que les flux de trésorerie prévus se produisent.

La Société conclut des swaps de taux d'intérêt afin de modifier les caractéristiques de taux d'intérêt et ainsi réduire l'incidence des fluctuations de taux d'intérêt, surtout sur ses dettes à long terme et sur certains engagements financiers. Ces swaps sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. En vertu de cette méthode, les paiements nets effectués ou reçus sur les instruments financiers dérivés sont comptabilisés comme rajustement des intérêts débiteurs dans les états consolidés des résultats.

La Société n'a pas recours à des instruments financiers dérivés à des fins de négociation ou de spéculation.

Les gains et les pertes liés aux instruments financiers dérivés sont comptabilisés dans la même catégorie que l'élément couvert. Lorsque l'élément couvert est une vente prévue en devises, les gains et les pertes sont inclus dans les revenus. Lorsque l'élément couvert est un coût prévu en devises, les gains et les pertes sont généralement inclus dans le coût des ventes.

Les gains et les pertes associés aux instruments financiers dérivés, qui ont été réglés avant l'échéance, sont reportés et inclus dans les autres actifs ou passifs aux bilans consolidés et comptabilisés aux résultats au cours de la période où l'élément couvert lié est comptabilisé aux résultats, s'il est toujours probable que les flux de trésorerie prévus en devises se produisent. Autrement, ces gains et ces pertes sont comptabilisés immédiatement aux résultats. Si un élément couvert est réglé avant l'expiration de l'instrument financier dérivé correspondant ou qu'il n'est plus probable qu'il se produise, tout gain ou toute perte non matérialisé sur ces instruments financiers dérivés est comptabilisé immédiatement aux résultats.

Obligations environnementales

Un passif environnemental est comptabilisé lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les déboursés environnementaux qui ont trait aux activités courantes sont imputés aux résultats ou capitalisés, selon le cas. Les déboursés qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne contribueront pas à dégager des revenus futurs, sont imputés aux résultats.

Rémunération et autres paiements à base d'actions

La Société impute aux résultats la rémunération à base d'actions offerte à ses employés et aux administrateurs ainsi que les autres paiements à base d'actions offerts aux non-employés, selon la méthode fondée sur la juste valeur pour toutes les attributions octroyées ou modifiées après le 31 janvier 2003. La juste valeur des options d'achat d'actions à la date d'attribution est déterminée à l'aide d'un modèle d'évaluation du prix des options. La dépense de rémunération est comptabilisée sur la période d'acquisition des options d'achat d'actions.

Avant le 1^{er} février 2003, la Société comptabilisait la rémunération à base d'actions offerte à ses employés et aux administrateurs à titre d'opérations sur les capitaux propres. Toutefois, le bénéfice net pro forma et le bénéfice par action pro forma pour les attributions octroyées au cours de l'exercice 2003 sont présentés selon la méthode fondée sur la juste valeur. Aucune dépense de rémunération n'est comptabilisée dans les états consolidés des résultats pour ces attributions.

Les cotisations de la Société au régime d'achat d'actions des employés sont comptabilisées de la même façon que les dépenses de salaires connexes.

Bombardier – Principales conventions comptables

Constatation des revenus

Les revenus provenant de la vente d'avions commerciaux et d'avions d'affaires à fuselage étroit (Bombardier Learjet), de parts d'avions d'affaires en multipropriété et d'autres produits et services sont comptabilisés lorsque les produits sont livrés ou les services sont rendus.

Les contrats d'avions d'affaires à large fuselage (Bombardier Challenger 300, Bombardier Challenger 604 et Bombardier Global Express) sont divisés entre les avions non aménagés (avant l'aménagement intérieur et avant que les appareils électroniques de bord facultatifs soient installés) et les aménagements intérieurs. Les revenus sont constatés au moment de la livraison d'avions non aménagés, lorsque certaines conditions sont respectées, et au moment de l'acceptation définitive par le client de l'aménagement intérieur et des appareils électroniques de bord facultatifs.

Les revenus tirés des contrats à long terme consistant en conception, ingénierie et fabrication de produits, y compris les remises à neuf importantes, sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux, conformément au Statement of Position 81-1 intitulé « Accounting for Performance of Construction-Type and Certain Production-Type Contracts » (SOP 81-1) publié par l'American Institute of Certified Public Accountants (AICPA). Le degré d'avancement est habituellement établi en fonction des coûts engagés par rapport au total des coûts prévus pour l'ensemble du contrat, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement.

Les revenus provenant des contrats de service à long terme sont comptabilisés en fonction de la prestation des services sur la durée du contrat pour les contrats de services conclus à compter du 17 décembre 2003. Les contrats de services conclus avant le 17 décembre 2003 sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux.

Les revenus estimatifs provenant des contrats à long terme incluent les revenus liés aux modifications de commandes et aux réclamations, lorsqu'il est probable que des revenus additionnels découleront de ces modifications et réclamations et qu'ils peuvent être estimés de manière fiable.

Coût des ventes

a) Programmes aéronautiques

Le coût unitaire moyen des avions commerciaux et des avions d'affaires est établi selon le coût de production total estimatif pour une quantité d'avions prédéterminée relative à un programme. Les quantités d'avions des programmes sont fondées sur l'évaluation par la direction des conditions du marché et de la demande prévisible au début de l'étape de production de chacun des programmes, compte tenu notamment des commandes fermes et des options. Le coût unitaire moyen est comptabilisé au coût des ventes au moment de la livraison de chaque avion. Selon le concept de la courbe d'apprentissage, qui prévoit une diminution prévisible des coûts unitaires au fur et à mesure que les tâches et les techniques de production deviennent plus efficaces grâce à l'expérience acquise et aux mesures de la direction, l'excédent sur les coûts moyens de production engagés au cours des phases initiales d'un programme est reporté et recouvert sur les ventes d'avions qui doivent être produits ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne.

Les estimations des coûts de production unitaires moyens et des quantités d'avions produits dans le cadre des programmes font partie intégrante de la méthode du coût moyen. La direction procède à des examens trimestriels ainsi que, au quatrième trimestre, dans le cadre de son processus budgétaire annuel, à un examen annuel détaillé de ses estimations de coûts et des quantités d'avions des programmes. L'incidence de toute révision est comptabilisée par rajustement cumulatif aux résultats dans la période au cours de laquelle la révision a lieu.

b) Contrats à long terme

Le coût des ventes relatif aux contrats à long terme est établi d'après les coûts engagés, y compris les matières premières, la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication. Si la révision d'un contrat indique une marge brute négative, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée dans la période au cours de laquelle la marge brute négative est identifiée.

La direction procède à des examens trimestriels ainsi que, au quatrième trimestre, dans le cadre de son processus budgétaire annuel, à un examen annuel détaillé de ses estimations de coûts, et l'incidence de toute révision est comptabilisée par rajustement cumulatif aux résultats dans la période au cours de laquelle la révision a lieu.

Évaluation des stocks

a) Programmes aéronautiques

Les stocks, établis selon la méthode du coût moyen, sont comptabilisés au moindre du coût et de la valeur nette de recouvrement. Ils comprennent les matières premières, la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication.

Lorsque l'on s'attend à ce que le coût des stocks dépasse leur prix de vente estimatif total, des dépenses sont imputées aux résultats de l'exercice en cours afin de réduire les coûts comptabilisés des stocks à leur valeur estimative de recouvrement.

b) Contrats à long terme

Le coût des ventes se rapportant aux contrats à long terme est inscrit au coût engagé et comprend les matières premières, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication engagés et les marges estimatives connexes.

c) Autres stocks

Les stocks de matières premières et de produits finis, autres que ceux compris dans les contrats à long terme et les programmes aéronautiques, sont évalués au moindre du coût (méthodes du coût d'achat réel, du coût moyen ou de l'épuisement successif) et du coût de remplacement (matières premières) ou de la valeur nette de réalisation (produits finis). Le coût des produits finis comprend le coût des matières premières et de la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication connexes.

Les avions d'occasion détenus à des fins de vente sont présentés au moindre du coût et de la valeur nette de réalisation. La Société établit la valeur nette de réalisation en utilisant des évaluations de tiers de la valeur de l'avion et en passant en revue les conditions actuelles et futures du marché, notamment l'information recueillie de la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

d) Avances et facturations progressives

Les avances reçues et les facturations progressives liées aux contrats à long terme et aux programmes aéronautiques sont déduites des coûts connexes inscrits aux stocks. Les avances et les facturations progressives en excédent des coûts connexes sont présentées à titre de passif.

Recherche et développement

Les frais de développement sont capitalisés lorsque certains critères de report sont respectés et que leur recouvrement est raisonnablement assuré. Les frais de développement ayant trait aux programmes aéronautiques sont inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques. Les frais de recherche et de développement liés à des contrats à long terme sont comptabilisés à titre de coûts des stocks et imputés au coût des ventes selon la méthode de comptabilisation des contrats à long terme.

Les frais de recherche et de développement présentés dans les états consolidés des résultats excluent les frais engagés en vertu de contrats à long terme et des programmes aéronautiques.

Écart d'acquisition

L'écart d'acquisition représente la différence entre le prix d'achat, y compris les coûts d'acquisition, des entreprises acquises et la juste valeur des actifs nets identifiables acquis. L'écart d'acquisition fait l'objet d'un test de dépréciation annuel, ou plus souvent si des événements ou des circonstances indiquent que l'actif pourrait avoir subi une perte de valeur. Si la valeur comptable d'une unité d'exploitation, y compris l'écart d'acquisition qui lui est attribué, dépasse la juste valeur de l'unité d'exploitation, une perte de valeur est mesurée comme l'excédent de la valeur comptable de l'écart d'acquisition attribué à l'unité d'exploitation sur la juste valeur implicite de l'écart d'acquisition, d'après la juste valeur des actifs et des passifs de l'unité d'exploitation.

Garanties de produits

Les frais liés aux garanties de produits sont comptabilisés au moment de la vente en fonction des montants estimatifs des coûts liés aux garanties à engager. Ces estimations sont fondées sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de la Société. La Société revoit périodiquement ses obligations en vertu des garanties inscrites et rajuste le montant comptabilisé au besoin.

Les frais liés aux garanties de produits sont inscrits comme composante du coût des ventes.

Mesures incitatives à la vente

Dans le cadre de la vente d'avions neufs, la Société offre des garanties de crédit, des garanties de valeur résiduelle et des options de reprise aux clients.

Les provisions pour pertes sur garanties de crédit et de valeur résiduelle sont mesurées au moment de la vente en fonction de la valeur actualisée prévue des paiements nets à être versés en vertu des garanties. Les provisions pour pertes sur options de reprise sont comptabilisées au montant des pertes prévues. La Société établit les paiements et les pertes futurs prévus en vertu des garanties ou des options de reprise à l'aide d'évaluations de tiers de la valeur prévue de l'avion, des cotes de crédit actuelles des tiers garantis, des conditions du marché actuelles et futures, de l'âge et de l'état de l'avion et du niveau prévu de disponibilité d'avion sur le marché, lorsque ces données sont disponibles. Les provisions sont passées en revue tous les trimestres et l'incidence de toute révision est comptabilisée dans la période au cours de laquelle la révision a lieu.

BC – Principales conventions comptables**Revenus de financement**

Les revenus de financement se composent des éléments suivants :

a) Intérêts créditeurs

Les intérêts créditeurs relatifs aux débiteurs financiers sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice, calculés en fonction de la moyenne quotidienne du solde des débiteurs financiers impayés.

b) Revenus tirés des contrats de location-financement

Les revenus tirés des contrats de location-financement sont comptabilisés sur la durée des contrats de location applicables d'une manière qui permet de produire un taux de rendement constant sur le placement du contrat de location.

c) Revenus tirés des contrats de location-exploitation

Les revenus tirés des contrats de location-exploitation sont comptabilisés sur la durée du contrat selon la méthode linéaire.

Créances liées à des contrats de location

Les actifs loués en vertu de conditions qui prévoient le transfert de la presque totalité des avantages et risques inhérents à la propriété aux clients sont comptabilisés à titre de contrats de location-financement et sont inclus dans les débiteurs financiers.

Frais de montage reportés

BC reporte les frais de montage directs des débiteurs financiers. Ces coûts sont amortis, en fonction du rendement, sur la durée prévue des débiteurs financiers.

1 MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES

Dépréciation d'actifs à long terme

La Société a adopté, par anticipation, les nouvelles recommandations comptables relatives au calcul de la dépréciation des actifs à long terme ainsi qu'aux normes de constatation, de mesure et d'information applicables à la dépréciation, en date du 1^{er} février 2003. L'adoption de ces nouvelles recommandations n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004.

Disposition d'actifs à long terme et abandon d'activités

La Société a adopté, par anticipation, les nouvelles recommandations comptables à l'égard de la comptabilisation des actifs à long terme destinés à être sortis autrement que par vente, des actifs à long terme destinés à être sortis par vente et de la présentation et de l'information à fournir quant aux activités abandonnées, en date du 1^{er} février 2003. L'adoption de ces nouvelles recommandations n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004.

Rémunération et autres paiements à base d'actions

Au cours du quatrième trimestre de l'exercice terminé le 31 janvier 2004, la Société a commencé à imputer aux résultats, de façon rétroactive au 1^{er} février 2003, la rémunération à base d'actions versée aux employés au moyen de la méthode de la juste valeur pour toutes les attributions consenties ou modifiées après le 1^{er} février 2003, conformément aux nouvelles recommandations comptables relatives à la rémunération et aux autres paiements à base d'actions. Antérieurement, la Société comptabilisait la rémunération à base d'actions versée aux employés à titre d'opérations portant sur les capitaux propres. L'adoption de ces nouvelles recommandations n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004.

Indemnités de départ et prestations de cessation d'emploi et coûts rattachés aux opérations de retrait et de sortie

En avril 2003, la Société a adopté de façon prospective les nouvelles règles comptables du Comité sur les problèmes nouveaux (CPN) relatives à la « Comptabilisation des indemnités de départ et des prestations de cessation d'emploi » (CPN-134) et à la « Comptabilisation des coûts rattachés aux opérations de retrait et de sortie » (CPN-135). Ces nouvelles règles comptables fournissent des directives visant à harmoniser les règles comptables relatives aux indemnités de départ et aux prestations de cessation d'emploi et exigent des sociétés qu'elles constatent les coûts liés aux opérations de retrait et de sortie lorsqu'ils sont engagés plutôt qu'à la date d'engagement du plan de retrait ou de sortie. Avant ces règles, un engagement à poursuivre un plan de retrait ou de sortie suffisait pour comptabiliser la majorité de ces coûts. La Société a appliqué ces nouvelles règles aux frais de restructuration constatés à titre d'éléments spéciaux après la date d'adoption.

Contrats de garantie complémentaire ou de maintenance de produit souscrits indépendamment de la vente

Le 17 décembre 2003, la Société a adopté prospectivement les nouvelles règles comptables du CPN sur la « Comptabilisation des contrats de garantie complémentaire ou de maintenance de produit souscrits indépendamment de la vente » (CPN-143). Ces nouvelles règles comptables s'appliquent aux contrats de garantie complémentaire ou de maintenance de produit souscrits indépendamment de la vente ainsi qu'à ceux qui n'ont pas été souscrits indépendamment de la vente, mais qui sont comptabilisés comme des unités de comptabilisation distinctes en conformité avec le CPN-142, « Accords de prestations multiples générateurs de produits ». Ces nouvelles règles s'appliquent aux contrats conclus à compter du 17 décembre 2003. L'adoption de ces nouvelles règles n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004.

Avantages sociaux futurs

La Société a adopté, par anticipation, les recommandations sur l'information supplémentaire à fournir à l'égard des avantages sociaux futurs pour l'exercice en cours et les exercices comparatifs.

2 ACTIVITÉS ABANDONNÉES ET ACTIFS DÉTENUS À DES FINS DE VENTE

Le 18 décembre 2003, la Société a vendu son secteur produits récréatifs pour un montant de 960 millions \$, dont 910 millions \$ ont été payés au comptant et 50 millions \$ par l'émission d'actions privilégiées de la société mère de l'acquéreur. Les actions privilégiées, qui donnent droit à un dividende cumulatif de 6 % et sont rachetables à certaines conditions, ont été comptabilisées à leur juste valeur de 40 millions \$. Le produit net à la clôture a été rajusté d'un montant total de 153 millions \$ pour tenir compte des variations du fonds de roulement, de la capitalisation des régimes de retraite, des frais de l'opération et d'autres éléments. Par conséquent, le produit net au comptant s'est établi à 740 millions \$, après espèces cédées de 17 millions \$. Le produit net au comptant sera de nouveau ajusté au cours de l'exercice se terminant le 31 janvier 2005 pour tenir compte des engagements de la Société relatifs à la capitalisation des régimes de retraite et d'autres ajustements. Cette opération a généré un gain de 155 millions \$ (101 millions \$ après impôts). Les résultats d'exploitation, les flux de trésorerie et la situation financière de ce secteur ont été présentés séparément dans les présents états financiers consolidés.

Dans le cadre de cette vente, la Société et l'ancien secteur produits récréatifs de la Société (désigné sous le nom de BPR dans les présents états financiers consolidés (voir la note 9)) ont conclu une entente de licence de marques de commerce en vertu duquel Bombardier a octroyé à BPR la licence d'utilisation de certaines marques de commerce appartenant à Bombardier.

Les résultats des activités abandonnées (jusqu'au 18 décembre 2003 pour l'exercice 2004) présentés dans les états consolidés des résultats ci-joints étaient comme suit :

	2004	2003
	(PÉRIODE DE 321 JOURS)	(PÉRIODE DE 365 JOURS)
Revenus	2 147 \$	2 476 \$
Coût des ventes et frais d'exploitation ⁽¹⁾	2 062	2 247
Amortissement	46	57
Intérêt débiteurs, net	30	33
	2 138	2 337
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices	9	139
Impôts sur les bénéfices	4	45
	5	94
Gain réalisé lors de la vente du secteur produits récréatifs, après impôts	101	-
Bénéfice découlant des activités abandonnées	106 \$	94 \$

⁽¹⁾ Comprend les frais de vente et les frais généraux et d'administration ainsi que les frais de recherche et de développement.

Les flux de trésorerie provenant des activités abandonnées présentés dans les états consolidés des flux de trésorerie ci-joints étaient comme suit :

	2004	2003
	(PÉRIODE DE 321 JOURS)	(PÉRIODE DE 365 JOURS)
Activités d'exploitation	(214) \$	155 \$
Activités d'investissement	(30)	(46)
Activités de financement	1	(3)
Incidence des variations du taux de change sur les espèces et quasi-espèces	16	19
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	(227) \$	125 \$

Le 22 mai 2003, la Société a vendu l'aéroport municipal de Belfast, pour un produit net de 35 millions £ (78 millions \$), réalisant un gain avant impôts de 3 millions \$. Le 31 octobre 2003, la Société a vendu son unité des Services à l'aviation militaire pour un produit net de 85 millions \$ US (112 millions \$) réalisant un gain avant impôts de 98 millions \$. Ces activités faisaient partie du secteur aéronautique.

Les actifs et les passifs de ces activités ainsi que ceux du secteur produits récréatifs ont été présentés distinctement dans les bilans consolidés ci-joints comme « Actifs détenus à des fins de vente » et « Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente ».

NOTE 2. ACTIVITÉS ABANDONNÉES ET ACTIFS DÉTENUS À DES FINS DE VENTE (SUITE)

Les actifs détenus à des fins de vente et les passifs correspondants étaient comme suit au 31 janvier 2003 :

	PRODUITS RÉCRÉATIFS	SERVICES À L'AVIATION MILITAIRE ET AÉROPORT MUNICIPAL DE BELFAST	TOTAL
Actif			
Espèces et quasi-espèces	29 \$	– \$	29 \$
Débiteurs	70	19	89
Stocks	554	4	558
Immobilisations corporelles	373	112	485
Autres actifs	98	1	99
	1 124 \$	136 \$	1 260 \$
Passif			
Créditeurs et frais courus	610 \$	67 \$	677 \$
Dette à long terme	4	–	4
Autres passifs	106	47	153
	720 \$	114 \$	834 \$

3 DÉBITEURS

Les débiteurs étaient comme suit aux 31 janvier :

	2004	2003
Bombardier		
Débiteurs		
Aéronautique		
Dollars américains	184 \$	188 \$
Dollars canadiens	42	131
Autres devises	17	20
Transport		
Euros	552	479
Dollars américains	258	104
Diverses devises de l'Europe de l'Ouest	218	223
Livres sterling	206	270
Autres devises	120	46
	1 597	1 461
Réclamations ⁽¹⁾	248	303
Actifs conservés	218	218
Taxe de vente	132	22
Crédit d'impôt	13	62
Autres	137	123
	2 345	2 189
Provision pour créances douteuses	(99)	(96)
	2 246	2 093
BC	192	166
	2 438 \$	2 259 \$

⁽¹⁾ Voir la note 24 – « Réclamations ».

Les débiteurs ont été répartis par monnaie de facturation.

Au 31 janvier 2004, les débiteurs transférés à des structures de financement et en cours s'élevaient à 336 millions \$ (387 millions \$ au 31 janvier 2003) dont 118 millions \$ (169 millions \$ au 31 janvier 2003) étaient vendus. Les actifs conservés fournissent des améliorations des termes de crédit pour les débiteurs transférés dont la gestion est pleinement assurée par la Société. Ces débiteurs ne sont pas disponibles pour payer les créanciers de la Société. La Société a tiré un produit de 1,4 milliard \$ de la vente de débiteurs pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 (387 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003).

4 DÉBITEURS FINANCIERS

Les débiteurs financiers de BC étaient comme suit aux 31 janvier :

	2004			2003		
	TOTAL	ÉCHÉANCE MOYENNE PONDÉRÉE (EN MOIS)	TAUX MOYEN PONDÉRÉ (%)	TOTAL	ÉCHÉANCE MOYENNE PONDÉRÉE (EN MOIS)	TAUX MOYEN PONDÉRÉ (%)
Portefeuille d'activités poursuivies						
Financement de stocks ⁽¹⁾	2 474 \$	5	8,7	2 953 \$	5	8,8
Financement de débiteurs avec BPR	84	2	5,2	—	—	—
	2 558			2 953		
Avions commerciaux						
Financement provisoire	685	7	4,6	786	6	4,5
Crédit-bail à long terme	100	68	5,7	136	73	5,6
	785			922		
Total ⁽²⁾	3 343			3 875		
Provision pour pertes sur créances	(38)			(44)		
Total – Portefeuilles d'activités poursuivies	3 305			3 831		
Portefeuille en liquidation progressive						
Maisons usinées ⁽³⁾	310	245	11,6	434	258	11,6
Avions d'affaires	265	63	6,7	1 221	55	6,2
Financement de biens de consommation	195	88	11,0	342	89	11,4
Matériel industriel	42	37	8,8	59	42	8,8
Affacturation de débiteurs	—	—	—	1 039	3	4,3
Autres ⁽⁴⁾	69	15	8,5	194	21	9,0
Total ⁽⁵⁾	881			3 289		
Provision pour pertes sur créances	(38)			(107)		
Total – Portefeuilles en liquidation progressive	843			3 182		
	4 148 \$			7 013 \$		

⁽¹⁾ Comprend des stocks titrisés à des tiers de 1 582 millions \$ au 31 janvier 2004 (2 089 millions \$ au 31 janvier 2003).

⁽²⁾ Comprend des prêts de 669 millions \$, des débiteurs de 2 558 millions \$ et des créances liées à des contrats de location de 116 millions \$ au 31 janvier 2004 (respectivement 771 millions \$, 2 953 millions \$ et 151 millions \$ au 31 janvier 2003).

⁽³⁾ En outre, des portefeuilles de prêts visant des maisons usinées détenus par des instruments de titrisation publics s'élevant à 1 559 millions \$ au 31 janvier 2004 (2 096 millions \$ au 31 janvier 2003) étaient gérés par BC.

⁽⁴⁾ Comprend les portefeuilles de financement et de gestion de technologies, de financement de matériel commercial du marché intermédiaire et de financement du marché de moindre valeur.

⁽⁵⁾ Comprend des prêts de 690 millions \$ et des créances liées à des contrats de location de 191 millions \$ au 31 janvier 2004 (1 852 millions \$ de prêts, 1 039 millions \$ de débiteurs et 398 millions \$ de créances liées à des contrats de location au 31 janvier 2003).

Description de produits

a) Portefeuilles d'activités poursuivies

Le portefeuille de financement de stocks est principalement composé de débiteurs liés au financement de stocks de détaillants de produits récréatifs. Ces débiteurs sont généralement garantis par les stocks correspondants et par des contrats de rachat conclus avec des distributeurs ou des fabricants. En cas de manquement, BC peut reprendre possession des produits détenus par un détaillant dans un délai imparti et peut exiger que les distributeurs ou fabricants rachètent ces produits.

En date du 1^{er} juin 2002, des modifications ont été apportées aux contrats de titrisation relatifs aux portefeuilles de financement de stocks. Par conséquent, la Société a repris le contrôle, à des fins comptables, de ces portefeuilles, de sorte qu'un montant de 2,0 milliards \$ de débiteurs titrisés ainsi que les prêts à court terme et la dette à long terme connexes ont été portés au bilan à cette date. Aucun gain ni aucune perte n'a résulté de ces opérations.

Le financement de débiteurs avec BPR consiste à financer des débiteurs de BPR. BC finance les débiteurs assujettis à certains critères d'admissibilité pour les filiales américaines et européennes de BPR. Le financement s'effectue en dollars américains et le risque de change est assumé par BPR (voir la note 9).

Le portefeuille d'avions commerciaux comprend les prêts et les créances liées à des contrats de location relatifs au financement provisoire et à long terme d'avions commerciaux. Les prêts et créances liées à des contrats de location sont généralement garantis par les actifs correspondants.

NOTE 4. DÉBITEURS FINANCIERS (SUITE)

b) Portefeuilles en liquidation progressive

Le portefeuille de maisons usinées se compose de promesses contractuelles, de la part des acheteurs de maisons usinées aux États-Unis, de payer les montants dus en vertu de contrats de vente à tempérament. BC obtient une garantie sur les maisons achetées.

Le portefeuille d'avions d'affaires se compose de prêts et de créances liées à des contrats de location, accordés principalement à des tiers acheteurs d'avions d'affaires neufs ou d'occasion. Au cours de l'exercice 2004, la Société a vendu une partie importante de ce portefeuille pour une somme de 339 millions \$ US (475 millions \$), valeur comptable des actifs vendus. Un versement de 42 millions \$ US (56 millions \$) est conditionnel au rendement du portefeuille vendu. Cette somme est présentée dans les « Autres actifs » aux bilans consolidés.

Le portefeuille de financement de biens de consommation se rapporte principalement au financement auprès de tiers de produits récréatifs sous forme de crédit renouvelable et de prêts remboursables par versements, garantis par les produits récréatifs correspondants, offerts aux consommateurs aux États-Unis.

Le portefeuille de matériel industriel se compose principalement de prêts et de créances liées à des contrats de location-financement, accordés à des sociétés du secteur du ski. Par suite de la décision de ne plus accorder de prêts relatifs à ce portefeuille, celui-ci a été reclassé de portefeuille d'activités poursuivies à portefeuille en liquidation progressive au cours de l'exercice 2004.

L'affacturage de débiteurs se composait de débiteurs de tiers provenant des secteurs manufacturiers de Bombardier.

Créances liées à des contrats de location

Les créances liées à des contrats de location se rapportent principalement au portefeuille de crédit-bail à long terme des avions commerciaux et au portefeuille d'avions d'affaires ainsi qu'au portefeuille en liquidation progressive « Autres ». Elles comprenaient ce qui suit, avant la provision pour pertes sur créances aux 31 janvier :

	2004		2003	
	POURSUIVIES	LIQUIDATION PROGRESSIVE	POURSUIVIES	LIQUIDATION PROGRESSIVE
Total des loyers minimums	167 \$	227 \$	181 \$	497 \$
Revenu non gagné	(51)	(43)	(30)	(110)
Valeur résiduelle non garantie	–	7	–	11
	116 \$	191 \$	151 \$	398 \$

Encaissements minimums

Les encaissements minimums relatifs aux débiteurs financiers pour les cinq prochains exercices et par la suite étaient comme suit :

	POURSUIVIES			LIQUIDATION PROGRESSIVE		
	PRÊTS	DÉBITEURS	CRÉANCES LIÉES À DES CONTRATS DE LOCATION	PRÊTS	CRÉANCES LIÉES À DES CONTRATS DE LOCATION	TOTAL
2005	619 \$	2 558 \$	114 \$	97 \$	59 \$	3 447 \$
2006	–	–	44	83	36	163
2007	–	–	6	69	23	98
2008	3	–	3	56	16	78
2009	2	–	–	40	14	56
Par la suite	45	–	–	345	79	469
Encaissements minimums	669	2 558	167	690	227	4 311
Revenu non gagné	–	–	(51)	–	(43)	(94)
Valeur résiduelle non garantie	–	–	–	–	7	7
	669 \$	2 558 \$	116 \$	690 \$	191 \$	4 224 \$

NOTE 4. DÉBITEURS FINANCIERS (SUITE)

Facilités de crédit

BC a consenti à certains clients tiers des facilités de crédit totalisant 652 millions \$ et 2 572 millions \$ US au 31 janvier 2004 (671 millions \$ et 2 519 millions \$ US au 31 janvier 2003). La tranche inutilisée de ces facilités s'élevait à 246 millions \$ et 950 millions \$ US au 31 janvier 2004 (168 millions \$ et 907 millions \$ US au 31 janvier 2003). Ces facilités de crédit sont généralement confirmées pour des périodes n'excédant pas un an.

Provision pour pertes sur créances

Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit aux 31 janvier :

	2004	2003
Solde au début de l'exercice	151 \$	273 \$
Provision pour pertes sur créances	81	120
Montants radiés, déduction faite des recouvrements	(141)	(234)
Effet des variations de taux de change	(15)	(8)
Solde à la fin de l'exercice	76 \$	151 \$

Les débiteurs financiers douteux pour les portefeuilles d'activités poursuivies et les portefeuilles en liquidation progressive totalisaient respectivement 8 millions \$ et 93 millions \$ au 31 janvier 2004 (respectivement 40 millions \$ et 218 millions \$ au 31 janvier 2003). Les actifs repris s'élevaient respectivement à 49 millions \$ et à 31 millions \$ aux 31 janvier 2004 et 2003.

Répartition géographique

La répartition géographique des débiteurs financiers, avant provision pour pertes sur créances, était comme suit aux 31 janvier :

	2004				
	CANADA	ÉTATS-UNIS	EUROPE DE L'OUEST	AUTRES	TOTAL
Prêts	49 \$	1 270 \$	17 \$	23 \$	1 359 \$
Débiteurs	400	2 152	2	4	2 558
Créances liées à des contrats de location	54	155	2	96	307
	503 \$	3 577 \$	21 \$	123 \$	4 224 \$

	2003				
	CANADA	ÉTATS-UNIS	EUROPE DE L'OUEST	AUTRES	TOTAL
Prêts	128 \$	2 231 \$	207 \$	57 \$	2 623 \$
Débiteurs	774	2 897	310	11	3 992
Créances liées à des contrats de location	62	247	106	134	549
	964 \$	5 375 \$	623 \$	202 \$	7 164 \$

Aucun client ne représentait plus de 10 % des débiteurs financiers de BC aux 31 janvier 2004 et 2003.

Opérations de titrisation et autres cessions de créances

Les actifs conservés par BC dans les débiteurs financiers vendus à des entités à vocation spéciale totalisaient 87 millions \$ au 31 janvier 2004 (114 millions \$ au 31 janvier 2003). Les actifs conservés sont présentés avec les portefeuilles de débiteurs financiers correspondants. BC gérait aussi des débiteurs financiers vendus à des tiers relatifs aux portefeuilles en liquidation progressive s'élevant à 84 millions \$ au 31 janvier 2004 (179 millions \$ au 31 janvier 2003). BC comptabilise des revenus d'honoraires relatifs aux droits de gestion conservés.

5 ACTIFS LOUÉS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION-EXPLOITATION

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation étaient comme suit aux 31 janvier :

	2004		2003	
	COÛT	VALEUR COMPTABLE NETTE	COÛT	VALEUR COMPTABLE NETTE
Bombardier				
Avion d'occasion	120 \$	114 \$	7 \$	7 \$
BC				
Portefeuilles d'activités poursuivies				
Avions commerciaux	424	275	453	378
Portefeuilles en liquidation progressive				
Avions d'affaires	338	231	907	815
Wagons de marchandises	70	51	80	61
Matériel industriel ⁽¹⁾	69	46	73	56
Autres	43	23	71	41
	520	351	1 131	973
Total-BC	944	626	1 584	1 351
	1 064 \$	740 \$	1 591 \$	1 358 \$

⁽¹⁾ Le portefeuille de matériel industriel a été reclassé de portefeuille d'activités poursuivies à portefeuille en liquidation progressive au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2004.

L'échéance moyenne pondérée des contrats de location-exploitation était de 66 et 39 mois pour Bombardier et BC respectivement au 31 janvier 2004 (de 47 et 56 mois pour Bombardier et BC respectivement au 31 janvier 2003).

L'amortissement des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation s'est élevé à 6 millions \$ et 125 millions \$ pour Bombardier et BC respectivement, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 (à néant et 169 millions \$, pour Bombardier et BC respectivement, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003) et est inclus dans le poste « Amortissement » des états consolidés des résultats.

BC gère aussi un portefeuille de wagons de marchandises faisant l'objet de contrats de location-exploitation en vertu desquels BC est le locataire/sous-locateur. La valeur actualisée nette des loyers minimums payables par BC en vertu de ces ententes s'élevait à 864 millions \$ au 31 janvier 2004 (1 018 millions \$ au 31 janvier 2003). Les paiements minimums non actualisés de BC liés à ce portefeuille figurent à la note 24.

6 STOCKS

Les stocks de Bombardier étaient comme suit aux 31 janvier :

	2004	2003
Matières premières	106 \$	114 \$
Programmes aéronautiques	2 150	2 184
Contrats à long terme	2 438	1 711
Produits finis	1 062	1 255
	5 756 \$	5 264 \$

Au 31 janvier 2004, les produits finis comprenaient quatre avions neufs, non rattachés à une commande ferme, totalisant 71 millions \$ et 23 avions d'occasion totalisant 213 millions \$ (16 avions neufs totalisant 244 millions \$ et 11 avions d'occasion totalisant 80 millions \$ au 31 janvier 2003).

NOTE 6. STOCKS (SUITE)

Programmes aéronautiques

Les stocks des programmes aéronautiques comprenaient l'excédent sur les coûts moyens de production suivant aux 31 janvier :

	2004	2003
Avions de transport régional		
Bombardier de série CRJ	317 \$	334 \$
Bombardier de série Q	94	94
Avions d'affaires		
Bombardier de série Learjet	365	379
Bombardier Challenger 300	72	-
Bombardier de série Global	538	483
	1 386 \$	1 290 \$

L'excédent sur les coûts moyens de production recouvrables de commandes fermes en main totalisait 440 millions \$ au 31 janvier 2004 (515 millions \$ au 31 janvier 2003). La direction prévoit récupérer le solde de l'excédent sur les coûts moyens de production à partir des commandes futures de clients.

Le produit anticipé des ventes futures d'avions pour chaque programme excédait les coûts afférents aux stocks aux 31 janvier 2004 et 2003, plus les coûts de production additionnels estimatifs à engager pour chaque programme. Cependant, des sommes importantes au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production pourraient être imputées aux résultats au cours d'un exercice donné, si une quantité d'avions inférieure à celle prévue pour un programme est vendue, si le produit des ventes futures d'avions est moindre que celui anticipé, ou si les coûts à engager pour achever les programmes dépassent les estimations actuelles.

Avances et facturations progressives

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les pratiques de l'industrie. De plus, dans le cours normal de ses activités, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement dans le secteur transport, au titre des avances reçues de clients pour l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relatives à l'achèvement des contrats, conformément aux spécifications préétablies, au calendrier des livraisons et au rendement des produits.

Les coûts engagés et les marges comptabilisées sur les contrats à long terme ainsi que les coûts engagés relatifs aux programmes aéronautiques en cours s'établissaient respectivement à 5 510 millions \$ et 2 922 millions \$ au 31 janvier 2004 (respectivement à 5 212 millions \$ et 3 275 millions \$ au 31 janvier 2003). Les avances reçues et les facturations progressives sur les contrats à long terme et les programmes aéronautiques en cours totalisaient respectivement 5 836 millions \$ et 1 571 millions \$ au 31 janvier 2004 (respectivement 6 542 millions \$ et 1 866 millions \$ au 31 janvier 2003), dont respectivement 2 764 millions \$ et 799 millions \$ constituaient un passif et sont présentés à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes au 31 janvier 2004 (respectivement 3 041 millions \$ et 775 millions \$ au 31 janvier 2003).

7 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux 31 janvier :

	2004		2003	
	COÛT	VALEUR COMPTABLE NETTE	COÛT	VALEUR COMPTABLE NETTE
Bombardier				
Terrains	138 \$	138 \$	221 \$	221 \$
Bâtiments	2 176	1 284	2 233	1 505
Matériel	1 719	754	1 931	997
Outillage des programmes aéronautiques				
Avions régionaux	1 495	699	1 397	784
Avions d'affaires	2 273	1 498	2 216	1 532
Autres	201	182	250	200
	8 002	4 555	8 248	5 239
BC	163	119	200	147
	8 165 \$	4 674 \$	8 448 \$	5 386 \$

Le tableau ci-dessus tient compte d'actifs en construction et en développement totalisant 210 millions \$ et 634 millions \$ respectivement aux 31 janvier 2004 et 2003. Les intérêts capitalisés aux actifs en construction et en développement se sont établis à 18 millions \$ et 35 millions \$ respectivement pour les exercices terminés les 31 janvier 2004 et 2003.

8 ÉCART D'ACQUISITION

L'écart d'acquisition est lié à l'acquisition de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz). La variation de la valeur comptable de l'écart d'acquisition découle principalement des fluctuations de taux de change.

9 OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Dans le cours normal des affaires, BC achète des débiteurs de BPR, entreprise avec laquelle Bombardier Inc. partage des actionnaires importants, sur lesquels BC tire des revenus de financement. En outre, BC tire également des revenus de financement liés aux mesures incitatives à la vente dans le cadre du financement des détaillants offert par BC. Ces opérations sont mesurées à la valeur d'échange qui se rapproche de leur juste valeur.

Le total des opérations effectuées avec BPR était comme suit au cours de la période du 19 décembre 2003 au 31 janvier 2004 :

Financement de débiteurs	102 \$
Revenus de financement	3 \$

BPR et BC ont conclu une entente de financement de stocks pour les détaillants de produits de BPR ainsi qu'une entente de financement de débiteurs.

L'entente de financement de stocks vise un montant maximum de 750 millions \$ US (995 millions \$) pour une période renouvelable de cinq ans. En vertu de cette entente, BC agit à titre de fournisseur exclusif du financement garanti de stocks aux détaillants de produits fabriqués par BPR (à l'exception des produits liés aux moteurs hors-bord). BC a convenu de ne pas fournir aux détaillants de financement garanti de stocks relatifs aux produits de concurrents directs de BPR pendant la durée du contrat (sauf pour des produits liés aux moteurs hors-bord).

L'entente de financement de débiteurs vise un montant maximum de 115 millions \$ US (153 millions \$) et vient à échéance en juin 2005. BC finance des débiteurs sous réserve de certains critères d'admissibilité pour les filiales américaines et européennes de BPR. Le financement s'effectue en dollars américains et le risque de change est assumé par BPR.

10 AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux 31 janvier :

	2004	2003
Bombardier		
Actifs incorporels ⁽¹⁾ , déduction faite de l'amortissement cumulé de 59 millions \$ au 31 janvier 2004 (33 millions \$ au 31 janvier 2003)	274 \$	287 \$
Prêts et placements ⁽²⁾	372	130
Frais payés d'avance	197	204
Placement en actions privilégiées (voir la note 2)	40	-
Autres	115	137
	998	758
BC		
Prêt ⁽³⁾	412	-
Instruments financiers dérivés	297	114
Frais payés d'avance	75	78
Dépôts	58	-
Autres	119	195
	961	387
	1 959 \$	1 145 \$

⁽¹⁾ Comprend les licences, les brevets et les marques de commerce.

⁽²⁾ Les prêts et placements comprennent 262 millions \$ au 31 janvier 2004 (58 millions \$ au 31 janvier 2003) relatifs aux structures de financement dans le secteur aéronautique, de même que 89 millions \$ au 31 janvier 2004 (72 millions \$ au 31 janvier 2003) relatifs à des titres négociables et 21 millions \$ au 31 janvier 2004 (néant au 31 janvier 2003) relatifs à d'autres débiteurs à long terme.

⁽³⁾ Le prêt est relatif à une opération de financement conclue aux fins de la gestion de la dette à terme.

11 EMPRUNTS À COURT TERME

Les emprunts à court terme étaient comme suit aux 31 janvier :

	2004	2003
Bombardier	- \$	381 \$
BC	308	2 183
	308 \$	2 564 \$

En vertu d'ententes avec des syndicats bancaires, Bombardier Inc. et quelques-unes de ses filiales doivent maintenir certains ratios financiers. Ces ratios étaient respectés aux 31 janvier 2004 et 2003.

Bombardier

Les facilités de crédit de Bombardier ainsi que leurs taux et échéances, étaient comme suit aux 31 janvier :

	2004						
	CONFIRMÉS	MONTANTS PRÉLEVÉS	LETTRES DE CRÉDIT PRÉLEVÉES	DISPONIBLES	TAUX DE FIN D'EXERCICE	TAUX MOYEN DE DE L'EXERCICE	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Européenne	6 129 \$	- \$	4 484 \$	1 645 \$	-	2,5 %	2005-2008
Nord-américaine	1 730	-	1 271	459	-	3,9 %	2005-2006
	7 859 \$	- \$	5 755 \$	2 104 \$			
							2003
	CONFIRMÉS	MONTANTS PRÉLEVÉS ⁽¹⁾	LETTRES DE CRÉDIT PRÉLEVÉES	DISPONIBLES	TAUX DE FIN D'EXERCICE	TAUX MOYEN DE DE L'EXERCICE	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Européenne	6 159 \$	381 \$	3 574 \$	2 204 \$	3,1 %	3,1 %	2004-2008
Nord-américaine	1 750	-	616	1 134	-	2,9 %	2004-2006
	7 909 \$	381 \$	4 190 \$	3 338 \$			

⁽¹⁾ La composante en devises des montants prélevés était de 195 millions €.

NOTE 11. EMPRUNTS À COURT TERME (SUITE)

Le 9 septembre 2003, la Société a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit nord-américaine pour un montant de 730 millions \$ (750 millions \$ précédemment).

Le 9 juillet 2003, la Société a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit européenne pour un montant de 560 millions € (600 millions € précédemment).

Les facilités bilatérales restantes découlant de l'acquisition d'Adtranz totalisaient 380 millions \$ au 31 janvier 2004 (505 millions \$ au 31 janvier 2003).

En plus des lettres de crédit prélevées présentées dans les tableaux ci-dessus, Bombardier avait un encours de 406 millions \$ de lettres de crédit au 31 janvier 2004 (900 millions \$ au 31 janvier 2003).

En octobre 2002, Bombardier a remboursé à l'échéance 802 millions \$ (20 milliards ¥, 200 millions € et 250 millions \$) de billets à taux variable émis en août 2001.

Le 10 juillet 2002, la Société a contracté une nouvelle facilité de crédit de 3 750 millions € afin de refinancer sa facilité de crédit européenne existante de 1 700 millions € et diverses facilités bilatérales découlant de l'acquisition d'Adtranz. Cette facilité de crédit comportait une tranche confirmée de 364 jours d'un montant de 600 millions € et une tranche confirmée de cinq ans d'un montant de 3 150 millions €.

BC

Les facilités de crédit et les emprunts de BC ainsi que leurs taux et échéances étaient comme suit aux 31 janvier :

	2004					
	CONFIRMÉS	MONTANTS PRÉLEVÉS ⁽¹⁾	DISPONIBLES	TAUX DE FIN D'EXERCICE	TAUX MOYEN DE DE L'EXERCICE	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Lignes renouvelables	796 \$	– \$	796 \$	–	1,8 %	2006
Financement de stocks titrisés	527	308	219	2,0 %	2,2 %	2005
	1 323 \$	308 \$	1 015 \$			

⁽¹⁾ La composante en devises des montants prélevés était de 135 millions \$ US.

	2003					
	CONFIRMÉS	MONTANTS PRÉLEVÉS ⁽¹⁾	DISPONIBLES	TAUX DE FIN D'EXERCICE	TAUX MOYEN DE DE L'EXERCICE	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Lignes renouvelables	1 999 \$	727 \$	1 272 \$	2,0 %	2,1 %	2004-2006
Emprunts bancaires	153	139	14	2,9 %	3,0 %	2004
Autres	46	–	46	–	4,8 %	2004
Financement de stocks titrisés	1 317	1 317	–	1,5 %	1,9 %	2004
	3 515 \$	2 183 \$	1 332 \$			

⁽¹⁾ Les composantes en devises des montants prélevés étaient de 473 millions \$ US pour les lignes renouvelables, de 50 millions \$ US plus des montants en diverses devises d'Europe de l'Ouest pour un équivalent en dollars canadiens de 63 millions \$ pour les emprunts bancaires et 777 millions \$ US pour le financement de stocks titrisés.

Au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2004, BC n'a pas renouvelé deux facilités renouvelables de 364 jours totalisant 470 millions \$ et 400 millions \$ US, venues à échéance en septembre 2003, compte tenu de ses besoins futurs prévus.

12 CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les crédeurs et frais courus étaient comme suit aux 31 janvier :

	2004	2003
Bombardier		
Créditeurs	2 849 \$	3 233 \$
Mesures incitatives à la vente et provisions connexes	1 575	1 127
Provision pour garanties de produits	1 236	1 269
Frais courus	1 178	1 243
Salaires et avantages sociaux à payer	477	481
Indemnités de départ et autres obligations liées à la cessation d'emploi pour départ involontaire	237	148
Intérêts à payer	153	177
Autres	963	816
	8 668	8 494
BC		
Créditeurs et frais courus	111	130
Intérêts à payer	57	88
Impôts sur les bénéfices à payer	25	4
Autres	139	190
	332	412
	9 000 \$	8 906 \$

Garanties de produits

La durée des garanties de produits dans le secteur aéronautique varient, de manière générale, de un an à cinq ans, à l'exception des garanties relatives aux structures qui s'étendent jusqu'à 20 ans et d'un an à cinq ans dans le secteur transport.

Le tableau suivant résume les activités liées aux garanties de produits au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2004 :

	AÉRONAUTIQUE	TRANSPORT	TOTAL
Solde au 31 janvier 2003	312 \$	957 \$	1 269 \$
Charges courantes	171	556	727
Modification d'estimations	106	(24)	82
Paiements	(235)	(574)	(809)
Incidence des fluctuations de taux de change	(9)	(24)	(33)
Solde au 31 janvier 2004	345 \$	891 \$	1 236 \$

13 **DETTE À LONG TERME**

La dette à long terme était comme suit aux 31 janvier :

	2004						
	MONTANT EN MONNAIE D'ORIGINE	MONNAIE	FIXE/ VARIABLE	TAUX D'INTÉRÊT ⁽²⁾	ÉCHÉANCE	PAIEMENT DE L'INTÉRÊT ⁽³⁾	MONTANT
Bombardier							
Placements privés / Débentures	150	US	Fixe	6,58 %	Janv. 2006	S	199 \$
Débentures	175	GBP	Fixe	6,25 %	Fév. 2006	A	423
	150	CAN	Fixe	6,40 %	Déc. 2006	S	150
	500	Euro	Fixe	5,75 %	Fév. 2008	A	826
	150	CAN	Fixe	7,35 %	Déc. 2026	S	150
Billets	39	CAN	Fixe	7,00 %	Janv. 2012	A	39
	550	US	Fixe	6,75 %	Mai 2012	S	730
Autres	94	US	Fixe/Var.	2,13 %	2006-2029	Divers	124
	140 ⁽¹⁾	Diverses	Fixe/Var.	3,82 %	2004-2027	Divers	140
							2 781
BC							
Billets à moyen terme	300	US	Fixe	10,24 %	Mai 2004	A	398
	300	US	Fixe	7,50 %	Août 2004	S	398
	250	CAN	Fixe	6,60 %	Nov. 2004	S	250
	200	US	Fixe	7,50 %	Oct. 2005	S	265
	450	US	Fixe	6,13 %	Juin 2006	S	597
	200	CAN	Fixe	6,35 %	Juil. 2006	S	200
	220	US	Fixe	7,09 %	Mars 2007	S	292
Billets	500	Euro	Fixe	6,13 %	Mai 2007	A	826
	300	GBP	Fixe	6,75 %	Mai 2009	A	725
Financement de stocks titrisés ⁽⁴⁾	80	CAN	Variable	3,41 %	Juin 2004	M	80
	400	US	Variable	1,46 %	Août 2005	M	531
	500	US	Variable	1,45 %	Déc. 2005	M	663
Autres	68 ⁽¹⁾	Diverses	Fixe	8,30 %	2005-2017	M	68
							5 293
							8 074 \$

⁽¹⁾ Ces montants sont exprimés en dollars canadiens.

⁽²⁾ Les taux d'intérêt ne tiennent pas compte de l'incidence des instruments financiers dérivés de couverture correspondants (voir la note 22) et les taux d'intérêt variable correspondent au taux moyen de l'exercice.

⁽³⁾ Mensuel (M), semestriel (S) et annuel (A).

⁽⁴⁾ Le montant en monnaie d'origine représente le montant total de la facilité de crédit confirmée.

NOTE 13. DETTE À LONG TERME (SUITE)

2003

	MONTANT EN MONNAIE D'ORIGINE	MONNAIE	FIXE/ VARIABLE	TAUX D'INTÉRÊT ⁽²⁾	ÉCHÉANCE	PAIEMENT DE L'INTÉRÊT ⁽³⁾	MONTANT
Bombardier							
Placements privés / Débentures	9	US	Fixe	6,32 %	Sept. 2003	S	13 \$
	150	US	Fixe	6,58 %	Janv. 2006	S	229
Débentures	150	CAN	Fixe	8,30 %	Juil. 2003	S	150
	175	GBP	Fixe	6,25 %	Fév. 2006	A	440
	150	CAN	Fixe	6,40 %	Déc. 2006	S	150
	500	Euro	Fixe	5,75 %	Fév. 2008	A	821
	150	CAN	Fixe	7,35 %	Déc. 2026	S	150
Billets	44	CA	Fixe	7,00 %	Janv. 2012	A	44
	550	US	Fixe	6,75 %	Mai 2012	S	841
Autres	77	US	Fixe/Var.	2,41 %	2004-2029	Divers	119
	142 ⁽¹⁾	Diverses	Fixe/Var.	3,46 %	2004-2027	Divers	142
							3 099
BC							
Billets à moyen terme	300	US	Fixe	5,63 %	Juin 2003	A	459
	100	CAN	Fixe	6,55 %	Juil. 2003	S	100
	235	US	Variable	4,04 %	Nov. 2003	T	359
	300	US	Fixe	7,50 %	Août 2004	S	459
	250	CAN	Fixe	6,60 %	Nov. 2004	S	250
	200	US	Fixe	7,50 %	Oct. 2005	S	306
	450	US	Fixe	6,13 %	Juin 2006	S	688
	200	CAN	Fixe	6,35 %	Juil. 2006	S	200
	220	US	Fixe	7,09 %	Mars 2007	S	336
Billets	500	Euro	Fixe	6,13 %	Mai 2007	A	821
	300	GBP	Fixe	6,75 %	Mai 2009	A	755
Débentures	250	CAN	Fixe	6,00 %	Fév. 2003	S	250
Financement de stocks titrisés ⁽⁴⁾	400	US	Variable	1,93 %	Sept. 2003	M	612
	160	CAN	Variable	2,95 %	Juin 2004	M	160
Autres	72 ⁽¹⁾	Diverses	Fixe	9,78 %	2004-2017	M	72
							5 827
							8 926 \$

⁽¹⁾ Ces montants sont exprimés en dollars canadiens.

⁽²⁾ Les taux d'intérêt ne tiennent pas compte de l'incidence des instruments financiers dérivés de couverture correspondants (voir la note 22) et les taux d'intérêt variables correspondent au taux moyen de l'exercice de couverture.

⁽³⁾ Mensuel (M), trimestriel (T), semestriel (S) et annuel (A).

⁽⁴⁾ Le montant en monnaie d'origine représente le montant total de la facilité de crédit confirmée.

Les remboursements prévus sur la dette à long terme pour les cinq prochains exercices étaient comme suit :

	BOMBARDIER	BC	TOTAL
2005	41 \$	1 136 \$	1 177 \$
2006	246	1 462	1 708
2007	586	800	1 386
2008	28	1 126	1 154
2009	833	4	837

Toutes les dettes en cours au 31 janvier 2004, à l'exception de celles liées au financement de stocks titrisés, sont actuellement de même rang et non garanties. Le financement de stocks titrisés est garanti par les débiteurs financiers correspondants.

Aux 31 janvier 2004 et 2003, la Société respectait les clauses restrictives contenues dans ses diverses ententes de financement.

14 CAPITAL SOCIAL

Actions privilégiées

Un nombre illimité d'actions privilégiées, sans droit de vote, sans valeur nominale, pouvant être émises en séries est autorisé, dont les séries suivantes ont été émises :

12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 \$ l'action.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation à une date de conversion donnée, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.

Dividendes : Depuis le 1^{er} août 2002, les dividendes en espèces préférentiels cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15^e jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable égal à 80 % du taux préférentiel canadien. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera rajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 \$ l'action ou supérieur à 25,10 \$ l'action. Jusqu'au 31 juillet 2002, le taux de dividende trimestriel était égal à 0,34375 \$ l'action.

12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ l'action, le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite.

Conversion : Convertibles au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées, rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation à une date de conversion donnée, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.

Dividendes : Jusqu'au 31 juillet 2007, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces préférentiels cumulatifs fixes au taux de 5,476 %, ou 1,369 \$ l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,34225 \$, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts constitutifs. Ces dividendes seront payables trimestriellement le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre, lorsque déclarés.

NOTE 14. CAPITAL SOCIAL (SUITE)

9 400 000 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4

- Rachat : Rachetables, au gré de la Société, en tout temps à compter du 31 mars 2007, à 26,00 \$ l'action si elles sont rachetées avant le 31 mars 2008; à 25,75 \$ l'action si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2008 mais avant le 31 mars 2009; à 25,50 \$ si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2009 mais avant le 31 mars 2010; à 25,25 \$ l'action si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2010 mais avant le 31 mars 2011; et à 25,00 \$ l'action si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2011.
- Conversion : À compter du 31 mars 2007, la Société peut, sous réserve de l'approbation de la bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont négociées, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes accumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 \$ ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affilée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
- Dividendes : Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces préférentiels cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 %, ou 1,5625 \$ l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ l'action.

Le 8 mars 2002, la Société a émis 9 400 000 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4. Le produit net de cette émission s'est élevé à 228 millions \$.

Le 1^{er} août 2002, 9 402 093 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, ont été converties en 9 402 093 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, laissant 2 597 907 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, émises et en circulation sur les 12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, autorisées qui avaient été émises et étaient en circulation jusqu'à cette date.

Actions ordinaires

Les classes d'actions ordinaires suivantes, sans valeur nominale, sont autorisées :

1 892 000 000 (1 792 000 000 en 2003) d'actions classe A (droits de vote multiples)

Droits de vote : Dix votes chacune.

Conversion : Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).

1 892 000 000 (1 792 000 000 en 2003) d'actions classe B (droits de vote limités)

Droits de vote : Un vote chacune.

Conversion : Convertibles chacune, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou; ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.

Dividendes : Dividendes préférentiels non cumulatifs annuels de 0,0015625 \$ l'action, en priorité par rapport aux actions classe A (droits de vote multiples), payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ l'action, lorsque déclarés.

Le 17 avril 2003, la Société a émis 370 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) à un prix de 3,25 \$ l'action. Le produit net de cette émission s'est élevé à 1 170 millions \$, après les frais d'émission de 33 millions \$.

15 RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu de régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés et jusqu'au 1^{er} octobre 2003 aux administrateurs pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Sur les 135 782 688 actions classe B (droits de vote limités) initialement réservées aux fins d'émission, 61 967 660 étaient disponibles à ces fins au 31 janvier 2004 en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

Régimes antérieurs d'options d'achat d'actions

Pour les options émises aux administrateurs et avant le 27 mai 2003 aux employés clés, le prix d'exercice est égal au prix de clôture moyen des actions au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options. Ces options sont acquises à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant deux ans après la date d'attribution, à l'exception de 245 000 options en cours attribuées aux administrateurs qui sont acquises à raison de 20 % par année à compter de la date d'attribution. Les options prennent fin au plus tard dix ans après la date d'attribution.

Le sommaire de l'information sur les options émises et en cours et pouvant être exercées était comme suit au 31 janvier 2004 :

FOURCHETTE DE PRIX D'EXERCICE	NOMBRE D'OPTIONS	DURÉE RÉSIDUELLE MOYENNE PONDERÉE (EN ANNÉES)	ÉMISES ET EN CIRCULATION		POUVANT ÊTRE EXERCÉES	
			PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDERÉ	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDERÉ	NOMBRE D'OPTIONS
0 \$ à 5 \$	9 520 466	2,8	4,95 \$	8 520 466	4,92 \$	8 520 466
6 \$ à 10 \$	12 299 270	4,5	9,11	9 412 020	8,66	9 412 020
11 \$ à 15 \$	6 735 250	7,2	13,45	2 992 250	11,30	2 992 250
16 \$ à 20 \$	5 609 000	6,7	19,11	2 344 250	18,90	2 344 250
21 \$ à 25 \$	3 263 500	7,0	23,01	971 250	23,23	971 250
	37 427 486 ⁽¹⁾			24 240 236		24 240 236

⁽¹⁾ Comprend 3,1 millions d'options détenues par des anciens employés du secteur produits récréatifs de la Société.

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2004		2003	
	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDERÉ	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDERÉ
Solde au début de l'exercice	41 347 086	11,32 \$	43 841 984	9,95 \$
Attribuées	—	—	5 855 000	12,98
Exercées	(1 898 000)	2,24	(6 916 032)	2,91
Annulées	(2 021 600)	15,83	(1 433 866)	16,64
Solde à la fin de l'exercice	37 427 486	11,54 \$	41 347 086	11,32 \$
Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice	24 240 236	9,24 \$	21 010 071	7,33 \$

Régime en vigueur d'options d'achat d'actions lié au rendement

En date du 27 mai 2003, la Société a modifié, prospectivement, le régime d'options d'achat d'actions pour les employés clés. Le prix d'exercice est égal au prix de clôture moyen des actions au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options. Cependant, des seuils de prix cibles prédéterminés doivent être atteints pour que les options puissent être exercées. Au 31 janvier 2004, les prix cibles variaient de 6 \$ à 10 \$. Les options attribuées en vertu du régime modifié sont acquises à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant un an après la date d'attribution. Les options prennent fin au plus tard sept ans après la date d'attribution. Les options attribuées avant le 27 mai 2003 n'ont pas été touchées par cette modification.

NOTE 15. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS (SUITE)

Le sommaire de l'information sur les options émises et en cours était comme suit au 31 janvier 2004 :

FOURCHETTE DE PRIX D'EXERCICE	ÉMISES ET EN CIRCULATION		
	NOMBRE D'OPTIONS	DURÉE RÉSIDUELLE MOYENNE PONDÉRÉE (EN ANNÉES)	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ
3 \$ à 6 \$	6 646 500	6,38	4,00 \$

Le nombre d'options a varié comme suit pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 :

	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ
Solde au début de l'exercice	—	— \$
Attribuées	7 193 000	4,00
Annulées	(546 500)	3,93
Solde à la fin de l'exercice	6 646 500	4,00 \$
Options pouvant être exercées à la fin de l'exercice	—	—

Dépenses liées au régime d'options d'achat d'actions

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution de toutes les options attribuées au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2004 a été de 1,52 \$ l'option. La juste valeur de chaque option attribuée a été déterminée au moyen d'un modèle d'évaluation d'options basé sur les hypothèses moyennes pondérées suivantes :

Taux d'intérêt sans risque	3,57 %
Durée prévue	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	50,88 %
Taux de dividende prévu	1,20 %

Information pro forma sur la juste valeur des options d'achat d'actions

Avant le 1^{er} février 2003, la Société comptabilisait les options attribuées en vertu de ses régimes d'options d'achat d'actions à titre d'opérations portant sur les capitaux propres. Si les options attribuées au cours de l'exercice 2003 avaient été comptabilisées selon la méthode de la juste valeur, la perte nette de l'exercice terminé le 31 janvier 2004 aurait augmenté de 8 millions \$ et la perte par action de base et diluée serait restée égale à celle déclarée. Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, la perte nette aurait augmenté de 7 millions \$ et la perte par action de base et diluée serait restée égale à celle déclarée. Les données pro forma ne donnent pas effet aux options d'achat d'actions attribuées avant le 1^{er} février 2002.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution de toutes les options attribuées au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2003 a été de 4,64 \$ l'option. La juste valeur de chaque option attribuée a été déterminée au moyen d'un modèle d'évaluation d'options basé sur les hypothèses moyennes pondérées suivantes :

Taux d'intérêt sans risque	5,26 %
Durée prévue	6 ans
Volatilité prévue du cours des actions	30,55 %
Taux de dividende prévu	0,90 %

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés

En vertu du régime d'achat d'actions à l'intention des employés, les employés de la Société peuvent mettre de côté des fonds par des retenues salariales, jusqu'à concurrence de 20 % de leur salaire de base, et d'un maximum annuel de 30 000 \$ par employé. Les cotisations de la Société au régime sont égales à 20 % de celles des employés. Les cotisations servent à acheter des actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre. Les cotisations de la Société au régime pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 se sont élevées à 8 millions \$ (11 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003).

16 BÉNÉFICE (PERTE) PAR ACTION

Le tableau ci-après présente le bénéfice (la perte) par action de base et dilué(e) pour les exercices terminés les 31 janvier. Les nombres d'actions et d'options présentés dans le tableau sont exprimés en milliers.

	2004	2003
Perte découlant des activités poursuivies	(195)\$	(709)\$
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	(30)	(29)
Perte découlant des activités poursuivies attribuée aux porteurs d'actions ordinaires	(225)	(738)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	106	94
Perte attribuée aux porteurs d'actions ordinaires	(119)\$	(644)\$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 670 690	1 372 747
Effet net des options d'achat d'actions	299	7 263
Nombre dilué moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 670 989	1 380 010
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) :		
Découlant des activités poursuivies	(0,13)\$	(0,54)\$
Découlant des activités abandonnées	0,06	0,07
	(0,07)\$	(0,47)\$

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, un total de 42 799 520 options d'achat d'actions (22 980 375 options pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003) ont été exclues du calcul du bénéfice par action dilué découlant des activités abandonnées, puisque la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou aux seuils cibles prédéterminés du cours du marché des actions classe B (droits de vote limités) de la Société pour l'exercice. Pour les exercices terminés les 31 janvier 2004 et 2003, les options d'achat d'actions pouvant éventuellement être exercées ont eu un effet antidilutif sur la perte par action ordinaire découlant des activités poursuivies, de sorte que les pertes par action de base et diluée découlant des activités poursuivies sont restées les mêmes.

17 INTÉRÊTS DÉBITEURS, NETS

Les intérêts débiteurs nets se présentaient comme suit pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2004	2003
Bombardier		
Intérêts débiteurs sur :		
Emprunts à court terme	66 \$	61 \$
Dettes à long terme	140	129
Mesures incitatives à la vente	49	47
Intérêts créditeurs	(19)	(21)
	236	216
BC		
Intérêts débiteurs sur :		
Emprunts à court terme	18	42
Dettes à long terme	168	230
	186	272
	422 \$	488 \$

Les intérêts débiteurs de BC sont classés à titre de coût des ventes.

18 ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

La Société a comptabilisé les éléments spéciaux suivants :

	2004	2003
Transport		
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	212 \$	– \$
Réductions de valeur d'immobilisations corporelles	211	–
Autres	34	–
Aéronautique		
Gains réalisés lors des ventes des Services à l'aviation militaire et de l'aéroport municipal de Belfast	(101)	–
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	73	67
Révision des estimations relatives aux programmes	–	615
Réduction de valeur des stocks et autres provisions connexes	–	588
Règlement de réclamations	–	41
Éléments spéciaux avant impôts sur les bénéfices	429	1 311
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	(22)	(351)
	407 \$	960 \$

Transport

Le 16 mars 2004, le conseil d'administration de la Société a approuvé une proposition de restructuration afin d'alléger la structure des coûts dans le secteur transport. Cette proposition de restructuration a été initiée en raison de la surcapacité de production élevée des usines.

Bombardier propose de réduire les effectifs de Bombardier Transport à l'échelle mondiale d'environ 6 600 postes, 1 500 d'entre eux étant des employés contractuels. En outre, sept installations de production dans cinq pays européens sont visées pour fermeture.

Des frais additionnels d'environ 320 millions \$ relatifs à cette proposition de restructuration devraient être comptabilisés à titre d'éléments spéciaux au cours des deux prochains exercices.

Aéronautique

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004

La Société a conclu la vente de son unité des Services à l'aviation militaire pour un produit net de 85 millions \$ US (112 millions \$), réalisant un gain de 98 millions \$. La Société a aussi vendu l'aéroport municipal de Belfast pour un produit net de 35 millions £ (78 millions \$), réalisant un gain de 3 millions \$.

Un montant de 73 millions \$ a été comptabilisé pour les indemnités de départ et les autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire découlant de la réduction des effectifs aux installations de Montréal, de Toronto, de Belfast, de Tucson et de Wichita. La dépense relative aux installations de Tucson et de Wichita résulte de la création des centres de fabrication intégrée des avions d'affaires Bombardier de série Learjet et Bombardier de série Challenger aux installations de Wichita et de Dorval.

Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003

Les indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire avaient trait surtout à l'annonce par la Société, le 27 septembre 2002, des compressions de personnel dans toutes les installations aéronautiques.

La Société a révisé les hypothèses utilisées pour déterminer le coût de production unitaire moyen dans le cadre de chaque programme, incluant la réduction des quantités de ces programmes. En conséquence, des charges spéciales totalisant 615 millions \$ ont été comptabilisées, principalement pour les programmes Bombardier de série Q, Bombardier Global Express et Bombardier Learjet 45. Les révisions d'estimations, notamment les révisions des quantités des programmes, reflétaient l'incertitude continue liée au marché des turbopropulseurs et la faiblesse du segment des avions d'affaires.

Des charges spéciales de 556 millions \$ ont été comptabilisées, dont 171 millions \$ comptabilisés au cours du deuxième trimestre, avaient trait principalement à la réduction de valeur des stocks d'avions d'occasion ainsi qu'à des revenus de sous-location d'avions d'occasion à turbopropulsion moins élevés que prévu. En outre, par suite des baisses des prix du marché pour les avions d'occasion à turbopropulsion et d'affaires, une charge spéciale additionnelle de 385 millions \$ a été comptabilisée au cours du quatrième trimestre. Une charge spéciale de 32 millions \$ pour la réduction de valeur des stocks de production de turbopropulseurs a également été comptabilisée.

La Société a aussi comptabilisé des charges spéciales de 41 millions \$ pour le règlement final d'une poursuite et d'un différend contractuel avec un client.

NOTE 18. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX (SUITE)

Le tableau suivant résume les provisions pour indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire, les pertes de valeur et les autres coûts pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 :

	INDEMNITÉS DE DÉPART ET AUTRES COÛTS DE CESSATION D'EMPLOI POUR DÉPART INVOLONTAIRE	PERTES DE VALEUR D'IMMOBILISATIONS CORPORELLES	AUTRES	TOTAL
Solde au 31 janvier 2003	148 \$	– \$	21 \$	169 \$
Charge courante	285	211	34	530
Modifications d'estimations	(5)	–	–	(5)
Éléments hors caisse	–	(211)	(2)	(213)
Modification de l'allocation du prix d'achat	(54)	–	–	(54)
Paievements	(139)	–	(6)	(145)
Incidence des fluctuations de taux de change	2	–	2	4
Solde au 31 janvier 2004	237 \$	– \$	49 \$	286 \$

19 IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Le rapprochement des impôts sur les bénéfices attribués aux activités poursuivies, calculés aux taux canadiens prévus par la loi, et de la charge (du recouvrement) d'impôts sur les bénéfices se présentait comme suit :

	2004		2003	
	\$	%	\$	%
Charge (recouvrement) des impôts sur les bénéfices aux taux prévus par la loi	3	33,6	(334)	35,9
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants :				
Crédit d'impôt pour bénéfices de fabrication et de transformation	(6)		42	
Écart des taux d'imposition de sociétés émettrices étrangères	(35)		(31)	
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes et d'écarts temporaires de sociétés émettrices étrangères	292		130	
Moins-value des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés	110		75	
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement	(45)		(26)	
Éléments exempts d'impôts	(140)		(145)	
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	6		(11)	
Impôts des grandes sociétés	12		10	
Autres	8		69	
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	205		(221)	

La charge (le recouvrement) d'impôts sur les bénéfices attribués aux activités poursuivies se détaillait comme suit pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2004	2003
Impôts sur les bénéfices		
Canada	67 \$	95 \$
Étranger	60	37
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement – étrangers	(18)	–
	109	132
Impôts sur les bénéfices reportés		
Écarts temporaires et pertes d'exploitation reportées prospectivement	7	(391)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	6	(11)
Moins-value des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés	110	75
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement	(27)	(26)
	96	(353)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	205 \$	(221) \$

NOTE 19. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES (SUITE)

Les impôts sur les bénéfices reportés reflètent l'incidence fiscale nette des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs aux fins de la présentation de l'information financière et leur valeur fiscale. Les principales composantes de l'actif (du passif) d'impôts reportés de la Société étaient les suivantes aux 31 janvier :

	2004	2003
Reports prospectifs de pertes d'exploitation	2 316 \$	1 904 \$
Garanties et autres provisions	568	383
Passif au titre des prestations constituées	244	311
Débiteurs financiers	103	159
Actifs incorporels	147	138
Stocks	(397)	(44)
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	(50)	(73)
Immobilisations corporelles	(236)	(159)
Autres	11	(117)
	2 706	2 502
Provision pour moins-value	(2 145)	(1 773)
Montant net	561 \$	729 \$

Le montant net des impôts sur les bénéfices reportés présenté aux bilans consolidés était comme suit aux 31 janvier :

	2004	2003
Bombardier		
Actif d'impôts reportés	455 \$	632 \$
Passif d'impôts reportés	(133)	(182)
	322	450
BC		
Actif d'impôts reportés	244	283
Passif d'impôts reportés	(5)	(4)
	239	279
	561 \$	729 \$

Les reports prospectifs de pertes d'exploitation et autres écarts temporaires, qui sont disponibles afin de réduire le bénéfice imposable futur de certaines filiales pour lesquelles une provision pour moins-value a été constatée, atteignaient 6,0 milliards \$ au 31 janvier 2004 (5,0 milliards \$ au 31 janvier 2003); de ces pertes, environ 1,3 milliard \$ ont une date d'expiration survenant dans deux à 20 ans, tandis que les pertes qui restent peuvent être reportées prospectivement indéfiniment. Environ 2,6 milliards \$ des reports prospectifs de pertes d'exploitation et autres écarts temporaires se rapportent aux acquisitions d'entreprises. Toute constatation ultérieure de ces économies d'impôts futurs sera enregistrée à titre de réduction de l'écart d'acquisition lié à cette acquisition.

De plus, la Société dispose d'environ 1,2 milliard \$ de pertes en capital dont la majorité peut être reportée prospectivement indéfiniment. Les pertes en capital peuvent uniquement être déduites des gains en capital futurs et, de ce fait, aucune économie d'impôts n'a été comptabilisée.

Les bénéfices non répartis des filiales étrangères de la Société sont considérés comme étant réinvestis indéfiniment. Par conséquent, aucune provision pour impôts sur les bénéfices n'a été constituée à leur égard. Si ces bénéfices étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des retenues d'impôts à la source.

20 REDRESSEMENT DE CONVERSION REPORTÉ

Le redressement de conversion reporté, qui découle de la conversion en dollars canadiens des actifs et passifs des établissements étrangers autonomes de la Société ainsi que de la dette à long terme désignée à titre de couverture de l'investissement net dans les établissements étrangers autonomes, a entraîné une variation nette de 393 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004. Cette variation nette découle surtout du raffermissement du dollar canadien par rapport au dollar américain et à la livre sterling.

21 VARIATIONS NETTES DES SOLDES HORS CAISSE LIÉS À L'EXPLOITATION

Les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation étaient comme suit pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2004	2003
Bombardier		
Débiteurs	(185)\$	(573)\$
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	(107)	(7)
Stocks	(815)	(829)
Créditeurs et frais courus	(176)	1 435
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	(206)	524
Obligations au titre des prestations constituées, montant net	(176)	41
Autres	(42)	(38)
	(1 707)	553
BC		
Débiteurs	(54)	146
Créditeurs et frais courus	(53)	(63)
Autres	18	11
	(89)	94
	(1 796)\$	647 \$

22 INSTRUMENTS FINANCIERS

Instruments financiers dérivés

La Société est sujette aux fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt. Pour gérer la volatilité résultant de l'exposition à ces risques, la Société consolide ses risques pour tirer parti des compensations naturelles. La Société a recours à un certain nombre d'instruments financiers dérivés, surtout des contrats de change à terme, des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises pour couvrir une portion importante du risque résiduel. Ces instruments financiers dérivés servent à gérer les risques de change et de taux d'intérêt pour les actifs et passifs existants, ainsi que pour les flux de trésorerie prévus en devises.

a) Contrats de change à terme

Les contrats de change à terme sont des ententes en vertu desquelles une partie s'engage par contrat avec une autre partie à échanger avec elle, à des dates ultérieures, un montant déterminé dans une devise contre un montant déterminé dans une autre devise.

La Société a recours à des contrats de change à terme afin de gérer son risque de change découlant des flux de trésorerie en devises prévus. Pour les activités nord-américaines, les contrats de change à terme permettent surtout à la Société de vendre des dollars américains et d'acheter des dollars canadiens à des taux prédéterminés. Pour les activités européennes, les contrats de change à terme permettent principalement de vendre ou d'acheter des dollars américains, des livres sterling, des euros et d'autres devises d'Europe de l'Ouest à des taux prédéterminés.

NOTE 22. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

Le tableau suivant résume, par monnaie principale, les contrats de change à terme de la Société aux 31 janvier :

2004					
MONNAIE D'ACHAT	MONTANT EN MONNAIE D'ORIGINE ⁽¹⁾	ÉQUIVALENT EN \$ CAN	MONNAIE DE VENTE	TAUX ⁽²⁾	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
CAN	3 033	3 033	US	1,3538	2005-2008
Euro	282	466	GBP	1,4938	2005-2007
Euro	288	476	US	0,8477	2005-2007
Euro	379	627	Autres	–	2005-2010
GBP	454	1 097	US	0,6106	2005-2006
US	327	434	CAN	0,7273	2005-2008
US	262	348	Euro	1,1296	2005-2007
CHF	532	560	Euro	1,5184	2005-2010
SEK	2 800	502	Euro	9,2252	2005-2010
Autres	494	494	Euro	–	2005-2009
Autres	711	711	GBP	–	2005-2007
Autres	190	190	Autres	–	2005-2007

⁽¹⁾ Les montants en monnaie d'origine pour les monnaies d'achat sont exprimés en monnaie d'origine à l'exception des catégories « Autres » qui sont exprimées en dollars canadiens.

⁽²⁾ Le taux représente le taux de change moyen pondéré consenti.

2003					
MONNAIE D'ACHAT	MONTANT EN MONNAIE D'ORIGINE ⁽¹⁾	ÉQUIVALENT EN \$ CAN	MONNAIE DE VENTE	TAUX ⁽²⁾	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
CAN	2 626	2 626	US	1,5561	2004-2006
Euro	355	584	GBP	1,5493	2004-2007
Euro	939	1 541	US	0,9907	2004-2007
Euro	331	544	Autres	–	2004-2007
GBP	762	1 917	US	0,6648	2004-2007
US	691	1 056	CAN	0,6565	2004-2006
US	480	734	Euro	0,9913	2004-2008
US	165	252	GBP	1,4544	2004-2005
CHF	430	481	Euro	1,4419	2004-2010
SEK	2 764	492	Euro	9,2261	2004-2007
Autres	349	349	Euro	–	2004-2009
Autres	226	226	GBP	–	2004-2006
Autres	131	131	US	–	2005
Autres	307	307	Autres	–	2005

⁽¹⁾ Les montants en monnaie d'origine pour les monnaies d'achat sont exprimés en monnaie d'origine à l'exception des catégories « Autres » qui sont exprimées en dollars canadiens.

⁽²⁾ Le taux représente le taux de change moyen pondéré consenti.

b) Swaps de taux d'intérêt

Les swaps de taux d'intérêt sont des contrats par lesquels deux parties conviennent de s'échanger des flux de trésorerie, sur une période donnée, selon un taux appliqué à un montant nominal. Généralement, une partie s'engage à verser un taux d'intérêt fixe, en échange d'un taux d'intérêt variable sur le même montant nominal.

Bombardier a conclu des swaps de taux d'intérêt afin d'échanger contre des taux fixes les taux variables sur une dette à long terme et sur certains engagements de location-exploitation. Les swaps de taux d'intérêt étaient comme suit aux 31 janvier 2004 et 2003 :

TAUX VARIABLE À RECEVOIR	TAUX FIXE À PAYER	MONTANT NOMINAL	COMPOSANTE EN DEVISES	ÉCHÉANCE
LIBOR	5,6 %	80	33 £	2012
LIBOR	6,6 %	127	96 \$US	2014
LIBOR	6,1 %	11	8 \$US	2008
CDOR ⁽¹⁾ + 1,35 %	7,3 %	7	–	2011
CDOR ⁽¹⁾ + 1,48 %	13,5 %	7	–	2011

⁽¹⁾ Canadian deposit offering rate.

NOTE 22. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

La Société a aussi conclu des swaps de taux d'intérêt afin d'échanger contre des taux d'intérêt variables les taux d'intérêt fixes sur certaines dettes à long terme de BC. Sur le montant nominal de 650 millions \$ US, la Société paiera le LIBOR pour un mois et recevra des intérêts à des taux fixes allant de 1,7 % à 2,1 %. Les swaps de taux d'intérêt viennent à échéance au cours de l'exercice 2007.

BC a conclu des swaps de taux d'intérêt afin d'échanger contre des taux d'intérêt variables les taux d'intérêt fixes sur certaines dettes à long terme et sur certains débiteurs financiers. Les swaps de taux d'intérêt étaient comme suit aux 31 janvier :

2004				
OBJECTIF	MONTANT NOMINAL (COMPOSANTE EN \$ US)	FOURCHETTE DE TAUX FIXES	TAUX VARIABLE	ÉCHÉANCE
Couverture d'actifs	302 (194) \$	3,9-8,7%	LIBOR ou taux des acceptations bancaires	2005-2018
Couverture de dettes	741 (220) \$	5,0-6,6%	LIBOR ou taux des acceptations bancaires	2005-2008
2003				
OBJECTIF	MONTANT NOMINAL (COMPOSANTE EN \$ US)	FOURCHETTE DE TAUX FIXES	TAUX VARIABLE	ÉCHÉANCE
Couverture d'actifs	481 (265) \$	3,1-8,7 %	LIBOR ou taux des acceptations bancaires	2004-2016
Couverture de dettes	1 555 (755) \$	2,8-6,3 %	LIBOR ou taux des acceptations bancaires	2004-2008

BC a aussi conclu des swaps de taux de référence afin d'échanger, contre le taux préférentiel américain, le LIBOR utilisé comme taux d'intérêt de base sur certains financements de stocks titrisés de BC. Ces contrats sont utilisés afin de faire correspondre le taux de base de certaines dettes à celui de débiteurs financiers correspondants. Le montant nominal total de ces swaps de taux de référence était de 827 millions \$ US au 31 janvier 2004 (800 millions \$ US au 31 janvier 2003). Les swaps viennent à échéance au cours de l'exercice 2005.

c) Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises – BC

Les swaps combinés de taux d'intérêt et de devises sont des contrats par lesquels les parties s'échangent des flux de capital et d'intérêts dans des devises différentes sur une période donnée. Ces contrats permettent de gérer les risques de change et de taux d'intérêt.

BC conclut des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises qui modifient les caractéristiques de certaines dettes à long terme en échangeant l'euro ou la livre sterling contre le dollar américain. Ces contrats échangent aussi des taux d'intérêt fixes contre des taux d'intérêt variables afin de les aligner sur les intérêts variables de ses débiteurs financiers. Le montant nominal de référence des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises en cours au 31 janvier 2004 était l'équivalent de 1 551 millions \$ (1 872 millions \$ au 31 janvier 2003). Les échéances de ces contrats se situent entre 2007 et 2010.

d) Garanties de taux plafond

Les garanties de taux plafond sont utilisées comme couverture des risques de la Société liés à la protection contre la hausse des taux d'intérêt accordée dans le cadre de certains engagements de vente. Le montant nominal totalise 253 millions \$ US (336 millions \$). Le taux plafond garanti varie entre 1,7 % et 5,7 %, et les contrats arrivent à échéance en 2012.

Juste valeur des instruments financiers

Dans les présentes, l'information sur la juste valeur est fondée sur l'information dont la direction disposait aux dates indiquées. La juste valeur estimative de certains instruments financiers a été calculée à partir de l'information disponible sur le marché ou d'après d'autres méthodes d'évaluation qui exigent l'exercice d'un jugement considérable dans l'interprétation des données du marché et l'élaboration des estimations. Par conséquent, les estimations figurant dans les présentes ne sont pas nécessairement représentatives des montants que la Société pourrait obtenir dans un échange négocié aux conditions actuelles du marché. L'utilisation d'autres hypothèses ou d'autres méthodes d'évaluation pourrait avoir un effet important sur les justes valeurs estimatives.

NOTE 22. INSTRUMENTS FINANCIERS (SUITE)

La juste valeur des instruments financiers a été établie comme suit :

Espèces et quasi-espèces, débiteurs, emprunts à court terme et créditeurs et frais courus : la valeur comptable présentée aux bilans consolidés se rapproche de la juste valeur de ces éléments en raison de leur courte échéance.

Débiteurs financiers : la juste valeur des débiteurs financiers à taux variable, dont le prix est fréquemment modifié et dont le risque de crédit change peu, se rapproche de leur valeur comptable. La juste valeur des débiteurs financiers à taux fixe est estimée à l'aide d'analyses de flux de trésorerie actualisés d'après des taux d'intérêt offerts pour des débiteurs financiers assortis de modalités semblables aux emprunteurs dont la qualité du crédit est similaire.

Prêts et placements : la juste valeur des prêts et placements est estimée à l'aide de cours publics, lorsque disponible, ou d'analyses de flux de trésorerie actualisés utilisant des taux d'intérêt applicables aux actifs assortis de modalités semblables. La valeur comptable présentée aux bilans consolidés se rapproche de la juste valeur.

Dettes à long terme : la juste valeur de la dette à long terme est évaluée à l'aide de cours du marché secondaire ou d'analyses de flux de trésorerie actualisés d'après des taux d'emprunt courants qui s'appliquent à des emprunts semblables.

Instruments financiers dérivés : la juste valeur reflète généralement les montants estimatifs que la Société recevrait au règlement de contrats favorables ou serait tenue de payer afin de mettre fin aux contrats défavorables à la date du bilan. Des cours de courtiers en valeurs mobilières peuvent être obtenus des banquiers de la Société pour la plupart des contrats de change à terme, des swaps de taux d'intérêt, des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises et des garanties de taux plafond de la Société.

La juste valeur des instruments financiers pour lesquels la valeur comptable présentée diffère de la juste valeur était comme suit aux 31 janvier :

	2004		2003	
	VALEUR COMPTABLE	JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE	JUSTE VALEUR
Bombardier				
Dettes à long terme	2 781 \$	2 863 \$	3 099 \$	2 759 \$
Instruments financiers dérivés				
<i>Favorables</i>				
Contrats à terme	–	235	–	349
Garantie de taux d'intérêt plafond	28	29	–	–
<i>Défavorables</i>				
Contrats à terme	–	(144)	–	(172)
Swaps ⁽¹⁾	–	(25)	–	(31)
BC				
Débiteurs financiers	4 148	4 162	7 013	7 054
Dettes à long terme	5 293	5 452	5 827	5 560
Instruments financiers dérivés				
<i>Favorables</i>				
Swaps ⁽¹⁾	297	408	114	282
<i>Défavorables</i>				
Swaps ⁽¹⁾	–	(14)	–	(47)

⁽¹⁾ Incluent les swaps de taux d'intérêt et les swaps combinés de taux d'intérêt et de devises.

Risque de crédit

En plus du risque de crédit décrit ailleurs dans les présents états financiers consolidés, la Société est exposée à des risques liés à la nature hors bilan des instruments financiers dérivés, où un manquement d'une partie entraînerait des pertes économiques sur les contrats favorables. Cependant, les contreparties à ces instruments financiers dérivés sont d'importantes institutions financières qui, selon la Société, devraient respecter leurs obligations contractuelles.

La Société considère que le risque de crédit associé à ses débiteurs ne représentait pas une concentration importante du risque de crédit au 31 janvier 2004, en raison du nombre élevé de clients et de leur répartition entre plusieurs régions géographiques.

23 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Régimes de retraite

Les principales hypothèses actuarielles ayant servi à déterminer le coût des avantages et l'obligation de la Société au titre des prestations constituées étaient comme suit (hypothèses moyennes pondérées au 31 décembre, la date de mesure précédant la fin de l'exercice) :

Hypothèses actuarielles (EN POURCENTAGE)	2004			2003		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Taux d'actualisation – coût des avantages	6,50	5,47	5,83	6,50	5,87	6,10
Taux d'actualisation – obligation au titre des prestations constituées	6,00	5,37	5,59	6,50	5,47	5,83
Taux de rendement prévu des actifs des régimes	7,17	7,55	7,39	7,75	8,21	8,00
Taux de croissance des salaires – coût des avantages	4,25	3,58	3,78	4,25	3,89	4,02
Taux de croissance des salaires – obligation au titre des prestations constituées	4,00	3,85	3,90	4,25	3,58	3,78

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages pour les exercices terminés le 31 janvier :

Coût des avantages ⁽¹⁾	2004			2003		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Coût des services rendus au cours de l'exercice	87 \$	135 \$	222 \$	83 \$	122 \$	205 \$
Intérêts débiteurs	138	199	337	126	200	326
Rendement réel des actifs des régimes	(95)	(185)	(280)	151	353	504
Perte actuarielle (gain actuariel)	179	309	488	(9)	–	(9)
Modifications des régimes	17	(33)	(16)	38	2	40
Perte (gain) de compression	7	3	10	7	(2)	5
Perte (gain) de règlement	–	(2)	(2)	–	1	1
Prestations spéciales de cessation d'emploi	8	1	9	11	–	11
Autres	–	3	3	–	–	–
Coût des avantages avant rajustements pour tenir compte de la nature à long terme des régimes	341	430	771	407	676	1 083
Écart entre le rendement réel et le rendement prévu des actifs des régimes	(23)	19	(4)	(276)	(545)	(821)
Écart entre la perte actuarielle réelle (le gain actuariel réel) et le montant comptabilisé	(162)	(282)	(444)	13	9	22
Amortissement des coûts des services passés	(11)	37	26	(32)	2	(30)
Coût des avantages comptabilisé	145 \$	204 \$	349 \$	112 \$	142 \$	254 \$

⁽¹⁾ Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, le coût des avantages comptabilisé relatif au secteur produits récréatifs comprend 15 millions \$ pour les régimes au Canada et 10 millions \$ pour les régimes à l'étranger (14 millions \$ et 9 millions \$ respectivement, pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003). Ces montants sont inclus dans les bénéfices découlant des activités abandonnées aux états consolidés des résultats. Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, le coût des avantages exclut des gains de compression et de règlement d'un million \$ pour les régimes au Canada et de 47 millions \$ pour les régimes à l'étranger résultant de la vente du secteur produits récréatifs et de la vente des Services à l'aviation militaire, puisque ces gains sont inclus dans le calcul du gain réalisé lors de la cession d'activités.

NOTE 23. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

Les tableaux ci-après présentent un rapprochement des variations de l'obligation au titre des prestations constituées des régimes et de la juste valeur des actifs au 31 décembre, la date de mesure précédant la fin de l'exercice, ainsi que leur répartition entre les principaux pays :

Obligation au titre des prestations constituées	2004			2003		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Obligation au début de l'exercice	2 008 \$	3 798 \$	5 806 \$	1 831 \$	3 157 \$	4 988 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	87	135	222	83	122	205
Intérêts débiteurs	138	199	337	126	200	326
Cotisations des participants aux régimes	29	35	64	24	32	56
Modifications des régimes	17	(33)	(16)	38	2	40
Perte actuarielle (gain actuariel)	179	309	488	(9)	–	(9)
Prestations versées	(96)	(115)	(211)	(80)	(102)	(182)
Transfert	–	5	5	–	8	8
Cessions	(172)	(73)	(245)	–	–	–
Compression	(27)	(21)	(48)	(16)	(2)	(18)
Règlement	–	–	–	–	(7)	(7)
Prestations spéciales de cessation d'emploi	8	1	9	11	–	11
Incidence des fluctuations de taux de change	–	(145)	(145)	–	388	388
Obligation à la fin de l'exercice	2 171 \$	4 095 \$	6 266 \$	2 008 \$	3 798 \$	5 806 \$
Royaume-Uni			2 683 \$			2 319 \$
Canada			2 171			2 008
États-Unis			467			457
Allemagne			450			441
Suisse			284			308
Autres			211			273
			6 266 \$			5 806 \$
Actif des régimes			2004			2003
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Juste valeur au début de l'exercice	1 310 \$	1 842 \$	3 152 \$	1 418 \$	1 960 \$	3 378 \$
Rendement réel des actifs des régimes	95	185	280	(151)	(353)	(504)
Cotisations de la Société	221	130	351	99	111	210
Cotisations des participants aux régimes	29	35	64	24	32	56
Prestations versées	(96)	(115)	(211)	(80)	(102)	(182)
Transfert	–	5	5	–	8	8
Cessions	(86)	–	(86)	–	–	–
Règlement	–	–	–	–	(8)	(8)
Incidence des fluctuations de taux de change	–	(91)	(91)	–	194	194
Juste valeur à la fin de l'exercice	1 473 \$	1 991 \$	3 464 \$	1 310 \$	1 842 \$	3 152 \$
Royaume-Uni			1 523 \$			1 401 \$
Canada			1 473			1 310
États-Unis			245			210
Suisse			191			196
Autres			32			35
			3 464 \$			3 152 \$

NOTE 23. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

Le rapprochement de la situation de capitalisation des régimes de retraite et des montants inscrits aux bilans consolidés était comme suit aux 31 janvier :

Situation de capitalisation	2004			2003		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Juste valeur des actifs des régimes	1 473 \$	1 991 \$	3 464 \$	1 310 \$	1 842 \$	3 152 \$
Obligation au titre des prestations constituées	(2 171)	(4 095)	(6 266)	(2 008)	(3 798)	(5 806)
Situation de capitalisation – déficit	(698)	(2 104)	(2 802)	(698)	(1 956)	(2 654)
Perte actuarielle nette non amortie	756	1 354	2 110	678	1 185	1 863
Coûts des services passés non amortis	68	(13)	55	68	33	101
Cotisations payées d'avance en janvier	208	4	212	10	6	16
Actif (passif) au titre des prestations constituées ⁽¹⁾	334 \$	(759)\$	(425)\$	58 \$	(732)\$	(674)\$

⁽¹⁾ Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, l'actif (passif) au titre des prestations constituées relatif au secteur produits récréatifs comprend 8 millions \$ pour les régimes au Canada et 42 millions \$ pour les régimes à l'étranger. Ces montants sont présentés dans les passifs relatifs aux actifs détenus à des fins de vente.

Le tableau précédent inclut les régimes pour lesquels l'obligation au titre des prestations constituées excède les actifs des régimes, comme suit :

Obligation au titre des prestations constituées en excédent des actifs des régimes

	2004			2003		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Obligation au titre des prestations constituées	(2 171)\$	(3 755)\$	(5 926)\$	(2 008)\$	(3 606)\$	(5 614)\$
Juste valeur des actifs des régimes	1 473	1 607	3 080	1 310	1 623	2 933
	(698)\$	(2 148)\$	(2 846)\$	(698)\$	(1 983)\$	(2 681)\$

L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de la capitalisation des régimes de retraite de la Société capitalisés a été préparée en date du 31 décembre 2002, et la prochaine évaluation sera effectuée au cours du deuxième trimestre de l'exercice se terminant le 31 janvier 2005 avec une prise d'effet le 31 décembre 2003, à l'exception des régimes du Royaume-Uni, pour lesquels les évaluations actuarielles les plus récentes ont été effectuées entre décembre 2001 et septembre 2003 et les prochaines évaluations requises doivent avoir lieu entre juin 2004 et juin 2006.

Les actifs des régimes sont détenus en fiducie et leurs répartitions moyennes pondérées étaient comme suit à la date de mesure :

(EN POURCENTAGE)	RÉPARTITION VISÉE		
	2005	2004	2003
Catégorie d'actifs			
Encaisse	2	6	2
Titres de participation cotés en bourse	61	64	68
Titres à revenu fixe cotés en bourse	31	24	19
Titres de participation de sociétés fermées et autres	5	5	10
Immobilier	1	1	1

Le rendement prévu des actifs des régimes est déterminé d'après les rendements historiques à long terme, les estimations des rendements futurs des placements à long terme et la répartition de l'actif.

Au 31 décembre 2003, les titres de participation cotés en bourse n'incluaient pas d'actions de la Société. Au 31 décembre 2002, ils comprenaient 160 000 actions classe A (droits de vote multiples) et 1 105 000 actions classe B (droits de vote limités) ayant une juste valeur respective de 1 million \$ et 6 millions \$.

NOTE 23. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

Les cotisations aux régimes de retraite pour l'exercice 2005 devraient être de 370 millions \$. Les cotisations réelles aux régimes de retraite pour l'exercice 2005 sont estimées à 400 millions \$. Cette estimation inclut une cotisation volontaire de 242 millions \$ aux régimes de retraite du secteur aéronautique au Royaume-Uni, et exclut 212 millions \$ de cotisations payées d'avance au cours de l'exercice 2004.

Avantages complémentaires de retraite

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour calculer le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations constituées étaient comme suit (hypothèses moyennes pondérées au 31 décembre, la date de mesure précédant la fin de l'exercice) :

Hypothèses actuarielles (EN POURCENTAGE)	2004			2003		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Taux d'actualisation – coût des avantages	6,50	6,54	6,51	6,50	7,01	6,63
Taux d'actualisation – obligation au titre des prestations constituées	6,00	5,90	5,98	6,50	6,54	6,51
Taux de croissance des salaires – coût des avantages	4,25	4,50	4,30	4,25	4,88	4,41
Taux de croissance des salaires – obligation au titre des prestations constituées	4,00	4,00	4,00	4,25	4,50	4,30

Au 31 janvier 2004, le taux de croissance du coût des soins de santé, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, est supposé être de 9,5 % pour tous les participants. Ce taux est supposé descendre à 5,5 % d'ici l'exercice 2009 et demeurer ensuite à ce niveau. Une variation de un point de pourcentage du taux de croissance ou de décroissance hypothétique aurait les effets suivants :

	AUGMENTATION DE 1 %	DIMINUTION DE 1 %
Effet sur le coût des avantages comptabilisé	4 \$	(3) \$
Effet sur l'obligation au titre des prestations constituées	31 \$	(27) \$

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages pour les exercices terminés les 31 janvier :

Coût des avantages ⁽¹⁾	2004			2003		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Coût des services rendus au cours de l'exercice	12 \$	2 \$	14 \$	11 \$	2 \$	13 \$
Intérêts débiteurs	16	4	20	15	5	20
Perte actuarielle	37	5	42	26	3	29
Modifications des régimes	34	–	34	2	–	2
Gain de compression	(9)	–	(9)	(5)	–	(5)
Coût des avantages avant rajustements pour tenir compte de la nature à long terme des régimes	90	11	101	49	10	59
Écart entre le gain actuariel réel de l'exercice et le montant comptabilisé	(34)	(5)	(39)	(25)	(3)	(28)
Amortissement des coûts des services passés	4	–	4	(2)	–	(2)
Coût des avantages comptabilisé	60 \$	6 \$	66 \$	22 \$	7 \$	29 \$

⁽¹⁾ Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, le coût des avantages relatif au secteur produits récréatifs pour les régimes au Canada inclut 4 millions \$ (1 million \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003). Ces montants sont inclus dans les bénéfices découlant des activités abandonnées aux états consolidés des résultats. Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, le coût des avantages exclut des gains découlant de compression et de règlement de 2 millions \$ pour les régimes au Canada résultant des ventes du secteur produits récréatifs et des Services à l'aviation militaire puisque ces gains sont inclus dans le gain à la cession d'activités.

NOTE 23. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (SUITE)

Les tableaux suivants présentent un rapprochement des variations de l'obligation au titre des prestations constituées et sa répartition entre les principaux pays au 31 décembre, la date de mesure précédant la fin de l'exercice :

Obligation au titre des prestations constituées	2004			2003		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Obligation au début de l'exercice	241 \$	72 \$	313 \$	203 \$	69 \$	272 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	12	2	14	11	2	13
Intérêts débiteurs	16	4	20	15	5	20
Modifications des régimes	34	–	34	2	–	2
Perte actuarielle	37	5	42	26	3	29
Prestations versées	(13)	(6)	(19)	(12)	(6)	(18)
Cessions	(13)	–	(13)	–	–	–
Compression	(12)	(1)	(13)	(4)	–	(4)
Incidence des fluctuations de taux de change	–	(8)	(8)	–	(1)	(1)
Obligation à la fin de l'exercice	302 \$	68 \$	370 \$	241 \$	72 \$	313 \$
Canada			302 \$			241 \$
États-Unis			55			60
Royaume-Uni			13			12
			370 \$			313 \$

Le rapprochement de la situation de capitalisation des régimes d'avantages complémentaires de retraite et des montants inscrits aux bilans consolidés était comme suit :

Situation de capitalisation	2004			2003		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Déficit	(302)\$	(68)\$	(370)\$	(241)\$	(72)\$	(313)\$
Perte actuarielle nette non amortie	46	11	57	26	8	34
Coûts des services passés non amortis	(1)	–	(1)	3	–	3
Cotisations payées en janvier	1	–	1	1	–	1
Passif au titre des prestations constituées ⁽¹⁾	(256)\$	(57)\$	(313)\$	(211)\$	(64)\$	(275)\$

⁽¹⁾ Pour l'exercice terminé le 31 janvier 2003, le passif au titre des prestations constituées relatif au secteur produits récréatifs inclut 9 millions \$ pour les régimes au Canada et 4 millions \$ pour les régimes à l'étranger. Ces montants sont présentés dans les passifs relatifs aux passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente.

Le tableau suivant présente l'actif (le passif) au titre des prestations constituées constaté dans les bilans consolidés aux 31 janvier :

Montants constatés	2004			2003		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Actif au titre des prestations constituées						
Régimes de retraite	373 \$	125 \$	498 \$	143 \$	122 \$	265 \$
Passif au titre des prestations constituées						
Régimes de retraite	(39)	(884)	(923)	(77)	(812)	(889)
Autres	(256)	(57)	(313)	(202)	(60)	(262)
	(295)\$	(941)\$	(1 236)\$	(279)\$	(872)\$	(1 151)\$

24 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

En plus des engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés, la Société est soumise à d'autres risques hors bilan. Le tableau suivant présente le risque éventuel maximal pour chaque groupe important de risques au 31 janvier. Le risque éventuel maximal ne reflète pas les paiements prévus par la Société.

	2004		2003	
	RISQUE ÉVENTUEL MAXIMAL	PROVISIONS ET OBLIGATIONS	RISQUE ÉVENTUEL MAXIMAL	PROVISIONS ET OBLIGATIONS
Ventes d'avions				
Crédit (a)	1 439 \$		1 049 \$	
Valeur résiduelle (a)	3 188		2 871	
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(1 148)		(818)	
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	3 479	1 094 \$	3 102	919 \$
Options de reprise (b)	2 630	60	3 586	121
Options de vente (c)	776	30	1 137	32
Autres⁽²⁾				
Crédit (e)	59	–	75	–
Valeur résiduelle (e)	157	–	180	–
Obligations de rachat (f)	245 \$	– \$	262 \$	– \$

⁽¹⁾ 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, ne doivent pas être additionnées pour calculer le risque combiné maximal de la Société.

⁽²⁾ De plus, la Société a aussi fourni des garanties d'exécution et autres garanties (voir le paragraphe (g)).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle dans le cadre d'une vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties compte non tenu de l'avantage net prévu de la valeur estimative de l'avion et autres garanties disponibles pour réduire le risque de la Société découlant de ces garanties. Des provisions pour pertes anticipées ont été établies pour couvrir les risques liés à ces garanties après prise en considération de la valeur estimative de revente des avions, laquelle est fondée sur des évaluations indépendantes de tiers, et du produit anticipé d'autres garanties couvrant de tels risques. Le produit anticipé des garanties devrait couvrir le total des risques de crédit et de valeur résiduelle de la Société compte tenu des provisions et des obligations.

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle

Bombardier fournit des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de location ainsi que des services liés à la revente d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance à diverses périodes jusqu'en 2024. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit éventuel a trait à des clients exploitant des lignes aériennes commerciales. Le risque de crédit relatif à trois clients de l'aviation commerciale représentait 43 % du total du risque de crédit maximal au 31 janvier 2004.

En outre, Bombardier offre des garanties portant sur la valeur résiduelle d'avions à la date d'échéance de certaines ententes de location ou de financement. Le tableau suivant résume les garanties portant sur la valeur résiduelle en cours au 31 janvier 2004 ainsi que les périodes pendant lesquelles elles peuvent être exercées :

De 1 à 5 ans	158 \$
De 6 à 10 ans	653
De 11 à 15 ans	923
Par la suite	1 454
	3 188 \$

Les provisions et obligations comptabilisées à l'égard du risque lié aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle, s'élevaient à 1 094 millions \$ au 31 janvier 2004 (919 millions \$ au 31 janvier 2003).

NOTE 24. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (SUITE)

b) Options de reprise

Dans le cadre de la vente d'avions neufs, la Société offre de temps à autre à ses clients des options de reprise. Ces options offrent aux clients la reprise de leur avion d'occasion, à un montant prédéterminé et pendant une période prédéterminée, conditionnelle à l'achat d'un avion neuf. L'engagement de la Société visant l'achat d'avions d'occasion se présentait comme suit au 31 janvier 2004 :

Moins d'un an	1 656 \$
De 1 à 3 ans	378
De 4 à 5 ans	303
Par la suite	293
	2 630 \$

La Société réévalue les engagements d'achat d'avions avec reprise par rapport à la juste valeur prévue des avions et comptabilise les pertes anticipées à titre d'imputation aux bénéficiaires. La juste valeur d'un avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information acquise relative à la vente d'avions semblables sur le marché secondaire. La Société avait comptabilisé des provisions de 32 millions \$ au 31 janvier 2004 (30 millions \$ au 31 janvier 2003) à l'égard des pertes anticipées sur les options de reprise, selon la probabilité que ces options soient exercées. De plus, la Société avait comptabilisé une provision de 28 millions \$ au 31 janvier 2004 (91 millions \$ au 31 janvier 2003) à l'égard des options de reprise relatives à des engagements fermes d'acheter des avions neufs.

c) Options de vente multipropriété

En vertu du programme nord-américain de multipropriété Bombardier Flexjet, les clients font l'achat de parts d'avions d'affaires Bombardier. La Société offre à ses clients l'option de lui revendre leurs parts d'avion à la juste valeur estimative si l'option est exercée au cours d'une période de cinq ans à compter de la date de l'achat. L'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondées sur les justes valeurs actuelles estimatives totalisait 669 millions \$ au 31 janvier 2004 (985 millions \$ au 31 janvier 2003).

En outre, certains clients peuvent échanger leurs parts d'avion pour des parts d'avion d'un plus grand modèle à un montant prédéterminé. L'engagement total à racheter des parts d'avion, en échange de parts d'un plus grand modèle, atteignait 107 millions \$ au 31 janvier 2004 (152 millions \$ au 31 janvier 2003). La Société a comptabilisé une provision de 30 millions \$ au 31 janvier 2004 (32 millions \$ au 31 janvier 2003) attribuable aux pertes anticipées, selon la probabilité que ces options soient exercées.

d) Engagements de financement

La Société s'est engagée à fournir du financement dans le cadre de commandes en main qui, déduction faite du financement par des tiers déjà en place, s'élevait à 4,6 milliards \$ au 31 janvier 2004 (5,2 milliards \$ au 31 janvier 2003). Ces engagements sont fournis selon certaines modalités et conditions et sont liés aux avions faisant l'objet de commandes fermes, dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2010. Ces engagements ont des dates d'échéance fixées à l'avance.

Autres garanties**e) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle**

Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, Bombardier a fourni une garantie de crédit à l'égard du paiement de location à un client. Cette garantie vient à échéance en 2020. En outre, à la date d'échéance de certaines ententes de financement et autres, la Société fournit des garanties portant sur la valeur résiduelle, principalement liées au secteur transport, pouvant pour la plupart être exercées en 2014.

f) Obligations de rachat

La Société a offert à certains prestataires de financement et à certains clients, principalement dans le secteur transport, le droit, à certaines conditions, de revendre le matériel à la Société à des prix prédéterminés. Sur le montant total, une somme de 224 millions \$ au 31 janvier 2004 (233 millions \$ au 31 janvier 2003) a trait à deux ententes en vertu desquelles la Société peut être tenue, à compter de 2008, et en cas de manquement au paiement de la part du client au prestataire des financements, de racheter le matériel. En outre, à trois dates distinctes, à compter de 2008, la Société peut également être tenue de racheter le matériel. Dans le cadre de cet engagement, des fonds ont été déposés par le client dans un compte de dépôt en garantie qui, avec l'intérêt accumulé, devrait couvrir entièrement le risque de la Société.

g) Autres

Pour certains projets effectués dans le cadre de consortiums ou de véhicules de partenariat dans le secteur transport, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Dans le cours normal des affaires en vertu de ces obligations conjointes et solidaires ou dans le cadre de garanties d'exécution qui peuvent être émises à cet égard, chaque partenaire est généralement responsable face au client d'un manquement d'un autre partenaire. Ces projets prévoient normalement des contre-indemnités entre partenaires. Ces obligations

NOTE 24. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (SUITE)

et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client. Le risque maximal de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait environ 1,5 milliard \$ au 31 janvier 2004. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur contractuelle totale revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque de la Société totaliserait environ 1,0 milliard \$ au 31 janvier 2004. Ces obligations solidaires et garanties ont rarement été invoquées par le passé et aucun passif important n'a été constaté dans les états financiers consolidés relativement à ces obligations et garanties.

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

Opérations de cession-bail

BC et Bombardier ont conclu des opérations de cession-bail avec des tiers portant essentiellement sur des wagons de marchandises, qui, en grande partie, ont été loués simultanément à des exploitants. Le détail des loyers minimums était comme suit au 31 janvier 2004 :

	LOYERS	GARANTIES PORTANT SUR LA VALEUR RÉSIDUELLE	TOTAL
2005	95 \$	– \$	95 \$
2006	95	–	95
2007	95	32	127
2008	90	–	90
2009	84	–	84
Par la suite	1 079	–	1 079
	1 538 \$	32 \$	1 570 \$

Les loyers minimums totaux comprennent 1 518 millions \$ pour les wagons de marchandises, 4 millions \$ pour les avions d'occasion, 2 millions \$ pour le matériel de transport sur rail et 46 millions \$ pour d'autre type de matériel.

Les paiements de sous-location minimums prévus des exploitants et l'avantage net relatif à la valeur de revente estimative du matériel correspondent approximativement au montant des loyers minimums.

Contrats de location-exploitation

La Société loue des bâtiments et du matériel et a pris en charge des contrats de location-exploitation d'avions en vertu de ventes d'avions neufs. Les loyers minimums s'y rattachant et les garanties portant sur la valeur résiduelle pour les cinq prochains exercices et par la suite étaient comme suit au 31 janvier 2004 :

	BÂTIMENTS ET MATÉRIEL	AVIONS	GARANTIES PORTANT SUR LA VALEUR RÉSIDUELLE	TOTAL
2005	159 \$	74 \$	– \$	233 \$
2006	129	63	5	197
2007	111	50	–	161
2008	96	36	–	132
2009	77	29	–	106
Par la suite	533	48	100	681
	1 105 \$	300 \$	105 \$	1 510 \$

Autres engagements

La Société avait des engagements en vertu d'ententes visant l'impartition d'une partie importante de sa fonction de technologie de l'information du secteur aéronautique et du secteur transport qui nécessitent des paiements minimums annuels comme suit au 31 janvier 2004 :

2005	257 \$
2006	231
2007	214
2008	187
2009	161
Par la suite	52
	1 102 \$

NOTE 24. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (SUITE)

Réclamations

a) Adtranz

Le 1^{er} mai 2001, la Société a acquis, auprès de DaimlerChrysler AG, de Stuttgart, en Allemagne, (DaimlerChrysler), la totalité des actions ordinaires de sa filiale Adtranz. En vertu des conditions du contrat de vente et d'achat, un prix d'achat de 725 millions \$ US (1,1 milliard \$) a été convenu. Le contrat de vente et d'achat prévoit également un rajustement du prix d'achat pour un montant maximal de 150 millions € d'après la valeur comptable des actifs nets rajustés acquis au 30 avril 2001, établie selon les PCGR des États-Unis (valeur des actifs nets), pourvu que le montant minimum de la valeur des actifs nets soit atteint à la date de clôture.

À compter de mai 2001, Adtranz, devenue propriété de la Société, a dressé son bilan de clôture au 30 avril 2001 selon les PCGR des États-Unis conformément aux dispositions du contrat de vente et d'achat en vue d'établir la valeur des actifs nets. La valeur établie ne respectait pas la valeur minimale prévue au contrat en raison des rajustements importants se rapportant à l'application des PCGR des États-Unis et de coûts non comptabilisés nécessaires au parachèvement des travaux prévus dans les contrats avec des tiers.

Le 14 février 2002, la Société a annoncé que les pourparlers avec DaimlerChrysler n'avaient pas donné lieu à une entente sur la valeur des actifs nets à la date de clôture. En juillet 2002, la Société a déposé une demande d'arbitrage auprès de la Chambre de commerce internationale, à Paris.

En vertu du contrat de vente et d'achat, DaimlerChrysler a fait des déclarations et donné des garanties contractuelles à la Société, y compris une confirmation écrite que la valeur des actifs nets minimale était respectée à la date de clôture de l'opération, soit le 30 avril 2001. La réclamation en dommages-intérêts de la Société est fondée, dans une large mesure, sur des manquements importants quant aux déclarations et garanties contractuelles, dont une insuffisance importante de la valeur des actifs nets. La réclamation de la Société en vertu de la demande d'arbitrage s'élève à 960 millions € (1 542 millions \$), plus les intérêts et les frais, et son règlement entraînera une diminution de l'écart d'acquisition, dont 206 millions \$ (150 millions €) ont été comptabilisés pendant l'exercice terminé le 31 janvier 2002.

b) Amtrak

Le 8 novembre 2001, la Société a déposé une réclamation contre Amtrak auprès de la Cour de district des États-Unis pour le District de Columbia. La réclamation portait sur des dommages-intérêts compensatoires totalisant plus de 200 millions \$ US (265 millions \$) au titre des coûts additionnels engagés dans le cadre de l'exécution des contrats visant les trains et locomotives à haute vitesse Acela, y compris les coûts engagés par suite du manquement de la part d'Amtrak d'améliorer son infrastructure pour accueillir le nouveau matériel.

Le 20 novembre 2002, Amtrak a déposé une contre-réclamation contre la Société et une réclamation contre Alstom Transport Inc., alléguant des dommages de plus de 200 millions \$ US (265 millions \$).

À la suite de négociations en médiation, la Société et Alstom Transport Inc. sont parvenues à une entente à l'amiable avec Amtrak le 16 mars 2004. Cette entente prévoit des paiements totaux de 42,5 millions \$ US (56 millions \$) par Amtrak à la Société et à Alstom Transport Inc., dont 32,8 millions \$ US (44 millions \$) seront versés à la Société. Les autres éléments importants de l'entente sont les suivants :

i) À l'égard des trains, des locomotives et des installations :

- pour chaque type de matériel, les parties ont convenu d'une liste détaillée des correctifs à être complétés par le consortium afin d'obtenir un certificat d'acceptation;
- la garantie générale des trains sera prolongée jusqu'au 1^{er} octobre 2006; et
- toutes les modifications à apporter aux trains ou aux locomotives seront garanties jusqu'au 1^{er} octobre 2006.

ii) À l'égard des services de gestion :

- la coentreprise formée par la Société et Alstom Transport Inc. continuera d'effectuer la maintenance du parc de véhicules jusqu'au 1^{er} octobre 2006, date à partir de laquelle la maintenance du parc sera assumée par Amtrak; et
- une formation additionnelle sera fournie à Amtrak pour assurer qu'elle sera en mesure de prendre la relève le 1^{er} octobre 2006.

Une dépense de 139 millions \$ a été comptabilisée dans le coût des ventes pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 relativement à ce règlement.

c) Autres litiges

La Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en suspens devant divers tribunaux en matière de responsabilité de produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers.

La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes. La direction est d'avis que la Société a établi des provisions adéquates pour couvrir les pertes éventuelles et les montants non recouvrables des sociétés d'assurance, le cas échéant, relatifs à ces poursuites.

25 RECLASSEMENT

Certains chiffres de 2003 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour 2004.

26 INFORMATION SECTORIELLE

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

Bombardier Aéronautique fabrique des avions d'affaires, des avions régionaux et des avions amphibies et fournit des services connexes. Il offre des gammes complètes de biréacteurs régionaux et de turbopropulseurs commerciaux, un vaste éventail d'avions d'affaires à réaction, ainsi que le programme de multipropriété Bombardier Flexjet, des services techniques, des services de maintenance d'avions et des services de formation au pilotage.

Bombardier Transport, chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes, offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers ainsi que de systèmes complets de transport sur rail. De plus, Bombardier Transport fabrique des locomotives, des wagons de marchandises, des navettes aéroportuaires et des systèmes de propulsion et de contrôle et fournit des systèmes de contrôle ferroviaire. Bombardier Transport fournit également des services de maintenance.

BC offre du financement de stocks garanti et du financement provisoire d'avions commerciaux, principalement sur les marchés de l'Amérique du Nord, et gère la liquidation progressive de divers portefeuilles.

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le Sommaire des principales conventions comptables. La direction évalue le rendement de chaque secteur en fonction du bénéfice ou de la perte avant impôts sur les bénéfices. Les services intersectoriels sont comptabilisés aux prix courants du marché comme s'ils étaient fournis à des tiers.

Les intérêts débiteurs nets du siège social sont attribués aux secteurs manufacturiers selon leurs actifs nets, calculés comme suit : la moitié du taux préférentiel canadien est imputée aux actifs utilisés bruts, moins les intérêts sur les avances de clients calculés au taux préférentiel canadien. Le solde des intérêts débiteurs réels non attribués est attribué à chaque secteur manufacturier en fonction de ses actifs nets. La Société n'attribue pas d'intérêts débiteurs du siège social au secteur BC. Les actifs nets excluent les espèces et quasi-espèces, l'investissement dans BC et les avances et prêts subordonnés à Bombardier et les impôts sur les bénéfices reportés et sont réduits des crédettes et frais courus, des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes ainsi que du passif au titre des prestations constituées. La plupart des dépenses du siège social sont attribuées en fonction des revenus de chaque secteur.

Le tableau contenant le détail des informations sectorielles se trouve après la note 27.

27 ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN

En date du 1^{er} février 2004, la Société a changé ses monnaies fonctionnelles passant du dollar canadien et de la livre sterling au dollar américain pour les activités au Canada et au Royaume-Uni du secteur aéronautique et du dollar canadien et du peso mexicain au dollar américain pour les activités au Canada et au Mexique du secteur transport. Les activités en Europe du secteur transport continuent d'utiliser surtout les devises de l'Europe de l'Ouest comme monnaie fonctionnelle. Aucun gain ni aucune perte ne découlera de ce changement de monnaies fonctionnelles. Ce changement a été fait en raison de la proportion de plus en plus élevée de revenus, de coûts, d'arrangements intersociétés, de dépenses en capital et de la dette à long terme de la Société qui sont libellés en dollars américains.

La Société a utilisé dans le passé le dollar canadien comme monnaie de présentation pour ses états financiers consolidés. À la suite du remplacement de certaines des monnaies fonctionnelles par le dollar américain, la Société adoptera, à compter du premier trimestre de l'exercice 2005, le dollar américain comme monnaie de présentation. Les renseignements financiers comparatifs exprimés auparavant en dollars canadiens seront retraités en dollars américains pour tous les exercices présentés, à l'aide du taux de change applicable à chaque date de bilan et du taux de change moyen pour les états consolidés des résultats et des flux de trésorerie. Les opérations sur les capitaux propres seront converties aux taux historiques, les capitaux propres d'ouverture au 1^{er} février 1999 étant convertis au taux de change à cette date. L'incidence des redressements de conversion sera incluse dans le redressement de conversion reporté, sous les capitaux propres.

Information sectorielle

Secteur d'activité

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ

(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

	2004	2003
Revenus de tiers	21 321 \$	21 189 \$
Revenus intersectoriels	–	–
Revenus sectoriels	21 321	21 189
Coût des ventes	18 297	18 097
Frais de vente et frais généraux et d'administration	1 368	1 498
Amortissement	793	806
Recherche et développement	188	191
Éléments spéciaux	429	1 311
	21 075	21 903
	246	(714)
Intérêts débiteurs (créditeurs), nets	236	216
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôt sur les bénéfices	10 \$	(930) \$
Actifs nets sectoriels	4 880 \$	4 701 \$
Créditeurs et frais courus	8 668	8 494
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	3 563	3 816
Passif au titre des prestations constituées	1 236	1 147
Impôts sur les bénéfices reportés	455	632
Espèces et quasi-espèces	1 605	713
Actifs détenus à des fins de vente	–	1 260
Total de l'actif – Bombardier	20 407	20 763
Investissement dans BC	(1 142)	(1 287)
Avances et prêts subordonnés de BC	(776)	(69)
Total de l'actif – BC	7 080	9 717
Total de l'actif – Bombardier Inc. consolidé	25 569 \$	29 124 \$
Acquisitions d'immobilisations corporelles et actifs incorporels	416 \$	721 \$

Information géographique

	REVENUS		IMMOBILISATIONS CORPORELLES, ACTIFS INCORPORELS ET ÉCART D'ACQUISITION	
	2004	2003	2004	2003
États-Unis	10 030 \$	9 652 \$	602 \$	802 \$
Allemagne	2 357	2 504	1 774	2 176
Royaume-Uni	1 989	2 293	863	1 014
Suisse	759	643	348	351
Canada	744	1 406	2 943	3 054
Italie	719	392	220	235
Suède	597	714	669	722
France	533	415	47	42
Pays-Bas	418	210	–	–
Portugal	239	245	152	162
Espagne	235	496	17	12
Japon	219	254	–	–
Chine	210	216	28	47
Autriche	145	182	15	18
Autres – Europe	1 030	896	282	243
Autres – Asie	354	245	3	4
Autres – Amériques	247	182	20	27
Autres	496	244	3	9
	21 321 \$	21 189 \$	7 986 \$	8 918 \$

	AÉRONAUTIQUE		TRANSPORT		BC	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003
	11 307 \$	11 294 \$	9 567 \$	9 402 \$	447 \$	493 \$
	-	-	19	20	234	402
	11 307	11 294	9 586	9 422	681	895
	9 762	9 974	8 443	8 127	345	418
	485	560	753	745	130	193
	442	424	218	202	133	180
	86	50	102	141	-	-
	(28)	1 311	457	-	-	-
	10 747	12 319	9 973	9 215	608	791
	560	(1 025)	(387)	207	73	104
	270	319	(34)	(103)	-	-
	290 \$	(1 344) \$	(353) \$	310 \$	73 \$	104 \$
	3 123 \$	3 281 \$	615 \$	133 \$	1 142 \$	1 287 \$
	272 \$	512 \$	140 \$	196 \$	4 \$	13 \$

Rétrospective financière

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS, SAUF LES MONTANTS
PAR ACTION ET LES ACTIONNAIRES INSCRITS)

	2004	2003	2002	2001	2000
Revenus sectoriels					
Aéronautique	11 307 \$	11 294 \$	12 289 \$	10 690 \$	8 218 \$
Transport	9 586	9 422	7 020	3 043	3 446
BC	681	895	967	936	537
Revenus intersectoriels	(253)	(422)	(413)	(284)	(165)
Revenus de tiers	21 321 \$	21 189 \$	19 863 \$	14 385 \$	12 036 \$
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux et impôts sur les bénéfices					
Aéronautique	262 \$	(33) \$	721 \$	1 028 \$	695 \$
Transport	104	310	230	121	174
BC	73	104	41	(15)	28
	439	381	992	1 134	897
Éléments spéciaux					
Aéronautique	(28)	1311	356	(50)	(67)
Transport	457	–	74	–	117
BC	–	–	662	80	–
	429	1 311	1 092	30	50
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices					
Aéronautique	290	(1 344)	365	1 078	762
Transport	(353)	310	156	121	57
BC	73	104	(621)	(95)	28
	10	(930)	(100)	1 104	847
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	205	(221)	(34)	322	276
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	(195)	(709)	(66)	782	571
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	106	94	102	58	12
Bénéfice net (perte nette)	(89) \$	(615) \$	36 \$	840 \$	583 \$
Bénéfice (perte) par action					
De base					
Activités poursuivies	(0,13) \$	(0,54) \$	(0,06) \$	0,56 \$	0,40 \$
Activités abandonnées	0,06	0,07	0,07	0,04	0,01
	(0,07) \$	(0,47) \$	0,01 \$	0,60 \$	0,41 \$
Dilué(e)					
Activités poursuivies	(0,13) \$	(0,54) \$	(0,06) \$	0,55 \$	0,39 \$
Activités abandonnées	0,06	0,07	0,07	0,04	0,01
	(0,07) \$	(0,47) \$	0,01 \$	0,59 \$	0,40 \$
Information générale découlant des activités poursuivies	2004	2003	2002	2001	2000
Revenus à l'exportation provenant du Canada	9 498 \$	7 457 \$	8 282 \$	7 491 \$	5 418 \$
Acquisitions d'immobilisations corporelles	416 \$	721 \$	1 125 \$	1 224 \$	765 \$
Amortissement	793 \$	806 \$	749 \$	757 \$	375 \$
Dividende par action ordinaire					
Classe A	0,090000 \$	0,180000 \$	0,180000 \$	0,135000 \$	0,110000 \$
Classe B	0,091563 \$	0,181563 \$	0,181563 \$	0,136563 \$	0,111563 \$
Dividende par action privilégiée					
Série 2	1,171276 \$	1,193750 \$	1,375000 \$	1,375000 \$	1,375000 \$
Série 3	1,026750 \$	0,684500 \$	– \$	– \$	– \$
Série 4	1,171875 \$	1,398760 \$	– \$	– \$	– \$
Nombre d'actions ordinaires (en millions)	1 750	1 378	1 371	1 366	1 378
Valeur comptable de l'action ordinaire	1,55 \$	1,60 \$	2,21 \$	2,28 \$	2,21 \$
Actionnaires inscrits	12 371	11 579	11 310	12 666	11 168
Fourchette du cours des actions (EN DOLLARS CANADIENS)					
Classe A					
Haut	6,32 \$	15,67 \$	24,60 \$	26,80 \$	16,12 \$
Bas	2,95	3,19	9,25	14,05	9,55
Fermeture	5,96	5,34	14,72	24,70	14,97
Classe B					
Haut	6,28 \$	15,67 \$	24,65 \$	26,70 \$	16,10 \$
Bas	2,56	3,13	9,19	13,90	9,47
Fermeture	5,99	5,12	14,70	24,54	14,65

AUX 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)

	2004	2003	2002	2001	2000
BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ					
Espèces et quasi-espèces	1 619 \$	1 014 \$	440 \$	1 366 \$	1 681 \$
Débiteurs	2 438	2 259	1 845	816	626
Débiteurs financiers	4 148	7 013	6 399	7 141	6 251
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	740	1 358	1 840	1 793	905
Stocks	5 756	5 264	5 624	3 797	3 029
Immobilisations corporelles	4 674	5 386	5 190	4 271	3 771
Écart d'acquisition	3 038	3 245	2 713	–	–
Impôts sur les bénéfices reportés	699	915	906	182	–
Actif au titre des prestations constituées	498	265	243	147	20
Actifs détenus à des fins de vente	–	1 260	1 102	568	480
Autres actifs	1 959	1 145	941	402	282
Total de l'actif	25 569 \$	29 124 \$	27 243 \$	20 483 \$	17 045 \$
Emprunts à court terme	308 \$	2 564 \$	3 037 \$	2 531 \$	2 003 \$
Créditeurs et frais courus	9 000	8 906	7 412	3 966	3 264
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	3 563	3 816	3 291	2 827	2 849
Impôts sur les bénéfices reportés	138	186	636	672	477
Dettes à long terme	8 074	8 926	7 852	6 122	4 773
Passif au titre des prestations constituées	1 236	1 151	994	439	–
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	–	834	685	513	330
Actions privilégiées	535	535	300	300	300
Capitaux propres ordinaires	2 715	2 206	3 036	3 113	3 049
Total du passif et des capitaux propres	25 569 \$	29 124 \$	27 243 \$	20 483 \$	17 045 \$
BOMBARDIER					
Espèces et quasi-espèces	1 605 \$	713 \$	440 \$	1 351 \$	1 566 \$
Débiteurs	2 246	2 093	1 534	591	555
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	114	7	9	25	18
Stocks	5 756	5 264	5 624	3 797	3 029
Immobilisations corporelles	4 555	5 239	5 027	4 138	3 649
Écart d'acquisition	3 038	3 245	2 713	–	–
Impôts sur les bénéfices reportés	455	632	580	110	–
Investissement dans et avances à BC	1 142	1 287	1 363	1 582	1 531
Actif au titre des prestations constituées	498	265	243	147	20
Actifs détenus à des fins de vente	–	1 260	1 102	568	480
Autres actifs	998	758	706	192	155
Total de l'actif	20 407 \$	20 763 \$	19 341 \$	12 501 \$	11 003 \$
Emprunts à court terme	– \$	381 \$	1 342 \$	– \$	– \$
Avances de BC	179	69	–	–	–
Créditeurs et frais courus	8 668	8 494	6 990	3 769	3 055
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	3 563	3 816	3 291	2 827	2 849
Impôts sur les bénéfices reportés	133	182	631	672	471
Dettes à long terme	2 781	3 099	2 075	870	949
Passif au titre des prestations constituées	1 236	1 147	991	437	–
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	–	834	685	513	330
Prêts subordonnés de BC	597	–	–	–	–
Actions privilégiées	535	535	300	300	300
Capitaux propres ordinaires	2 715	2 206	3 036	3 113	3 049
Total du passif et des capitaux propres	20 407 \$	20 763 \$	19 341 \$	12 501 \$	11 003 \$
BC					
Espèces et quasi-espèces	14 \$	301 \$	– \$	15 \$	115 \$
Débiteurs	192	166	311	225	71
Débiteurs financiers	4 148	7 013	6 399	7 141	6 251
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	626	1 351	1 831	1 768	887
Immobilisations corporelles	119	147	163	133	122
Impôts sur les bénéfices reportés	244	283	326	72	–
Avances et prêts subordonnés à Bombardier	776	69	–	–	–
Autres actifs	961	387	235	210	127
Total de l'actif	7 080 \$	9 717 \$	9 265 \$	9 564 \$	7 573 \$
Emprunts à court terme	308 \$	2 183 \$	1 695 \$	2 531 \$	2 003 \$
Avances de Bombardier	–	–	20	206	460
Créditeurs et frais courus	332	412	422	197	209
Impôts sur les bénéfices reportés	5	4	5	–	6
Dettes à long terme	5 293	5 827	5 777	5 252	3 824
Passif au titre des prestations constituées	–	4	3	2	–
Investissement dans BC	1 142	1 287	1 343	1 376	1 071
Total du passif et des capitaux propres	7 080 \$	9 717 \$	9 265 \$	9 564 \$	7 573 \$

Bombardier Inc.

BOMBARDIER INC.
Siège social
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone: +1 514 861-9481
Télécopieur: +1 514 861-7053

www.bombardier.com

Bombardier Aéronautique

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Centre administratif
400, chemin de la Côte-Vertu Ouest
Dorval (Québec)
Canada H4S 1Y9
Téléphone: +1 514 855-5000
Télécopieur: +1 514 855-7401

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Site de Toronto
123 Garratt Boulevard
Downsview (Ontario)
Canada M3K 1Y5
Téléphone: +1 416 633-7310
Télécopieur: +1 416 375-4546

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Learjet Inc.
One Learjet Way
Wichita, Kansas 67209
États-Unis
Téléphone: +1 316 946-2000
Télécopieur: +1 316 946-2220

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Short Brothers plc
Airport Road, Belfast BT3 9DZ
Irlande du Nord
Téléphone: +44 2890 458 444
Télécopieur: +44 2890 733 396

BOMBARDIER INC.
Services à la défense
10000, rue Helen-Bristol
Aéroport de Montréal, Mirabel
Mirabel (Québec)
Canada J7N 1H3
Téléphone: +1 450 476-4633
Télécopieur: +1 450 476-6382

BOMBARDIER INC.
Avions Amphibies
3400, rue Douglas B. Floréani
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4S 1V2
Téléphone: +1 514 855-5000
Télécopieur: +1 514 855-7604

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Flexjet
3400, Waterview Parkway
Suite 400
Richardson, Texas 75080
États-Unis
Téléphone: +1 800 353-9538
Télécopieur: +1 972 720-2435

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Flexjet Europe
Vista Office Centre
50 Salisbury Road, 9th Floor
Hounslow, Middlesex TW4 6JH
Royaume-Uni
Téléphone: +44 20 8538 0200
Télécopieur: +44 20 8538 0201

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Flexjet Asia-Pacific
400, chemin de la Côte-Vertu Ouest
Dorval (Québec)
Canada H4S 1Y9
Téléphone: +1 888 880-3539
Télécopieur: +1 514 855-7802

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Skyjet
3040, Williams Drive
Suite 404
Fairfax, Virginia 22031
États-Unis
Téléphone: +1 703 584-3330
Télécopieur: +1 703 584-3361

Bombardier Transport

BOMBARDIER TRANSPORT
Centre administratif
Saatwinkler Damm 43
13627 Berlin
Allemagne
Téléphone: +49 30 3832 0
Télécopieur: +49 30 3832 2000

BOMBARDIER TRANSPORT
Amérique du Nord
1101, rue Parent
Saint-Bruno (Québec)
Canada J3V 6E6
Téléphone: +1 450 441-2020
Télécopieur: +1 450 441-1515

BOMBARDIER TRANSPORT
Véhicules légers sur rail
Donaufelder Strasse 73-79
1211 Vienne
Autriche
Téléphone: +43 1 25 110
Télécopieur: +43 1 25 110 8

BOMBARDIER TRANSPORT
Trains de grandes lignes et métros
Am Rathenaupark
16761 Hennigsdorf
Allemagne
Téléphone: +49 33 02 89 0
Télécopieur: +49 33 02 89 20 88

BOMBARDIER TRANSPORT
Locomotives et wagons à marchandises
Brown-Boveri Strasse 5
8050 Zurich
Suisse
Téléphone: +41 1318 3333
Télécopieur: +41 1318 2727

BOMBARDIER TRANSPORT
Systèmes de transport
Casier postal 220, succ. A
Kingston (Ontario)
Canada K7M 6R2
Téléphone: +1 613 384-3100
Télécopieur: +1 613 384-5244

BOMBARDIER TRANSPORT
Propulsion et contrôles
Brown-Boveri Strasse 5
8050 Zurich
Suisse
Téléphone: +41 1318 3333
Télécopieur: +41 1318 1543

BOMBARDIER TRANSPORT
Services
West Street, Crewe
Cheshire CW1 3JB
Royaume-Uni
Téléphone: +44 1270 500 333
Télécopieur: +44 1270 255 439

BOMBARDIER TRANSPORT
Systèmes de contrôle ferroviaire
10 Church Street, Reading
Berkshire RG1 2SQ
Royaume-Uni
Téléphone: +44 118 953 8000
Télécopieur: +44 118 953 8483

BOMBARDIER TRANSPORT
Bogies
Siegstrasse 27
57250 Netphen
Allemagne
Téléphone: +49 271 702 0
Télécopieur: +49 271 702 222

BOMBARDIER TRANSPORT
Projets du métro de Londres
Litchurch Lane
Derby DE24 8AD
Royaume-Uni
Téléphone: +44 1332 344 666
Télécopieur: +44 1332 251 635

Bombardier Capital

BOMBARDIER CAPITAL INC.
12735 Gran Bay Parkway West
Suite 1000
Jacksonville, Florida 32258
États-Unis
Téléphone: +1 904 288-1000
Télécopieur: +1 904 288-1920

BOMBARDIER CAPITAL INC.
261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446-0991
États-Unis
Téléphone: +1 802 654-8100
Télécopieur: +1 802 654-8435

BOMBARDIER CAPITAL INC.
6400, rue Auteuil, 2^e étage
Brossard (Québec)
Canada J4Z 3P5
Téléphone: +1 450 443-4400
Télécopieur: +1 450 443-8943

BFI INC.
261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446-0991
États-Unis
Téléphone: +1 802 654-8100
Télécopieur: +1 802 654-8432

BOMBARDIER CAPITAL RAIL INC.
12735 Gran Bay Parkway West
Suite 1000
Jacksonville, Florida 32258
États-Unis
Téléphone: +1 904 288-1000
Télécopieur: +1 904 288-2155

BOMBARDIER CAPITAL LTÉE
6400, rue Auteuil, 2^e étage
Brossard (Québec)
Canada J4Z 3P5
Téléphone: +1 450 443-4400
Télécopieur: +1 450 443-8943

LA FINANCIÈRE BOMBARDIER INC.
300-840 6th Avenue S.W.
Calgary (Alberta)
Canada T2P 3E5
Téléphone: +1 403 238-5045
Télécopieur: +1 403 251-5038

BOMBARDIER CAPITAL
Insurance Agency Inc.
12735 Gran Bay Parkway West
Suite 1000
Jacksonville, Florida 32258
États-Unis
Téléphone: +1 904 288-1000
Télécopieur: +1 904 288-1920

RJ FINANCE CORP. ONE
261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446-0991
États-Unis
Téléphone: +1 802 654-8100
Télécopieur: +1 802 654-8433

BOMBARDIER INC.
Services immobiliers
2505, rue des Nations
Bureau 200
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4R 3C8
Téléphone: +1 514 335-9511
Télécopieur: +1 514 335-7007



Laurent Beaudoin



Paul M. Tellier



Jalynn H. Bennett



J.R. André Bombardier



Janine Bombardier



L. Denis Desautels



André Desmarais



Jean-Louis Fontaine



Daniel Johnson



Michael H. McCain



Jean C. Monty



James E. Perrella



Federico Sada G.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

**Laurent
BEAUDOIN** c.c., FCA
Président exécutif
du conseil d'administration
Bombardier Inc.

**Paul M.
TELLIER**
Président-directeur général
Bombardier Inc.

**Jalynn H.
BENNETT** c.m.
Présidente
Jalynn H. Bennett & Associates Ltd.

**J.R. André
BOMBARDIER**
Vice-président du conseil
Bombardier Inc.

**Janine
BOMBARDIER**
Présidente et gouverneure
Fondation J. Armand Bombardier

**L. Denis
DESAUTELS**
Administrateur de sociétés

**André
DESMARAIS**
Président et cochef de la direction
Power Corporation du Canada

**Jean-Louis
FONTAINE**
Vice-président du conseil
Bombardier Inc.

**Daniel
JOHNSON**
Avocat-conseil
McCarthy Tétrault, s.r.l.

**Michael H.
MCCAIN**
Président et chef de la direction
Les Aliments Maple Leaf Inc.

**Jean C.
MONTY**
Administrateur de sociétés

**James E.
PERRELLA**
Président du conseil
et chef de la direction à la retraite
Ingersoll-Rand Company

**Federico
SADA G.**
Président et chef de la direction
Vitro, S.A. de C.V.

DIRECTION / GROUPES

**Pierre
BEAUDOIN**
Président et chef de l'exploitation
Bombardier Aéronautique

**André
NAVARRI**
Président
Bombardier Transport

**Brian
PETERS**
Président et chef de l'exploitation
Bombardier Capital

DIRECTION / SIÈGE SOCIAL

**Laurent
BEAUDOIN**
Président exécutif
du conseil d'administration

**Paul M.
TELLIER**
Président-directeur général

**Pierre
ALARY**
Vice-président principal et
chef de la direction financière

**J.R. André
BOMBARDIER**
Vice-président du conseil

**Richard C.
BRADEEN**
Vice-président principal,
service de vérification corporatif
et d'évaluation des risques

**Roger
CARLE**
Secrétaire de la Société

**Michael
DENHAM**
Vice-président principal, stratégie

**Daniel
DESJARDINS**
Vice-président principal,
affaires juridiques et secrétaire adjoint

**Jean-Louis
FONTAINE**
Vice-président du conseil

**William J.
FOX**
Vice-président principal,
affaires publiques

**Moya
GREENE**
Vice-présidente principale,
efficacité opérationnelle

**François
LEMARCHAND**
Vice-président principal et trésorier

**Carroll
L'ITALIEN**
Vice-président principal

**Marie-Claire
SIMONEAU**
Adjoint exécutif au président
du conseil

CAPITAL SOCIAL

AUTORISÉ ET ÉMIS AU 31 JANVIER 2004

	Autorisé	Émis
Actions classe A	1 892 000 000	342 018 248
Actions classe B	1 892 000 000	1 407 566 670 ⁽¹⁾
Actions privilégiées, série 2	12 000 000	2 597 907
Actions privilégiées, série 3	12 000 000	9 402 093
Actions privilégiées, série 4	9 400 000	9 400 000

⁽¹⁾ Comprend 370 000 000 actions classe B émises le 17 avril 2003.

INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

Actions classes A et B	Toronto (Canada)
Actions privilégiées, série 2, série 3 et série 4	Toronto (Canada)
Actions classe B	Bruxelles (Belgique) et Francfort (Allemagne)
Symboles des actions	
BBD (Toronto)	
BOM (Bruxelles)	
BBBd.F (Francfort)	

RELATIONS AVEC LES ACTIONNAIRES ET LES INVESTISSEURS

Actionnaires

Pour commander des exemplaires supplémentaires de ce rapport annuel ou d'autres documents corporatifs ou financiers, veuillez accéder à l'adresse : www.bombardier.com, puis Relations avec les investisseurs, puis Contacts.

BOMBARDIER INC.

AFFAIRES PUBLIQUES

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861-9481, poste 390

Télécopieur : +1 514 861-2420

Investisseurs

BOMBARDIER INC.

RELATIONS AVEC LES INVESTISSEURS

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861-9481, poste 487

Télécopieur : +1 514 861-7769

Courriel : investisseurs@bombardier.com**Agent de transfert et agent comptable des registres**

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

SOCIÉTÉ DE FIDUCIE COMPUTERSHARE DU CANADA

100, avenue University, 9^e étage

Toronto (Ontario) Canada M5J 2Y1

1500, rue University, bureau 700

Montréal (Québec) Canada H3A 3S8

Téléphone : +1 514 982-7270, +1 800 564-6253

(sans frais, Amérique du Nord seulement)

Télécopieur : +1 416 263-9394 ou +1 888 453-0330

(sans frais, Amérique du Nord seulement)

service@computershare.com**Médias**

Pour des renseignements sur Bombardier, communiquez avec le service des affaires publiques au +1 514 861-9481, poste 245. Les communiqués de presse de Bombardier sont disponibles sur Internet à l'adresse : www.bombardier.com.

Incorporation

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

Vérificateurs

Ernst & Young s.r.l.

1, Place Ville-Marie

Montréal (Québec) Canada H3B 3M9

Assemblée annuelle

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le mardi 1^{er} juin 2004, à 10 heures, à l'adresse suivante :

Place Bonaventure

Halls d'Exposition

800, rue de la Gauchetière Ouest

Montréal (Québec) Canada H5A 1K6

Photographies des produits, pages 28 à 33
Vue arrière du biréacteur d'affaires Bombardier Global Express
Biréacteur d'affaires Bombardier Global 5000
Biréacteur régional Bombardier CRJ700
Locomotive Bombardier TRAXX, Allemagne
AirTrain JFK, New York, États-Unis
Vue avant de l'Autorail Grande Capacité (AGC), France

Tous les montants stipulés dans ce rapport sont en dollars canadiens, à moins d'indication contraire.

An English edition is available upon request to Bombardier Inc., Public Affairs
800 René-Lévesque Blvd. West
Montréal, Québec Canada H3B 1Y8
Or consult our Web site at www.bombardier.com

Ce rapport annuel est imprimé sur du papier sans chlore, recyclé, et contenant au moins 20 % de fibres postconsommation.

Imprimé au Canada
2-921393-58-1 – Dépôt légal, Bibliothèque nationale du Québec

Tous droits réservés.
© 2004 Bombardier Inc. ou ses filiales.

