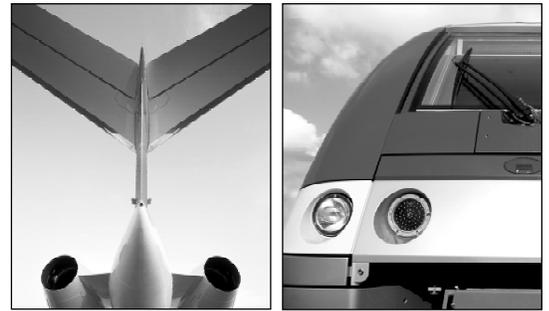


BOMBARDIER

Troisième RAPPORT TRIMESTRIEL

Neuf mois terminés le 31 octobre 2004



DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION

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

À compter du premier trimestre de l'exercice 2005, la Société a changé sa monnaie de présentation de l'information financière pour le dollar américain. Par conséquent, tous les montants présentés dans ce rapport sont en dollars américains, à moins d'indication contraire. L'information financière comparative, exprimée auparavant en dollars canadiens, est maintenant présentée en dollars américains pour toutes les périodes visées. Elle a été convertie au taux de change en vigueur à la date du bilan pour les actifs et les passifs et au taux de change moyen des périodes correspondantes pour les postes des états consolidés des résultats et des flux de trésorerie. Les opérations sur les capitaux propres ont été converties aux taux historiques des cinq derniers exercices, les capitaux propres d'ouverture au 1^{er} février 1999 étant convertis au taux de change à cette date. L'ajustement net découlant de l'incidence de la conversion a été inclus dans le compte de redressement de conversion reporté, sous les capitaux propres.

Le présent rapport repose sur les résultats établis selon les principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR), ainsi que sur le bénéfice (la perte) avant intérêts nets des secteurs manufacturiers, impôts sur les bénéfices et amortissement (BAIIA); le bénéfice (la perte) avant intérêts nets des secteurs manufacturiers et impôts sur les bénéfices (BAII); et le bénéfice (la perte) avant impôts sur les bénéfices (BAI); avant éléments spéciaux, et sur les flux de trésorerie disponibles. Ces mesures découlent directement des états financiers consolidés, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les PCGR; par conséquent, d'autres sociétés utilisant ces termes peuvent les calculer différemment. La direction estime qu'un grand nombre d'utilisateurs de ses états financiers consolidés et du présent rapport analysent les résultats de la Société d'après ces mesures du rendement et que cette présentation est conforme aux pratiques de l'industrie. La direction considère que les éléments spéciaux ne font pas partie du cours normal des activités quotidiennes de la Société et qu'ils pourraient nuire à l'analyse des tendances.

RÉSULTATS CONSOLIDÉS

	Trois mois terminés les		Neuf mois terminés les	
	2004	31 octobre 2003	2004	31 octobre 2003
Revenus	3 634 \$	3 483 \$	11 038 \$	10 633 \$
Coût des ventes	3 131	2 968	9 731	8 969
Marge	503	515	1 307	1 664
Frais d'exploitation ⁽¹⁾	263	242	768	800
Amortissement	143	115	425	402
Intérêts débiteurs, montant net	45	38	136	113
BAI avant éléments spéciaux	52	120	(22)	349
Éléments spéciaux	(43)	69	(134)	32
BAI	9	189	(156)	381
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfiques	(1)	65	(15)	132
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	10	124	(141)	249
Bénéfice découlant des activités abandonnées - après impôts ⁽²⁾	-	9	-	6
Bénéfice net (perte nette)	10 \$	133 \$	(141) \$	255 \$
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) (en dollars)	- \$	0,07 \$	(0,09) \$	0,14 \$

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

⁽²⁾ Représente les résultats d'exploitation de l'ancien secteur produits récréatifs de la Société, vendu le 18 décembre 2003.

Les progressions de 151 millions \$ et de 405 millions \$ des revenus consolidés pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004 comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent reflètent principalement l'augmentation des revenus du secteur transport. Cette augmentation a été en partie contrebalancée par un recul des revenus dans le secteur aéronautique.

La marge s'est établie à 13,8 % des revenus pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, contre 14,8 % pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, la marge s'est élevée à 11,8 % des revenus, comparativement à 15,6 % pour la période correspondante de l'exercice précédent. Ces baisses sont essentiellement attribuables à la diminution des marges dans le secteur transport.

L'augmentation de 21 millions \$ des frais d'exploitation pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, reflète surtout une hausse des frais d'exploitation dans le secteur aéronautique. La diminution de 32 millions \$ des frais d'exploitation pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, en regard de la période correspondante de l'exercice précédent, découle principalement de la baisse des frais d'exploitation dans le secteur transport.

L'amortissement a augmenté de 28 millions \$ au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2004, en regard du trimestre correspondant de l'exercice précédent, en raison surtout de la hausse de l'amortissement dans le secteur aéronautique. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, l'augmentation de 23 millions \$ de l'amortissement, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, est attribuable principalement à une progression de l'amortissement dans le secteur aéronautique, en partie contrebalancée par une diminution de l'amortissement dans le secteur Bombardier Capital (BC).

Les intérêts débiteurs nets des secteurs manufacturiers se sont accrus de 7 millions \$ et de 23 millions \$ pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent (les intérêts débiteurs de BC sont classés dans le coût des ventes). Ces hausses découlent surtout de l'attribution d'une partie du total des intérêts débiteurs de la Société aux activités abandonnées pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2003, alors qu'aucune attribution n'a été effectuée au cours des périodes correspondantes du présent exercice. De plus, la Société a tiré parti des conditions favorables et des faibles taux d'intérêt en émettant, en avril 2004, 750 millions \$ de billets à long terme, émission qui a fait augmenter le total des intérêts débiteurs. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par un accroissement des intérêts créditeurs en raison d'une hausse des espèces et quasi-espèces.

Le recouvrement d'impôts sur les bénéfices pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004 est principalement attribuable à la répartition favorable du BAI entre les juridictions fiscales. Le taux réel de recouvrement d'impôts sur les bénéfices a été de 9,6 % pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, en regard d'un taux réel d'impôt sur les bénéfices de 34,6 % pour la période correspondante de l'exercice précédent. La variation s'explique principalement par la non-constatation de certains avantages fiscaux liés au plan de restructuration et à des pertes d'exploitation dans certaines juridictions dans le secteur transport.

Le carnet de commandes de Bombardier totalisait 33,0 milliards \$ au 31 octobre 2004, contre 34,6 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette baisse est essentiellement attribuable à une réduction du carnet de commandes du secteur transport.

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

Analyse des résultats

	Trois mois terminés les		Neuf mois terminés les	
	2004	31 octobre 2003	2004	31 octobre 2003
Revenus sectoriels				
Fabrication				
Avions régionaux	707 \$	1 029 \$	2 498 \$	3 014 \$
Avions d'affaires	462	242	1 253	946
Autres	57	56	162	159
	1 226	1 327	3 913	4 119
Services ⁽¹⁾	251	276	823	760
Autres ⁽²⁾	149	118	601	502
Total des revenus	1 626	1 721	5 337	5 381
Coût des ventes	1 382	1 465	4 651	4 641
Marge	244	256	686	740
Frais d'exploitation ⁽³⁾	104	88	295	287
BAIIA avant éléments spéciaux	140	168	391	453
Amortissement ⁽⁴⁾	97	75	279	215
BAII avant éléments spéciaux	43	93	112	238
Intérêts débiteurs, montant net	50	41	154	136
BAI avant éléments spéciaux	(7)	52	(42)	102
Éléments spéciaux	-	69	-	32
BAI	(7) \$	121 \$	(42) \$	134 \$

⁽¹⁾ Comprend les revenus liés aux Services à la défense, aux pièces de rechange, au 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.

⁽⁴⁾ L'amortissement comprend 66 millions \$ et 193 millions \$ pour l'outillage des programmes pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004 (45 millions \$ et 132 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent).

À compter du premier trimestre de l'exercice 2005, Bombardier a modifié prospectivement sa convention comptable de constatation des revenus de vente de parts d'avions (voir la rubrique portant sur les nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière dans le présent rapport pour de plus amples détails). En vertu de l'ancienne convention comptable, les revenus totaux auraient été supérieurs de 31 millions \$ et de 120 millions \$ pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004.

Les diminutions de 101 millions \$ et de 206 millions \$ des revenus de fabrication pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, sont principalement attribuables à la baisse du nombre de livraisons d'avions régionaux et à la modification de la convention comptable de constatation des revenus de vente de parts d'avions susmentionnée. Ces diminutions ont été en partie compensées par l'augmentation du nombre de livraisons et la combinaison favorable d'avions d'affaires. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, la diminution découle aussi du recul des ventes d'aménagements intérieurs d'avions à large fuselage.

La baisse de 25 millions \$ des revenus de services pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004 s'explique surtout par le recul des revenus liés aux Services à la défense, découlant de la vente des Services à l'aviation militaire en octobre 2003. La hausse de 63 millions \$ des revenus de services pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004 est attribuable en grande partie à l'accroissement des ventes de pièces de rechange et à l'augmentation des services liés aux avions détenus en multipropriété par suite de la modification de la convention comptable de constatation des revenus de vente de parts d'avions susmentionnée. Cette hausse a été en partie contrebalancée par la baisse des revenus liés aux Services à la défense.

Les autres revenus ont progressé de 31 millions \$ et de 99 millions \$ au cours des périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004. La progression pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent, découle d'un accroissement du nombre d'avions d'occasion vendus.

La marge s'est élevée à 15,0 % des revenus pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, en regard de 14,9 % pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette augmentation est surtout attribuable à l'amélioration des marges réalisées sur les avions d'affaires et les avions d'occasion ainsi qu'à la combinaison favorable des livraisons d'avions d'affaires, contrebalancée par l'incidence négative de la hausse des taux de change en vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui s'est établie à 49 millions \$ ou 2,8 % des revenus. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, la marge a atteint 12,9 % des revenus, en regard de 13,8 % pour la période correspondante de l'exercice précédent. Ce recul reflète l'incidence négative de la hausse des taux de change en vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain, qui s'est établie à 116 millions \$ ou 2,2 % des revenus, en partie compensé par l'amélioration des marges réalisées sur les avions d'affaires et les avions d'occasion et par la combinaison favorable des livraisons d'avions d'affaires. Pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004, le coût des ventes comprend respectivement 7 millions \$ et 19 millions \$ de coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire. Ces coûts étaient inclus dans les éléments spéciaux pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Les progressions des frais d'exploitation de 16 millions \$ et 8 millions \$ pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004, en regard des périodes correspondantes de l'exercice précédent, découlent essentiellement de la hausse des frais de recherche et de développement relatifs à l'étude de faisabilité visant une nouvelle génération d'avions commerciaux ainsi que de l'augmentation des frais de marketing de la division des avions d'affaires par suite de l'accroissement du volume des activités.

Les augmentations de 22 millions \$ et de 64 millions \$ de l'amortissement pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, résultent essentiellement de l'amortissement de l'outillage des programmes d'avions *Bombardier Challenger 300* et *Bombardier Learjet 40*, qui a commencé au quatrième trimestre de l'exercice 2004.

En raison de la méthode d'attribution des intérêts de la Société, qui est décrite à la note 16 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires, les intérêts débiteurs nets pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004 se sont élevés à 50 millions \$ et à 154 millions \$, contre 41 millions \$ et 136 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Les marges BAI avant les éléments spéciaux ont été négatives de respectivement 0,4 % et 0,8 % pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004, contre des marges positives de respectivement 3,0 % et 1,9 % pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Les éléments spéciaux comptabilisés pour le trimestre terminé le 31 octobre 2003 se rapportaient à un gain de 69 millions \$ réalisé lors de la vente des Services à l'aviation militaire. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2003, les éléments spéciaux comprenaient le gain susmentionné et un gain de 2 millions \$ réalisé lors de la vente de l'aéroport municipal de Belfast ainsi que des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire, s'élevant à 39 millions \$, engagés dans le cadre de la réduction des effectifs des installations de Montréal, Toronto et Belfast.

Les marges BAI ont été négatives de respectivement 0,4 % et 0,8 % pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004, en regard de marges positives de respectivement 7,0 % et 2,5 % pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Carnet de commandes

Le carnet de commandes fermes totalisait 11,0 milliards \$ au 31 octobre 2004, contre 10,9 milliards \$ au 31 janvier 2004 (dont respectivement 1,2 milliard \$ et 1,1 milliard \$ pour les Services à la défense). La valeur plus élevée des commandes nettes reçues de turbopropulseurs et d'avions d'affaires par rapport à celle des livraisons a été contrebalancée par la valeur plus élevée des livraisons d'avions régionaux en regard de celle des commandes nettes reçues.

Le nombre total de livraisons d'avions pour l'exercice 2005 devrait demeurer comparable à celui de l'exercice 2004.

Avions d'affaires

En octobre 2004, l'appareil *Bombardier Global 5000* a été certifié par la Federal Aviation Administration (FAA). Plus tôt cette année, l'appareil avait été certifié par Transports Canada (TC) et approuvé par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). En outre, les Autorités conjointes de l'Aviation (JAA) ont émis une lettre de recommandation aux pays membres à l'égard de cet appareil.

Après avoir reçu la certification délivrée par la FAA en juillet 2003, l'appareil *Learjet 40* a été certifié par TC en juin 2004.

En juin 2004, la FAA a approuvé la version améliorée du moteur Honeywell de l'avion *Bombardier Learjet 45 XR*, qui permet à Bombardier d'offrir la gamme complète *Learjet XR*. La certification de l'avion par l'AESA devrait être obtenue au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2005.

Les livraisons d'avions d'affaires effectuées au cours des périodes de trois mois terminées les 31 octobre étaient comme suit :

	2004			2003		
	Hors <i>Flexjet</i>	<i>Flexjet</i> ⁽¹⁾	Total	Hors <i>Flexjet</i>	<i>Flexjet</i> ⁽¹⁾	Total
<i>Bombardier Learjet 31A</i>	-	-	-	1	-	1
<i>Bombardier Learjet 40</i>	1	1	2	-	-	-
<i>Bombardier Learjet 45</i>	5	-	5	4	-	4
<i>Bombardier Learjet 60</i>	2	-	2	2	-	2
<i>Bombardier Challenger 300</i>	6	1	7	-	-	-
<i>Bombardier Challenger 604</i>	7	-	7	6	1	7
<i>Bombardier Global Express</i>	4	-	4	1	-	1
<i>Bombardier Global 5000</i>	1	-	1	-	-	-
	26	2	28	14	1	15

⁽¹⁾ La livraison d'un avion est incluse dans le tableau ci-dessus lorsque plus de la moitié des parts de l'avion ont été vendues à des clients externes. À compter du 1^{er} février 2004, les revenus et les marges relatifs à ces avions ont cessé d'être constatés au moment de la livraison.

Les livraisons d'avions d'affaires effectuées au cours des périodes de neuf mois terminées les 31 octobre étaient comme suit :

	2004			2003		
	Hors Flexjet	Flexjet ⁽¹⁾	Total	Hors Flexjet	Flexjet ⁽¹⁾	Total
<i>Bombardier Learjet 31A</i>	-	-	-	2	-	2
<i>Bombardier Learjet 40</i>	7	3	10	-	-	-
<i>Bombardier Learjet 45</i>	16	-	16	15	1	16
<i>Bombardier Learjet 60</i>	5	-	5	8	1	9
<i>Bombardier Challenger 300</i>	13	5	18	-	-	-
<i>Bombardier Challenger 604</i>	20	-	20	16	1	17
<i>Bombardier Global Express</i>	11	-	11	6	-	6
<i>Bombardier Global 5000</i>	1	-	1	-	-	-
	73	8	81	47	3	50

⁽¹⁾ La livraison d'un avion est incluse dans le tableau ci-dessus lorsque plus de la moitié des parts de l'avion ont été vendues à des clients externes. À compter du 1^{er} février 2004, les revenus et les marges relatifs à ces avions ont cessé d'être constatés au moment de la livraison.

Au cours des périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004, le nombre de livraisons d'avions d'affaires a augmenté, par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, par suite de l'entrée en service, au quatrième trimestre de l'exercice 2004, des appareils *Challenger 300* et *Learjet 40* ainsi que de l'amélioration des conditions économiques du marché des avions d'affaires. D'après le rapport de la General Aviation Manufacturers Association, les livraisons de biréacteurs d'affaires sur les segments de marché de Bombardier ont progressé de 25 % pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 2004, en regard de la période correspondante de l'année précédente.

Au cours des périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004, Bombardier a reçu respectivement 40 et 100 commandes nettes d'avions d'affaires, contre respectivement 19 et 43 commandes nettes pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent. Ces progressions reflètent une reprise du marché des avions d'affaires.

Avions régionaux

Les livraisons d'avions régionaux étaient comme suit :

	Trois mois terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2004	2003	2004	2003
<i>Bombardier CRJ200</i>	22	37	77	110
<i>Bombardier CRJ700</i>	15	13	40	40
<i>Bombardier CRJ900</i>	-	2	11	6
<i>Bombardier Q100/Q200</i>	-	-	1	-
<i>Bombardier Q300</i>	1	-	4	5
<i>Bombardier Q400</i>	3	2	7	6
	41	54	140	167

Les diminutions du nombre de livraisons d'avions régionaux pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004 sont principalement attribuables à une baisse du nombre de livraisons de l'appareil *Bombardier CRJ200*.

En octobre et en novembre 2004, Bombardier a réaligné les cadences de production de ses appareils *Bombardier* de série *CRJ* en fonction de la demande actuelle et prévue du marché. Cela entraînera une réduction totale des effectifs d'environ 2 000 employés aux installations de Belfast, Dorval, Mirabel et Saint-Laurent au cours de la période de neuf mois, débutant en novembre 2004, entraînant une charge estimative totalisant 26 millions \$, dont 3 millions \$ ont été comptabilisés au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2004.

Les commandes d'avions régionaux étaient comme suit :

	Trois mois terminés le 31 octobre 2004			Trois mois terminés le 31 octobre 2003	
	Commandes	Annulations	Échanges	Commandes nettes	Commandes nettes
<i>Bombardier CRJ200</i>	15	-	(1)	14	-
<i>Bombardier CRJ700</i>	-	-	1	1	30
<i>Bombardier CRJ705</i>	15	-	-	15	-
<i>Bombardier CRJ900</i>	-	-	-	-	-
<i>Bombardier Q100/Q200</i>	-	-	-	-	-
<i>Bombardier Q300</i>	20	-	-	20	1
<i>Bombardier Q400</i>	-	-	-	-	4
	50	-	-	50	35

	Neuf mois terminés le 31 octobre 2004			Neuf mois terminés le 31 octobre 2003	
	Commandes	Annulations	Échanges	Commandes nettes	Commandes nettes
<i>Bombardier CRJ200</i>	69	(2)	(21)	46	44
<i>Bombardier CRJ700</i>	7	-	17	24	35
<i>Bombardier CRJ705</i>	15	-	-	15	-
<i>Bombardier CRJ900</i>	-	-	6	6	-
<i>Bombardier Q100/Q200</i>	1	-	-	1	1
<i>Bombardier Q300</i>	21	-	(3)	18	1
<i>Bombardier Q400</i>	10	-	1	11	21
	123	(2)	-	121	102

Les commandes suivantes sont comprises dans les tableaux de commandes d'avions régionaux :

- Le 10 octobre 2004, Bombardier a signé un contrat avec Air New Zealand visant 17 turbopropulseurs *Bombardier Q300* de 50 places évalués à environ 270 millions \$ devant être exploités par sa filiale de transport aérien régional, Air Nelson. Les livraisons devraient débuter au deuxième trimestre de l'exercice 2006.
- Le 27 septembre 2004, Bombardier a signé un contrat avec Air Canada visant 15 appareils *Bombardier CRJ705* et 15 appareils *Bombardier CRJ200* évalués à environ 820 millions \$. Les livraisons des appareils *CRJ200* ont débuté au troisième trimestre de l'exercice en cours et les livraisons des appareils *CRJ705* devraient débuter au deuxième trimestre de l'exercice 2006. Ces avions seront exploités par la filiale de transport aérien régional d'Air Canada, Air Canada Jazz.
- Le 16 juillet 2004, Air Nostrum, qui offre un service aérien régional pour sa société mère, Iberia, Líneas Aéreas de España SA, a passé une commande de 20 appareils *CRJ200*, d'une valeur approximative de 510 millions \$. Air Nostrum a le droit de convertir une partie ou la totalité de ces avions en d'autres modèles d'avions régionaux *Bombardier*, dont les biréacteurs *Bombardier CRJ700* et *CRJ900* et le turbopropulseur *Bombardier Q400*. Les livraisons devraient commencer au cours de l'année civile 2005.
- Le 28 juin 2004, Bombardier a annoncé une commande, par Japan Air Commuter, filiale de Japan Airlines System Corporation, de quatre avions *Q400*, dont trois ont été enregistrés au deuxième trimestre de l'exercice 2005 et un au premier trimestre de l'exercice 2005. Les livraisons ont commencé au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2005.
- Le 28 avril 2004, Bombardier a reçu une commande de quatre avions *Q400* de la part de All Nippon Airways Co. Ltd. (ANA) de Tokyo. Le 30 juillet 2004, ANA a commandé deux autres avions *Q400*. Les livraisons ont commencé au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2005.
- Le 2 mars 2004, Atlantic Southeast Airlines, filiale de Delta Connection, a converti en commandes fermes 32 options portant sur des avions *CRJ200*. Cette commande a une valeur approximative de 780 millions \$, et les livraisons devraient commencer au quatrième trimestre de l'exercice 2005.

Le 12 septembre 2004, US Airways s'est placée sous la protection du chapitre 11 de la loi sur les faillites. À cette date, il restait 45 appareils *Bombardier CRJ* (soit deux appareils *CRJ200* et 43 appareils *CRJ700*) à livrer à US Airways relativement à la commande initiale passée en mai 2003 portant sur 85 avions. Des 45 avions, six ont été livrés au cours du troisième trimestre de l'exercice 2005 à General Electric Capital Aviation Services (GECAS). GECAS prendra également livraison de six avions additionnels au cours des deux premiers trimestres de l'exercice 2007 (quatre commandes assignées à GECAS ont été réassignées à U.S. Airways). Les 33 autres appareils seront livrés au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2005 et au cours des exercices 2006 et 2007.

Le carnet de commandes d'avions régionaux comportait au 31 octobre 2004 des commandes fermes, des options et des commandes conditionnelles comme suit :

	Commandes fermes	Options et commandes conditionnelles	Total
<i>Bombardier CRJ200</i>	120	666	786
<i>Bombardier CRJ700</i>	80	444	524
<i>Bombardier CRJ705</i>	15	15	30
<i>Bombardier CRJ900</i>	21	26	47
<i>Bombardier Q100/Q200</i>	1	2	3
<i>Bombardier Q300</i>	20	11	31
<i>Bombardier Q400</i>	27	76	103
	284	1 240	1 524

Services à l'aviation

En octobre 2004, Bombardier a annoncé l'expansion de son réseau de services aux États-Unis pour les exploitants de biréacteurs d'affaires *Bombardier* par l'ajout de deux centres de maintenance en ligne *Bombardier*.

Au 31 octobre 2004, le nombre de clients possédant des parts en vertu du programme nord-américain *Bombardier Flexjet* avait reculé à 590, en regard de 627 au 31 janvier 2004. Ce programme comprenait 84 avions en service en Amérique du Nord au 31 octobre 2004, comparativement à 100 avions au 31 janvier 2004. En vertu du programme *Flexjet* en Europe et du programme *Bombardier Skyjet* en Amérique du Nord, le nombre de clients titulaires d'un contrat leur donnant droit à des heures de vol avait augmenté à 204 au 31 octobre 2004, en regard de 140 au 31 janvier 2004.

BOMBARDIER TRANSPORT

Le 16 mars 2004, le conseil d'administration a approuvé un plan de restructuration afin de réduire la structure de coûts du secteur transport. Ce plan envisageait une réduction des effectifs d'environ 6 600 postes, dont 5 100 postes permanents. Par suite du ralentissement récent de la demande sur le marché européen, le plan de restructuration a été élargi afin que la Société puisse maintenir sa position concurrentielle. Le plan proposé de restructuration prévoit maintenant d'autres compressions pour un total net de 7 300 postes permanents. La réduction totale des effectifs, y compris des employés contractuels, est de 7 600 postes, déduction faite de l'embauche prévue de nouveaux employés. Le plan élargi ne prévoit pas d'autres fermetures d'usines à l'heure actuelle.

Le coût total du plan de restructuration, initialement évalué à 583 millions \$, devrait maintenant s'élever à 608 millions \$, dont 134 millions \$ ont été comptabilisés au cours du présent exercice et 349 millions \$, au cours du quatrième trimestre de l'exercice précédent. Les coûts additionnels du plan élargi, composés essentiellement de coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire ainsi que de l'incidence négative de l'affaiblissement du dollar américain, en regard de l'euro et d'autres devises de l'Europe de l'Ouest, ont été en grande partie compensés par les coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire moins élevés engagés dans le cadre du plan initial, comparativement aux estimations précédentes. Ces coûts moins élevés s'expliquent surtout par la gestion rigoureuse de la réduction des effectifs, par l'efficacité des activités de restructuration et par l'anticipation de produits de cession d'actifs plus élevés que prévu.

Le site Amadora au Portugal et le site Doncaster au Royaume-Uni ont cessé leurs activités de production respectivement en mai et en juin 2004, tous deux avant les dates prévues. Le site Derby Pride Park au Royaume-Uni devrait cesser ses activités de production à la fin du présent exercice. En date du 31 octobre 2004, environ 1 500 employés, y compris des employés contractuels, ont été mis à pied. Environ 3 000 employés, déduction faite de l'embauche prévue de nouveaux employés, y compris les employés contractuels, devraient être mis à pied d'ici le 31 janvier 2005.

Les coûts liés au plan de restructuration pour le reste de l'exercice 2005 et pour l'exercice 2006 devraient être comme suit :

	T4 2005		2006		Total	
Coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	11	\$	33	\$	44	\$
Autres ⁽¹⁾	27		54		81	
	38	\$	87	\$	125	\$

⁽¹⁾ Constitué des coûts de résiliation de contrats de location, des coûts environnementaux et d'autres coûts.

Les décaissements nets de fonds liés au plan de restructuration pour le reste de l'exercice 2005 et pour l'exercice 2006 devraient être comme suit :

	T4 2005		2006		Total	
Décaissements nets de fonds	92	\$	252	\$	344	\$

Les décaissements nets de fonds liés au plan de restructuration ont totalisé 40 millions \$ et 89 millions \$ pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004.

Analyse des résultats

	Trois mois terminés les 31 octobre				Neuf mois terminés les 31 octobre			
	2004		2003		2004		2003	
Revenus sectoriels								
Fabrication	1 721	\$	1 491	\$	4 984	\$	4 544	\$
Services ⁽¹⁾	208		201		481		474	
	1 929		1 692		5 465		5 018	
Coût des ventes	1 715		1 479		4 981		4 281	
Marge	214		213		484		737	
Frais d'exploitation ⁽²⁾	135		131		407		442	
BAlIA avant éléments spéciaux	79		82		77		295	
Amortissement	35		27		105		111	
BAlI avant éléments spéciaux	44		55		(28)		184	
Intérêts créditeurs, montant net	(5)		(3)		(18)		(23)	
BAl avant éléments spéciaux	49		58		(10)		207	
Éléments spéciaux	(43)		-		(134)		-	
BAl	6	\$	58	\$	(144)	\$	207	\$

⁽¹⁾ Comprend des contrats d'entretien, d'exploitation et d'autres contrats de services.

⁽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

	Trois mois terminés les		Neuf mois terminés les	
	2004	31 octobre 2003	2004	31 octobre 2003
Europe	1 469	\$ 1 269	\$ 4 413	\$ 3 737
Amérique du Nord	361	313	834	958
Asie-Pacifique	94	108	197	290
Autres	5	2	21	33
	1 929	\$ 1 692	\$ 5 465	\$ 5 018

La progression de 230 millions \$ des revenus de fabrication pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, en regard du trimestre correspondant de l'exercice précédent, découle principalement de l'accroissement des revenus au Royaume-Uni ainsi que de l'incidence positive des fluctuations de taux de change en raison de l'affaiblissement du dollar américain, par rapport à l'euro et à d'autres devises de l'Europe de l'Ouest s'élevant à environ 120 millions \$. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, les revenus de fabrication ont progressé de 440 millions \$, en regard de la période correspondante de l'exercice précédent. Cette progression s'explique principalement par l'incidence positive des fluctuations de taux de change susmentionnée, s'élevant à environ 340 millions \$, ainsi que par la hausse des revenus au Royaume-Uni. Cette progression a été en partie contrebalancée par les rajustements de contrats constatés au cours du trimestre terminé le 30 avril 2004.

La marge s'est élevée à 11,1 % des revenus pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, en regard de 12,6 % pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, la marge s'est établie à 8,9 % des revenus, comparativement à 14,7 % pour la période correspondante de l'exercice précédent. Ces diminutions sont principalement attribuables à la détérioration de la rentabilité de contrats importants au cours du quatrième trimestre de l'exercice précédent et du premier trimestre du présent exercice. Ces contrats sont maintenant constatés à des marges réduites.

Les frais d'exploitation ont augmenté de 4 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004 et diminué de 35 millions \$ pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, en regard des périodes correspondantes de l'exercice précédent. L'augmentation pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, tient essentiellement à l'affaiblissement du dollar américain en regard de l'euro et d'autres devises de l'Europe de l'Ouest ainsi qu'à la progression des frais de recherche et de développement, en partie contrebalancée par des mesures de réduction de coûts mises en œuvre au cours de l'exercice. La diminution pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004 est attribuable à la baisse des frais de vente et des frais généraux et d'administration découlant en grande partie des mesures de réduction de coûts. Cette diminution a été en partie contrebalancée par l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro et à d'autres devises de l'Europe de l'Ouest ainsi que par la hausse des frais de recherche et de développement. La hausse des frais de recherche de développement s'explique principalement par l'intensification des activités de la division des systèmes de contrôle ferroviaire attribuable en grande partie aux programmes d'expansion du système de gestion du trafic ferroviaire européen.

L'amortissement a reculé de 6 millions \$ pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, surtout en raison de la diminution du niveau d'immobilisations corporelles découlant des réductions de valeur importantes constatées au quatrième trimestre de l'exercice terminé le 31 janvier 2004. Ce recul a été en partie contrebalancé par l'affaiblissement du dollar américain, en regard de l'euro et d'autres devises de l'Europe de l'Ouest.

Les marges BAI avant éléments spéciaux ont été positive de 2,5 % et négative de 0,2 % respectivement pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004, en regard de marges BAI avant éléments spéciaux positives de 3,4 % et de 4,1 % pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Les marges BAI ont été positive de 0,3 % et négative de 2,6 % respectivement pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004, comparativement à des marges BAI positives de 3,4 % et de 4,1 % pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Le 28 septembre 2004, la Société a conclu une entente avec DaimlerChrysler AG portant sur tous les litiges non réglés découlant de l'acquisition de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz). Cette entente s'est traduite par le paiement d'un montant de 170 millions d'euros (209 millions \$) à Bombardier. Au cours de l'exercice 2002, la Société avait comptabilisé un rajustement du prix d'achat de 150 millions d'euros à titre de réduction de l'écart d'acquisition d'Adtranz dans le cadre de ces litiges. Le montant supplémentaire de 20 millions d'euros (25 millions \$) a été inscrit à titre de réduction additionnelle de l'écart d'acquisition.

Carnet de commandes

La valeur du carnet de commandes était comme suit :

(en milliards de dollars)	31 octobre 2004	31 janvier 2004
Fabrication	17,1 \$	18,8 \$
Services	4,9	4,9
	22,0 \$	23,7 \$

Les nouvelles commandes ont totalisé respectivement 900 millions \$ et 3,1 milliards \$ pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004. La baisse de valeur du carnet de commandes au 31 octobre 2004, par rapport à celle au 31 janvier 2004, reflète un excédent des revenus constatés sur les nouvelles commandes. De plus, le carnet de commandes a bénéficié d'un rajustement de change d'environ 700 millions \$, principalement en raison de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro.

Principales commandes

Bombardier a reçu les principales commandes suivantes au cours de la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004 :

Client	Produit	Nombre de véhicules	Fabrication	Services
Yong-In (Corée)	Système de métro entièrement automatisé	30	200 \$	120 \$
Ministère des chemins de fers de Chine ⁽¹⁾	Trains à grande vitesse	20	263	-
Metropolitan Transportation Authority/Metro-North Railroad (États-Unis)	Automotrices électriques	120	206	-
RENFE (Espagne)	Maintenance des trains à grande vitesse AVE de RENFE	16	-	159
Chemins de fer nationaux belges (Belgique) ⁽¹⁾	Voitures-passagers à double niveau	70	138	-
RENFE (Espagne)	Motrices à grande vitesse	44	122	-
Porterbook Leasing Ltd. (Royaume-Uni)	Remise à neuf d'automotrices électriques classe 455	364	-	114

⁽¹⁾ Commandes reçues au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2004.

BOMBARDIER CAPITAL

Le tableau suivant présente les débiteurs financiers et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation avant la provision pour pertes sur créances :

	31 octobre 2004		31 janvier 2004	
Portefeuilles d'activités poursuivies				
Financement de stocks	1 922	\$	1 865	\$
Financement de débiteurs ⁽¹⁾	30		63	
Avions commerciaux				
Financement provisoire	801		516	
Crédit-bail à long terme	236		282	
	1 037		798	
Total - Portefeuilles d'activités poursuivies	2 989		2 726	
Portefeuilles en liquidation progressive				
Avions d'affaires				
Prêts et contrats de location-financement	161		200	
Avions d'occasion	22		174	
	183		374	
Maisons usinées	178		234	
Biens de consommation	107		147	
Matériel industriel	49		67	
Crédit-bail pour wagons	37		39	
Autres	32		69	
Total - Portefeuilles en liquidation progressive	586		930	
	3 575	\$	3 656	\$

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

Les débiteurs financiers et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au 31 octobre 2004 ont reculé de 81 millions \$, ou 2,2 %, par rapport au 31 janvier 2004, principalement à cause d'une réduction des portefeuilles en liquidation progressive de 344 millions \$, ou 37,0 %, surtout par suite d'une diminution des portefeuilles d'avions d'affaires, de maisons usinées et de biens de consommation. Cette réduction a été en partie compensée par une augmentation des portefeuilles de financement provisoire d'avions commerciaux et de financement de stocks.

BC gère également un portefeuille hors bilan de crédit-bail pour wagons et d'autres portefeuilles hors bilan, totalisant respectivement 659 millions \$ et 36 millions \$ au 31 octobre 2004, en regard de respectivement 651 millions \$ et 63 millions \$ au 31 janvier 2004.

Les actifs moyens sous gestion (soit la moyenne pour les périodes correspondantes des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation présentés au bilan (avant la provision pour pertes sur créances), et du portefeuille de crédit-bail pour wagons et autres portefeuilles hors bilan) se sont établis à 4,2 milliards \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, en regard de 4,8 milliards \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2003. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, les actifs moyens sous gestion ont totalisé 4,3 milliards \$, contre 5,5 milliards \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Ces diminutions sont principalement attribuables aux réductions des portefeuilles en liquidation progressive, particulièrement celles des portefeuilles d'affacturation de débiteurs, d'avions d'affaires, de maisons usinées et de biens de consommation, en partie compensées par les augmentations des portefeuilles de financement de stocks et de financement provisoire d'avions commerciaux.

Les revenus sectoriels sont demeurés stables à 106 millions \$ pour les trimestres terminés les 31 octobre 2004 et 2003. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, les revenus se sont établis à 321 millions \$, comparativement à 379 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Les revenus pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, par rapport au trimestre terminé le 31 octobre 2003, ont bénéficié de la hausse du niveau moyen du portefeuille de financement de stocks, contrebalancée par la réduction des portefeuilles en liquidation progressive. La diminution pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004 correspond à la réduction globale des actifs moyens sous gestion.

Le BAI est resté stable à 10 millions \$ pour les trimestres terminés les 31 octobre 2004 et 2003. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, le BAI a été de 30 millions \$, contre 40 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Ce recul s'explique surtout par la diminution de la marge nette découlant de la réduction des portefeuilles en liquidation progressive. Ce recul a été en partie contrebalancé par les charges autres que d'intérêt moins élevées et par une qualité du crédit qui tend à s'améliorer.

Le ratio prêt/valeur du portefeuille d'avions d'affaires, composé de prêts et de contrats de location-financement, était de 81,8 % au 31 octobre 2004, contre 92,2 % au 31 janvier 2004. Cette amélioration découle de valeurs comptables moins élevées principalement à la suite de remboursements de capital. Les valeurs marchandes sont demeurées stables, alors que les baisses continues des valeurs des avions plus anciens dont la production est terminée ont été compensées par des augmentations des valeurs des modèles plus récents.

BC gère également des portefeuilles de prêts visant des maisons usinées faisant l'objet de titrisations publiques totalisant 1,0 milliard \$ au 31 octobre 2004 (1,2 milliard \$ au 31 janvier 2004).

SITUATION FINANCIÈRE

Bombardier

L'actif consolidé des secteurs manufacturiers s'élevait à 15,8 milliards \$ au 31 octobre 2004, en regard de 15,4 milliards \$ au 31 janvier 2004, soit une augmentation de 417 millions \$. Les augmentations des espèces et quasi-espèces et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres ont été en partie contrebalancées par une baisse de l'investissement de Bombardier dans BC, surtout en raison d'un dividende de 450 millions \$ versé par BC à Bombardier.

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres s'élevaient à 220 millions \$ au 31 octobre 2004, contre 86 millions \$ au 31 janvier 2004. Cette progression s'explique essentiellement par la nouvelle convention comptable relative aux avions visés par le programme de multipropriété, en vertu duquel les revenus sont reportés et constatés au cours de la période prévue par le contrat de service. Ainsi, la valeur comptable de ces avions est transférée à ce poste du bilan et les revenus reportés sont inclus dans les créditeurs et frais courus.

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

Les stocks bruts totalisaient 7,7 milliards \$ (4,3 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 31 octobre 2004, comparativement à 7,2 milliards \$ (4,3 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 31 janvier 2004. Cette hausse des stocks bruts est attribuable surtout à des niveaux plus élevés de stocks des deux secteurs d'activité et à l'affaiblissement du dollar américain en regard de l'euro totalisant 120 millions \$. Les avances et facturations progressives totalisaient 5,7 milliards \$ au 31 octobre 2004, comparativement à 5,6 milliards \$ au 31 janvier 2004, dont un montant de 2,4 milliards \$ est présenté à titre de passifs au 31 octobre 2004, contre 2,7 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette augmentation découle principalement de la progression des avances dans le secteur aéronautique et de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro totalisant 110 millions \$. Cette augmentation a été en partie contrebalancée par la baisse des avances et facturations progressives dans le secteur transport.

Les immobilisations corporelles s'élevaient à 3,3 milliards \$ au 31 octobre 2004, contre 3,4 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette diminution s'explique surtout par un montant d'amortissement supérieur à celui des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles.

Les créditeurs et frais courus s'établissaient à 6,9 milliards \$ au 31 octobre 2004, contre 6,5 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette progression découle essentiellement du redressement de conversion attribuable à l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro et au dollar canadien totalisant 115 millions \$ ainsi que de la hausse des revenus reportés par suite de la modification de convention comptable visant la vente de parts d'avions.

La dette à long terme atteignait 2,9 milliards \$ au 31 octobre 2004, en regard de 2,1 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette augmentation est principalement attribuable à l'émission, en avril 2004, de 500 millions \$ de billets portant intérêt à 6,3 % échéant en 2014, et de 250 millions \$ de billets portant intérêt à 7,45 % échéant en 2034.

BC

Les débiteurs financiers avant la provision pour pertes sur créances étaient de 3,3 milliards \$ au 31 octobre 2004, comparativement à 3,2 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette variation est principalement attribuable à une augmentation du portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux, en partie contrebalancée par une baisse des portefeuilles en liquidation progressive.

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation totalisaient 265 millions \$ au 31 octobre 2004, en regard de 472 millions \$ au 31 janvier 2004. Cette diminution s'explique surtout par la réduction continue des portefeuilles en liquidation progressive, principalement celle des portefeuilles d'avions d'affaires.

Les autres actifs s'élevaient à 349 millions \$ au 31 octobre 2004, comparativement à 725 millions \$ au 31 janvier 2004. Ce recul est attribuable surtout au remboursement, au cours de l'exercice 2005, du prêt consenti par BC au cours de l'exercice 2004 dans le cadre d'une opération de financement conclue aux fins de la gestion de dette à terme.

FLUX DE TRÉSORERIE

Bombardier

Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation se sont élevés à un montant négatif de 47 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, comparativement à un montant positif de 84 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2003. Cette diminution résulte principalement des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation d'un montant négatif de 213 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, par rapport à un montant négatif de 113 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ont représenté une utilisation de 104 millions \$, contre une utilisation de 1,2 milliard \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. L'amélioration de 1,1 milliard \$ est principalement attribuable aux variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation d'un montant négatif de 425 millions \$ pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, en regard d'un montant négatif de 1,8 milliard \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Les variations nettes des soldes hors caisse pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2003 avaient subi l'incidence négative des hausses des débiteurs et des stocks d'avions d'occasion respectivement d'environ 150 millions \$ et 850 millions \$, après l'abandon de certaines activités de financement avec BC. (Voir la note 14 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires pour de plus amples détails sur les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation.)

Les acquisitions nettes d'immobilisations corporelles ont totalisé 105 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, en regard de 50 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2003. Depuis le début de l'exercice, les acquisitions nettes d'immobilisations corporelles ont totalisé 212 millions \$, comparativement à 122 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

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 152 millions \$ pour le troisième trimestre du présent exercice, contre des flux de trésorerie disponibles de 34 millions \$ pour le troisième trimestre de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, les flux de trésorerie disponibles ont représenté une utilisation de 316 millions \$, comparativement à une utilisation de 1,3 milliard \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Le tableau ci-dessous présente les flux de trésorerie disponibles par secteur d'activités pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004 :

	Aéronautique		Transport		Total	
BAI	(42)	\$	(144)	\$	(186)	\$
Éléments hors caisse :						
Amortissement						
Outillage de programmes	193		-		193	
Autres	86		105		191	
Gain sur cession d'immobilisation corporelle	-		(1)		(1)	
Charge relative au régime de rémunération à base d'actions	3		3		6	
Éléments spéciaux	-		134		134	
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	62		(502)		(440)	
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	(156)		(56)		(212)	
Flux de trésorerie disponibles sectoriels	146	\$	(461)	\$	(315)	\$
Impôts sur les bénéfices ⁽¹⁾					(1)	
Flux de trésorerie disponibles					(316)	\$

⁽¹⁾ Les impôts sur les bénéfices ne sont pas attribués aux secteurs d'activité.

Dans le secteur aéronautique, les flux de trésorerie disponibles se sont établis à 146 millions \$ pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004 découlant surtout des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation avant les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation de 240 millions \$. Dans le secteur transport, les flux de trésorerie disponibles ont été négatifs de 461 millions \$ pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004. Les flux de trésorerie disponibles négatifs sont attribuables essentiellement aux variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation qui se sont élevés à un montant négatif de 502 millions \$, découlant principalement du niveau élevé des stocks bruts, de la diminution du total des avances et des facturations progressives ainsi que des paiements effectués dans le cadre du plan de restructuration annoncé en mars 2004.

Au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2004, Bombardier a consenti des avances nettes et remboursé des prêts subordonnés totalisant 739 millions \$ qui, déduction faite d'un dividende reçu de BC de 450 millions \$, ont entraîné des décaissements nets de fonds de 289 millions \$, comparativement à des avances nettes et des prêts subordonnés consentis par BC à Bombardier de 225 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Depuis le début de l'exercice, BC a fait des avances nettes de 355 millions \$ et versé des dividendes de 450 millions \$ à Bombardier, et Bombardier a remboursé des prêts subordonnés de 450 millions \$ à BC, ce qui a donné lieu à des encaissements nets de fonds de 355 millions \$, contre des encaissements nets de fonds de 407 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement ont représenté une utilisation de 60 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, contre une utilisation de 334 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2003. Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004 reflètent surtout le versement de dividendes, tandis que les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 31 octobre 2003 étaient principalement attribuables à une diminution nette des emprunts à court terme. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, les flux de trésorerie liés aux activités de financement ont totalisé 607 millions \$, contre 692 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent, et reflètent l'émission de 750 millions \$ de billets, en partie contrebalancée par les dividendes versés. Les flux de trésorerie pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2003 reflètent l'émission de 370 millions d'actions classe B (droits de vote limités) et l'augmentation nette des emprunts à court terme, en partie contrebalancées par le remboursement de débetures et le versement de dividendes.

Les flux de trésorerie liés aux activités abandonnées ont atteint 18 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2003 et les flux de trésorerie utilisés dans les activités abandonnées s'élevaient à 120 millions \$ pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2003.

En raison des éléments présentés ci-dessus, les espèces et quasi-espèces se sont élevées à 2,0 milliards \$ au 31 octobre 2004, en regard de 1,2 milliard \$ au 31 janvier 2004.

BC

Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation ont atteint 34 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, comparativement à 49 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Ce changement résulte principalement des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation avant les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation de 25 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, comparativement à 35 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation se sont élevés à 122 millions \$, en regard de 108 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Cette amélioration est principalement attribuable aux variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation de 32 millions \$ pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, contre un montant négatif de 52 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Cette amélioration a été en partie contrebalancée par la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation avant les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation de l'exercice précédent par rapport à l'exercice en cours. (Voir la note 14 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires pour de plus amples détails sur les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation.)

Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement se sont établis à 102 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, comparativement à une utilisation de 293 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004 reflètent surtout les avances nettes et les prêts subordonnés consentis par Bombardier totalisant un montant net de 289 millions \$, contrebalancés en partie par une hausse nette des débiteurs financiers. Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 31 octobre 2003 reflètent essentiellement les avances nettes et les prêts subordonnés consentis à Bombardier totalisant un montant net de 225 millions \$. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement se sont établis à 61 millions \$, contre 697 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Les flux de trésorerie pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004 reflètent le remboursement du prêt consenti par BC au cours de l'exercice 2004 dans le cadre d'une opération de financement conclue aux fins de la gestion de la dette à terme, une diminution nette des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, en partie contrebalancés par les avances nettes et les prêts subordonnés consentis à Bombardier totalisant 355 millions \$, et une augmentation nette des débiteurs financiers. Les flux de trésorerie pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2003 reflétaient essentiellement une diminution nette des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, en partie contrebalancée par des avances nettes et des prêts subordonnés consentis à Bombardier totalisant un montant net de 407 millions \$ et par le prêt aux fins de gestion de la dette à terme susmentionné.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement ont représenté une utilisation de 160 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004, en regard de flux de trésorerie liés aux activités de financement de 2 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004 reflètent les remboursements de dette à long terme et d'emprunts à court terme, en partie contrebalancés par l'émission de titres adossés à des créances mobilières. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, les flux de trésorerie liés aux activités de financement ont représenté une utilisation de 172 millions \$, contre 966 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Les flux de trésorerie pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004 reflètent les remboursements de dette à long terme et d'emprunts à court terme, en partie contrebalancés par l'émission de titres adossés à des créances mobilières. Les flux de trésorerie pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2003 reflètent les remboursements de dette à long terme et d'emprunts à court terme, en partie contrebalancés par l'émission de dette à long terme.

En raison des éléments susmentionnés, les espèces et quasi-espèces totalisaient 20 millions \$ au 31 octobre 2004, contre 11 millions \$ au 31 janvier 2004.

SOURCES DE FINANCEMENT

Le total des facilités de crédit confirmées au 31 octobre 2004 s'élevait à 6,2 milliards \$ pour Bombardier et à 900 millions \$ pour BC, dont respectivement 2,2 milliards \$ et 765 millions \$ étaient disponibles à cette date. Compte tenu des espèces et quasi-espèces de 2,0 milliards \$, la Société disposait de sources de financement à court terme totalisant 5,0 milliards \$ au 31 octobre 2004.

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 ses autres engagements financiers prévus. Au 31 octobre 2004, la Société respectait ses engagements bancaires.

Bombardier

En septembre 2004, la Société a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit nord-américaine. Cette facilité, de 718 millions \$ CAN, remplace la tranche à court terme de 730 millions \$ CAN de la facilité de crédit nord-américaine.

En juillet 2004, la Société a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit européenne. Cette facilité, d'un total de 492 millions d'euros, remplace la tranche à court terme de 560 millions d'euros de la facilité de crédit européenne.

Également, au cours de l'exercice 2005, la Société a conclu une facilité de lettres de crédit européenne de quatre ans de 125 millions d'euros (159 millions \$).

Le total des montants disponibles en vertu des lignes de crédit de Bombardier a progressé de 595 millions \$ au 31 octobre 2004, en regard du 31 juillet 2004, et les espèces et quasi-espèces ont diminué de 206 millions \$ pour la période correspondante, ce qui correspond à une augmentation nette des sources de financement à court terme de 389 millions \$. Cette augmentation nette est attribuable surtout à une réduction nette du montant des lettres de crédit émises en vertu des facilités de crédit de Bombardier, à la nouvelle facilité de lettres de crédit européenne, à un redressement de conversion positif découlant de l'affaiblissement du dollar américain en regard de l'euro et du dollar canadien ainsi qu'au paiement reçu dans le cadre du règlement de la réclamation contre Adtranz. Cette augmentation nette a été en partie contrebalancée par une utilisation de flux de trésorerie disponibles et par les avances nettes et prêts subordonnés consentis à BC.

Depuis le début de l'exercice, les montants disponibles en vertu du règlement des lignes de crédit de Bombardier ont augmenté de 611 millions \$ et les espèces et quasi-espèces, de 779 millions \$, ce qui correspond à une augmentation totale des sources de financement à court terme de 1,4 milliard \$. Cette augmentation découle principalement de l'émission de 750 millions \$ de billets, de la baisse des montants des lettres de crédit émises en vertu des facilités de crédit de Bombardier, des avances nettes et prêts subordonnés consentis par BC, de la nouvelle facilité de lettres de crédit européenne, du redressement de conversion positif susmentionné et du paiement reçu dans le cadre du règlement de la réclamation contre Adtranz. Cette augmentation a été en partie contrebalancée par une utilisation de flux de trésorerie disponibles, les dividendes versés et la réduction de la tranche à court terme de la facilité de crédit européenne.

BC

En octobre 2004, BC a conclu une facilité de titrisation de cinq ans pour son portefeuille canadien de débiteurs financiers liés au financement de stocks, d'un montant de 350 millions \$ CAN (287 millions \$). Cette facilité remplace deux facilités arrivant à échéance totalisant 340 millions \$ CAN (279 millions \$). De ce montant, 129 millions \$ CAN (106 millions \$) correspondaient à une facilité à court terme.

Au 31 octobre 2004, le total des montants disponibles en vertu des lignes de crédit de BC était demeuré le même qu'au 31 juillet 2004 et les espèces et quasi-espèces avaient diminué de 26 millions \$, ce qui correspond à une baisse des sources de financement à court terme de 26 millions \$ au cours de la période correspondante. Cette baisse découle principalement de l'augmentation nette des débiteurs financiers, du remboursement de 350 millions \$ de dette à long terme et de la réduction de la tranche à court terme de la facilité de titrisation de débiteurs liés au financement de stocks. Cette baisse a été en partie contrebalancée par les avances nettes et les prêts subordonnés consentis par Bombardier, l'émission de titres adossés à des créances mobilières de 350 millions \$ CAN (287 millions \$), la baisse nette des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

Depuis le début de l'exercice, les montants disponibles en vertu des lignes de crédit de BC sont demeurés les mêmes et les espèces et quasi-espèces ont augmenté de 9 millions \$, ce qui représente une progression des sources de financement à court terme de 9 millions \$. Cette progression est principalement attribuable au remboursement, au cours de l'exercice 2005, du prêt consenti par BC au cours de l'exercice 2004 dans le cadre d'une opération de financement aux fins de gestion d'une dette à terme, à l'émission de titres adossés à des créances mobilières de 350 millions \$ CAN (287 millions \$), à la diminution nette des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et aux flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation. Cette progression a été en partie contrebalancée par les avances nettes et les prêts subordonnés consentis à Bombardier, par un remboursement d'une dette à long terme de 362 millions \$, par la réduction de la tranche à court terme de la facilité de titrisation de débiteurs liés au financement de stocks et par l'augmentation nette des débiteurs financiers.

INCIDENCE DES COTES DE SOLVABILITÉ

En novembre 2004, Moody's Investor Services Inc., Standard & Poor's et Dominion Bond Rating Services Ltd. ont révisé à la baisse les cotes de solvabilité de la Société pour lui attribuer une cote inférieure à une cote de premier ordre. Il en a résulté que la Société a racheté, à leur juste valeur de 19 millions \$, les options d'achat liées aux billets encaissables/remboursables par anticipation échéant en 2013. Le coût du rachat sera comptabilisé à titre de charge au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2005. Les billets encaissables/remboursables par anticipation d'un montant de 300 millions \$ sont maintenant remboursables le 31 mai 2005. Les baisses de cote de solvabilité pourraient également entraîner le remboursement d'avances de clients incluant les intérêts capitalisés, totalisant 177 millions \$ au 31 octobre 2004, et la liquidation de 100 millions \$ d'une facilité de titrisation de Bombardier (encours de 53 millions \$ au 31 octobre 2004). De plus, les baisses de cote de solvabilité pourraient entraîner règlement anticipé d'un ou plusieurs instruments financiers dérivés gouvernés par un contrat de swap de taux d'intérêt. Les valeurs de règlement estimatives de ces instruments financiers dérivés étaient négligeables au 31 octobre 2004.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Au premier trimestre du présent exercice, la Société a adopté prospectivement les nouvelles règles comptables du Comité sur les problèmes nouveaux (CPN) sur les « Accords de prestations multiples générateurs de produits » (CPN-142). Le 17 décembre 2003, la Société a en outre adopté prospectivement le CPN-143 « Comptabilisation des contrats de garantie complémentaire ou de maintenance de produit souscrits indépendamment de la vente ».

À la suite de ces changements, Bombardier Aéronautique a modifié sa convention comptable de constatation des revenus de vente de parts d'avions d'affaires dans le cadre du programme nord-américain de multipropriété *Flexjet*. Bombardier Aéronautique enregistre maintenant les revenus tirés de la vente de parts dans la période au cours de laquelle les services connexes sont rendus au client, plutôt qu'au moment du transfert du titre de propriété au client.

En outre, dans le secteur transport, les revenus tirés des contrats de maintenance de produit conclus à compter du 17 décembre 2003 et les revenus tirés des autres contrats de services à long terme conclus après le 31 janvier 2004, qui étaient auparavant constatés selon la méthode de l'avancement des travaux, sont maintenant constatés selon la méthode linéaire ou en fonction de la valeur des services rendus au client.

Dans le secteur aéronautique, l'adoption de ces règles a donné lieu à des réductions de revenus d'environ 31 millions \$ et 120 millions \$ pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004 et n'a eu aucune incidence importante sur le BAI et le bénéfice (la perte) par action pour ces périodes. Ces règles n'ont eu aucune incidence importante sur la situation financière et les résultats d'exploitation intermédiaires du secteur transport.

Le 1^{er} novembre 2004, la Société a adopté de manière prospective la note d'orientation comptable concernant la « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (NOC-15). La NOC-15 fournit un cadre pour identifier les entités à détenteurs de droits variables (EDDV) et déterminer dans quel cas une société doit inclure les actifs et passifs et les résultats d'exploitation d'une EDDV dans ses états financiers consolidés.

La NOC-15 exige qu'une EDDV soit consolidée si une partie détenant des droits de propriété, des droits contractuels ou d'autres intérêts financiers dans l'EDDV (détenteur de droits variables) est obligée d'assumer la majorité du risque de perte lié aux activités de l'EDDV, a le droit de recevoir la majorité des rendements résiduels de l'EDDV (si aucune partie n'absorbe la majorité des pertes de l'EDDV) ou les deux. Le détenteur de droits variables qui consolide une EDDV est appelé le principal bénéficiaire. Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit, en général, constater initialement tous les actifs, passifs et parts des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à la juste valeur et comptabiliser ensuite l'EDDV comme si elle avait été consolidée en fonction d'une participation majoritaire. La NOC-15 exige également que des informations soient fournies à l'égard d'une EDDV que le détenteur de droits variables n'est pas tenu de consolider, mais dans laquelle il détient un droit variable important.

Les passifs devant être constatés par suite de la consolidation de certaines EDDV ne constitueront pas des droits additionnels sur les actifs généraux de la Société. Ils représenteront plutôt des droits sur des actifs déterminés des EDDV consolidées. Par ailleurs, les actifs devant être constatés par suite de la consolidation de certaines EDDV ne représenteront pas des actifs additionnels qui pourraient être utilisés pour fins de réclamation contre les actifs généraux de la Société. Le calcul du ratio de couverture de la dette de la Société exclut la dette sans recours consolidée selon les règles afférentes aux EDDV. En outre, la consolidation d'EDDV n'entraînera pas de changement important au titre des risques liés au crédit, à la fiscalité et de nature juridique encourus par la Société. La Société achèvera sous peu l'évaluation de l'incidence de la NOC-15 sur ses états financiers consolidés.

INCIDENCE DES FLUCTUATIONS DE TAUX DE CHANGE

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

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

	31 octobre 2004	31 janvier 2004	Augmentation
Euro	1,2749	1,2455	2 %
Dollar canadien	0,8192	0,7539	9 %
Livre sterling	1,8346	1,8212	1 %

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

	Trois mois terminés le 31 octobre 2004	Trois mois terminés le 31 octobre 2003	Augmentation
Euro	1,2292	1,1333	8 %
Dollar canadien	0,7782	0,7348	6 %
Livre sterling	1,8072	1,6223	11 %

	Neuf mois terminés le 31 octobre 2004	Neuf mois terminés le 31 octobre 2003	Augmentation
Euro	1,2239	1,1232	9 %
Dollar canadien	0,7551	0,7115	6 %
Livre sterling	1,8185	1,6129	13 %

INFORMATION FINANCIÈRE PROSPECTIVE

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 dans les énoncés prospectifs, se reporter au rapport annuel de Bombardier pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 à la rubrique « Risques et incertitudes » dans la section Discussion et analyse de la direction. À moins qu'elle n'y soit tenue aux termes des lois sur les valeurs mobilières applicables, Bombardier Inc. nie toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser des déclarations prospectives, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement.

Le 30 novembre 2004

Bombardier, Bombardier Global 5000, Challenger, Challenger 300, Challenger 604, CRJ, CRJ100, CRJ200, CRJ700, CRJ705, CRJ900, Flexjet, Global, Global Express, Learjet, Learjet 31A, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 45 XR, Learjet XR, Learjet 60, Q100, Q200, Q300, Q400, série Q et Skyjet sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

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

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

BOMBARDIER INC.**Bilans consolidés**

(Non vérifiés)

(en millions de dollars américains)

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		31 octobre 2004	31 janvier 2004	31 octobre 2004	31 janvier 2004	31 octobre 2004	31 janvier 2004
Actifs							
Espèces et quasi-espèces		2 009 \$	1 221 \$	1 989 \$	1 210 \$	20 \$	11 \$
Débiteurs		1 748	1 838	1 637	1 694	111	144
Débiteurs financiers	4	3 255	3 127	-	-	3 255	3 127
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres	5	485	558	220	86	265	472
Stocks	6	4 283	4 340	4 283	4 340	-	-
Immobilisations corporelles		3 397	3 524	3 304	3 434	93	90
Écart d'acquisition		2 380	2 290	2 380	2 290	-	-
Impôts sur les bénéfices reportés		527	527	352	343	175	184
Investissement dans BC / avances et prêts subordonnés à Bombardier		-	-	442	861	504	585
Actifs au titre des prestations constituées		404	375	404	375	-	-
Autres actifs		1 140	1 477	791	752	349	725
		19 628 \$	19 277 \$	15 802 \$	15 385 \$	4 772 \$	5 338 \$
Passifs							
Emprunts à court terme	7	135 \$	232 \$	- \$	- \$	135 \$	232 \$
Avances de BC		-	-	504	135	-	-
Créditeurs et frais courus		7 084	6 785	6 861	6 535	223	250
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	6	2 357	2 686	2 357	2 686	-	-
Impôts sur les bénéfices reportés		69	104	65	100	4	4
Dette à long terme	8	6 845	6 088	2 880	2 097	3 965	3 991
Passifs au titre des prestations constituées		897	932	894	932	3	-
Prêts subordonnés de BC		-	-	-	450	-	-
		17 387	16 827	13 561	12 935	4 330	4 477
Capitaux propres (Investissement dans BC)							
Actions privilégiées							
Émises et en circulation :							
Série 2 : 2 597 907		51	51	51	51	-	-
Série 3 : 9 402 093		148	148	148	148	-	-
Série 4 : 9 400 000		148	148	148	148	-	-
Actions ordinaires							
Émises et en circulation :							
Classe A : 342 000 010 (342 018 248 au 31 janvier 2004)		31	31	31	31	-	-
Classe B : 1 408 466 958 (1 407 566 670 au 31 janvier 2004)		1 411	1 408	1 411	1 408	-	-
Surplus d'apport		10	4	10	4	-	-
Bénéfices non répartis		284	532	284	532	-	-
Redressement de conversion reporté		158	128	158	128	-	-
Investissement dans BC		-	-	-	-	442	861
		2 241	2 450	2 241	2 450	442	861
		19 628 \$	19 277 \$	15 802 \$	15 385 \$	4 772 \$	5 338 \$

Engagements et éventualités

15

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

BOMBARDIER INC.**États consolidés des résultats**

(Non vérifiés)

Pour les périodes de trois mois terminés les 31 octobre

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

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003
Revenus							
Fabrication		2 943 \$	2 827 \$	2 943 \$	2 827 \$	- \$	- \$
Services		459	464	459	464	-	-
Financement		83	74	-	-	106	106
Autres		149	118	149	118	-	-
		3 634	3 483	3 551	3 409	106	106
Coût des ventes		3 131	2 968	3 093	2 940	61	60
Frais de vente et frais généraux et d'administration		224	215	200	192	24	23
Amortissement		143	115	132	102	11	13
Recherche et développement		39	27	39	27	-	-
Éléments spéciaux	12	43	(69)	43	(69)	-	-
Bénéfice de BC		-	-	(6)	(6)	-	-
		3 580	3 256	3 501	3 186	96	96
		54	227	50	223	10	10
Intérêts débiteurs, nets		45	38	45	38	-	-
Bénéfice découlant des activités poursuivies							
avant impôts sur les bénéfices		9	189	5	185	10	10
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices		(1)	65	(5)	61	4	4
Bénéfice découlant des activités poursuivies		10	124	10	124	6	6
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	3	-	9	-	9	-	-
Bénéfice net		10 \$	133 \$	10 \$	133 \$	6 \$	6 \$
Bénéfice par action :							
	11						
De base et dilué							
Bénéfice découlant des activités poursuivies		- \$	0,07 \$	- \$	0,07 \$	- \$	0,07 \$
Bénéfice net		- \$	0,07 \$	- \$	0,07 \$	- \$	0,07 \$

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

BOMBARDIER INC.**États consolidés des résultats**

(Non vérifiés)

Pour les périodes de neuf mois terminés les 31 octobre

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

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003
Revenus							
Fabrication		8 885 \$	8 665 \$	8 885 \$	8 665 \$	- \$	- \$
Services		1 304	1 221	1 304	1 221	-	-
Financement		248	245	-	-	321	379
Autres		601	502	601	502	-	-
		11 038	10 633	10 790	10 388	321	379
Coût des ventes		9 731	8 969	9 620	8 911	184	192
Frais de vente et frais généraux et d'administration		670	726	604	655	66	71
Amortissement		425	402	384	326	41	76
Recherche et développement		98	74	98	74	-	-
Éléments spéciaux	12	134	(32)	134	(32)	-	-
Bénéfice de BC		-	-	(18)	(25)	-	-
		11 058	10 139	10 822	9 909	291	339
		(20)	494	(32)	479	30	40
Intérêts débiteurs, nets		136	113	136	113	-	-
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies							
avant impôts sur les bénéfices		(156)	381	(168)	366	30	40
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices		(15)	132	(27)	117	12	15
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		(141)	249	(141)	249	18	25
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	3	-	6	-	6	-	-
Bénéfice net (perte nette)		(141) \$	255 \$	(141) \$	255 \$	18 \$	25 \$
Bénéfice (perte) par action :							
11							
De base et dilué(e)							
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		(0,09) \$	0,14 \$				
Bénéfice net (perte nette)		(0,09) \$	0,14 \$				

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

BOMBARDIER INC.**États consolidés des bénéfices non répartis**

(Non vérifiés)

Pour les périodes de neuf mois terminés les 31 octobre

(en millions de dollars américains)

		Bombardier Inc.	
		consolidé	
	Notes	2004	2003
Solde au début de la période		532 \$	778 \$
Bénéfice net (perte nette)		(141)	255
Dividendes :			
Actions privilégiées		(17)	(16)
Actions ordinaires		(90)	(86)
Frais d'émission d'actions, après impôts	9	-	(23)
Solde à la fin de la période		284 \$	908 \$

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

BOMBARDIER INC.**États consolidés des flux de trésorerie**

(Non vérifiés)

Pour les périodes de trois mois terminés les 31 octobre

(en millions de dollars américains)

	Notes	Bombardier Inc.		Bombardier		BC	
		consolidé					
		2004	2003	2004	2003	2004	2003
Activités d'exploitation							
Bénéfice découlant des activités poursuivies		10 \$	124 \$	10 \$	124 \$	6 \$	6 \$
Éléments hors caisse :							
Amortissement		143	115	132	102	11	13
Bénéfice de BC		-	-	(6)	(6)	-	-
Pertes sur créances	4	6	13	-	-	6	13
Impôts sur les bénéfices reportés		(13)	49	(15)	46	2	3
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles		(1)	-	(1)	-	-	-
Charge relative aux régimes de rémunération à base d'actions	10	3	-	3	-	-	-
Éléments spéciaux	12	43	(69)	43	(69)	-	-
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	14	(204)	(99)	(213)	(113)	9	14
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		(13)	133	(47)	84	34	49
Activités d'investissement							
Acquisitions d'immobilisations corporelles		(124)	(74)	(124)	(73)	-	(1)
Cessions d'immobilisations corporelles		19	24	19	23	-	1
Cessions d'actifs destinés à la vente		-	81	-	81	-	-
Variation nette des débiteurs financiers		(260)	(31)	-	-	(260)	(31)
Acquisitions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation - BC		-	(98)	-	-	-	(98)
Cessions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation - BC		32	177	-	-	32	177
Règlement de la réclamation - Adtranz	15	209	-	209	-	-	-
Investissement dans BC / avances et prêts subordonnés à Bombardier		-	-	(289)	225	289	(225)
Autres		15	(140)	(26)	(24)	41	(116)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(109)	(61)	(211)	232	102	(293)
Activités de financement							
Variation nette des emprunts à court terme		(97)	(277)	-	(299)	(97)	22
Produits de l'émission de dette à long terme	8	291	408	4	8	287	400
Remboursements de dette à long terme	8	(378)	(431)	(28)	(11)	(350)	(420)
Émission d'actions, après les frais connexes		-	2	-	2	-	-
Dividendes versés		(36)	(34)	(36)	(34)	-	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(220)	(332)	(60)	(334)	(160)	2
Incidence des fluctuations de taux de change							
sur les espèces et quasi-espèces		110	24	112	16	(2)	8
Flux de trésorerie liés aux activités poursuivies		(232)	(236)	(206)	(2)	(26)	(234)
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	3	-	18	-	18	-	-
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces		(232)	(218)	(206)	16	(26)	(234)
Espèces et quasi-espèces au début de la période		2 241	521	2 195	268	46	253
Espèces et quasi-espèces à la fin de la période⁽¹⁾		2 009 \$	303 \$	1 989 \$	284 \$	20 \$	19 \$

⁽¹⁾ Composées des éléments suivants :

Espèces et quasi-espèces liées aux :							
Activités poursuivies		2 009 \$	283 \$	1 989 \$	264 \$	20 \$	19 \$
Activités abandonnées		-	20	-	20	-	-
		2 009 \$	303 \$	1 989 \$	284 \$	20 \$	19 \$

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

BOMBARDIER INC.**États consolidés des flux de trésorerie**

(Non vérifiés)

Pour les périodes de neuf mois terminés les 31 octobre

(en millions de dollars américains)

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003
Activités d'exploitation							
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		(141) \$	249 \$	(141) \$	249 \$	18 \$	25 \$
Éléments hors caisse :							
Amortissement		425	402	384	326	41	76
Bénéfice de BC		-	-	(18)	(25)	-	-
Pertes sur créances	4	24	49	-	-	24	49
Impôts sur les bénéfices reportés		(36)	89	(43)	79	7	10
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles		(1)	(10)	(1)	(10)	-	-
Charge relative aux régimes de rémunération à base d'actions	10	6	-	6	-	-	-
Éléments spéciaux	12	134	(32)	134	(32)	-	-
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	14	(393)	(1 841)	(425)	(1 789)	32	(52)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		18	(1 094)	(104)	(1 202)	122	108
Activités d'investissement							
Acquisitions d'immobilisations corporelles		(238)	(243)	(237)	(241)	(1)	(2)
Cessions d'immobilisations corporelles		25	135	25	119	-	16
Cessions d'actifs destinés à la vente		-	135	-	135	-	-
Variation nette des débiteurs financiers		(123)	1 201	-	-	(123)	1 201
Acquisitions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation - BC		(28)	(190)	-	-	(28)	(190)
Cessions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation - BC		203	446	-	-	203	446
Règlement de la réclamation - Adtranz	15	209	-	209	-	-	-
Ajustements aux produits de cession d'activités abandonnées	3	(28)	-	(28)	-	-	-
Investissement dans BC / avances et prêts subordonnés à Bombardier		-	-	355	407	(355)	(407)
Autres		294	(430)	(71)	(63)	365	(367)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		314	1 054	253	357	61	697
Activités de financement							
Variation nette des emprunts à court terme		(97)	(581)	-	97	(97)	(678)
Produits de l'émission de dette à long terme	8	1 052	416	765	12	287	404
Remboursements de dette à long terme	8	(416)	(817)	(54)	(125)	(362)	(692)
Émission d'actions, après les frais connexes	9	3	809	3	809	-	-
Dividendes versés		(107)	(101)	(107)	(101)	-	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		435	(274)	607	692	(172)	(966)
Incidence des fluctuations de taux de change							
sur les espèces et quasi-espèces		21	55	23	72	(2)	(17)
Flux de trésorerie liés aux activités poursuivies		788	(259)	779	(81)	9	(178)
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	3	-	(120)	-	(120)	-	-
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces		788	(379)	779	(201)	9	(178)
Espèces et quasi-espèces au début de la période		1 221	682	1 210	485	11	197
Espèces et quasi-espèces à la fin de la période⁽¹⁾		2 009 \$	303 \$	1 989 \$	284 \$	20 \$	19 \$

⁽¹⁾ Composées des éléments suivants :

Espèces et quasi-espèces liées aux :							
Activités poursuivies		2 009 \$	283 \$	1 989 \$	264 \$	20 \$	19 \$
Activités abandonnées		-	20	-	20	-	-
		2 009 \$	303 \$	1 989 \$	284 \$	20 \$	19 \$

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

(Non vérifiées)

Pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004

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

PRÉSENTATION DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

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

À compter du premier trimestre de l'exercice 2005, la Société a changé sa monnaie de présentation de l'information financière pour le dollar américain. L'information financière comparative, exprimée auparavant en dollars canadiens, est maintenant présentée en dollars américains pour toutes les périodes visées et a été convertie au taux de change en vigueur à la date du bilan pour les actifs et les passifs et au taux de change moyen des périodes correspondantes pour les postes des états consolidés des résultats et des flux de trésorerie. Les opérations sur les capitaux propres ont été converties aux taux historiques des cinq derniers exercices, les capitaux propres d'ouverture au 1^{er} février 1999 étant convertis au taux de change à cette date. L'incidence de l'ajustement net de conversion a été incluse dans le compte de redressement de conversion reporté, sous les capitaux propres.

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 du secteur aéronautique au Canada et au Royaume-Uni, 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'utiliser principalement les monnaies d'Europe occidentale comme monnaies fonctionnelles. Aucun gain ni aucune perte de change n'a découlé du changement de monnaies fonctionnelles. La proportion grandissante de revenus, de coûts, d'arrangements intersociétés, de dépenses en capital et de dettes à long terme libellées en dollars américains a justifié ce changement.

Certains chiffres correspondants ont été retraités pour être conformes à la présentation adoptée pour l'exercice en cours.

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

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

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 ces secteurs ont été éliminés, tandis que les opérations et les soldes 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. L'ancien secteur produits récréatifs de Bombardier, vendu le 18 décembre 2003, est présenté comme activité abandonnée.

BC

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

1. ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

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

Les états financiers consolidés intermédiaires ont été dressés par la Société conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (PCGR) pour les états financiers consolidés intermédiaires et suivent les mêmes conventions comptables que les plus récents états financiers consolidés annuels, à l'exception de l'adoption des recommandations et règles comptables décrites à la note 2. De l'avis de la direction, tous les rajustements nécessaires à une image fidèle sont reflétés dans les états financiers consolidés intermédiaires. Ces rajustements sont normaux et récurrents. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés vérifiés et les notes y afférentes inclus dans le rapport annuel de la Société pour l'exercice 2004.

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

2. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES

Le 17 décembre 2003, la Société a adopté prospectivement les nouvelles règles comptables du Comité sur les problèmes nouveaux (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 les « Accords de prestations multiples générateurs de produits » (CPN-142). 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 intermédiaires.

Le 17 décembre 2003, le CPN a publié le CPN-142 intitulé « Accords de prestations multiples générateurs de produits ». 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 revenus. La Société a adopté prospectivement ces nouvelles règles en date du 1^{er} février 2004. En conséquence, les revenus provenant de la vente de parts d'avions sont maintenant comptabilisés au cours de la période où les services connexes sont rendus au client plutôt qu'au moment du transfert du titre de propriété au client. Au moment de la vente, le produit tiré de la vente est comptabilisé à titre de revenus reportés et est inclus dans les créditeurs et frais courus et la valeur comptable des stocks connexes est transférée au poste actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres, et est amortie sur la durée de vie estimative de l'actif. L'adoption de ces règles dans le secteur aéronautique a entraîné une réduction des revenus d'environ 31 millions \$ et 120 millions \$ pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004 et n'a eu aucun effet important sur le bénéfice net (perte nette) et sur le bénéfice (perte) par action pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004. Ces règles n'ont eu aucune incidence importante sur la situation financière et les résultats d'exploitation intermédiaires du secteur transport.

En décembre 2001, le Conseil des normes comptables a publié la Note d'orientation concernant la comptabilité (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 documentation 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 la période. La Société a adopté la NOC-13 et le CPN-128 en date du 1^{er} février 2004. L'adoption de ces nouvelles recommandations n'a eu aucun effet important sur les états financiers consolidés intermédiaires.

3. ACTIVITÉS ABANDONNÉES

Le 18 décembre 2003, la Société a vendu son secteur produits récréatifs. Les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de ce secteur pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2003 ont été présentés séparément, à titre d'activités abandonnées, dans les présents états financiers consolidés intermédiaires.

Les résultats des activités abandonnées étaient comme suit :

	Trois mois terminés le 31 octobre 2003		Neuf mois terminés le 31 octobre 2003	
Revenus	532	\$	1 232	\$
Coût des ventes et frais d'exploitation ⁽¹⁾	503		1 175	
Amortissement	10		30	
Intérêts débiteurs, montant net	5		18	
	518		1 223	
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices	14		9	
Impôts sur les bénéfices	5		3	
Bénéfice découlant des activités abandonnées	9	\$	6	\$
Bénéfice par action de base et dilué	-	\$	-	\$

⁽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 liés aux activités abandonnées étaient comme suit :

	Trois mois terminés le 31 octobre 2003		Neuf mois terminés le 31 octobre 2003	
Activités d'exploitation	22	\$	(110)	\$
Activités d'investissement	(18)		(18)	
Activités de financement	1		-	
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	13		8	
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	18	\$	(120)	\$

Au cours de la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, la Société a versé 28 millions \$ à titre d'ajustement du produit de cession de ce secteur d'activité principalement lié à son engagement envers la capitalisation des régimes de retraite. Cet engagement avait été totalement constaté au moment de la cession et par conséquent, le versement n'a aucune incidence sur les résultats d'exploitation de cette période.

4. DÉBITEURS FINANCIERS

Les débiteurs financiers de BC étaient comme suit :

	31 octobre 2004		31 janvier 2004	
Portefeuilles d'activités poursuivies				
Financement de stocks ⁽¹⁾	1 922	\$	1 865	\$
Financement de débiteurs ⁽²⁾	30		63	
Avions commerciaux				
Financement provisoire	801		516	
Crédit-bail à long terme	73		75	
	874		591	
	2 826		2 519	
Provision pour pertes sur créances	(20)		(29)	
Total - Portefeuilles d'activités poursuivies	2 806		2 490	
Portefeuilles en liquidation progressive				
Maisons usinées ⁽³⁾	178		234	
Avions d'affaires	161		200	
Biens de consommation	107		147	
Matériel industriel	21		32	
Autres	17		52	
	484		665	
Provision pour pertes sur créances	(35)		(28)	
Total - Portefeuilles en liquidation progressive	449		637	
	3 255	\$	3 127	\$

⁽¹⁾ Comprend 1 360 millions \$ titrisés auprès de tiers au 31 octobre 2004 (1 193 millions \$ au 31 janvier 2004).

⁽²⁾ Représente le financement fourni à l'ancien secteur produits récréatifs de la Société.

⁽³⁾ En outre, BC gérait des portefeuilles de prêts visant des maisons usinées détenus par des entités de titrisation publiques s'élevant à 1 046 millions \$ au 31 octobre 2004 (1 175 millions \$ au 31 janvier 2004).

Provision pour pertes sur créances

Les variations de la provision pour pertes sur créances étaient comme suit :

	Trois mois terminés les		Neuf mois terminés les	
	31 octobre		31 octobre	
	2004	2003	2004	2003
Solde au début de la période	57	\$ 78	\$ 57	\$ 99
Provision pour pertes sur créances	6	13	24	49
Montants radiés, après recouvrements	(8)	(28)	(26)	(86)
Incidence des fluctuations de taux de change	-	-	-	1
Solde à la fin de la période	55	\$ 63	\$ 55	\$ 63

Les débiteurs financiers douteux pour les portefeuilles d'activités poursuivies et les portefeuilles en liquidation progressive totalisaient respectivement 12 millions \$ et 48 millions \$ au 31 octobre 2004 (respectivement 6 millions \$ et 70 millions \$ au 31 janvier 2004). Les actifs repris s'élevaient à 9 millions \$ au 31 octobre 2004 (37 millions \$ au 31 janvier 2004).

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

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

	31 octobre 2004		31 janvier 2004	
	Coût	Valeur comptable nette	Coût	Valeur comptable nette
Bombardier				
Avions d'occasion loués en vertu de contrats de location-exploitation	141 \$	109 \$	90 \$	86 \$
Avions du programme de multipropriété	118	111	-	-
	259 \$	220 \$	90 \$	86 \$
BC				
Portefeuille d'activités poursuivies				
Avions commerciaux	264	163	320	207
Portefeuilles en liquidation progressive				
Avions d'affaires	31	22	255	174
Crédit-bail pour wagons	52	37	53	39
Matériel industriel	48	28	52	35
Autres	30	15	32	17
	161	102	392	265
Total - BC	425	265	712	472
	684 \$	485 \$	802 \$	558 \$

6. STOCKS

Les stocks de Bombardier étaient comme suit :

	31 octobre 2004	31 janvier 2004
Matières premières	34 \$	19 \$
Programmes aéronautiques	1 548	1 621
Contrats à long terme	1 900	1 899
Produits finis	801	801
	4 283 \$	4 340 \$

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 4 549 millions \$ et 2 280 millions \$ au 31 octobre 2004 (respectivement 4 215 millions \$ et 2 203 millions \$ au 31 janvier 2004). Les avances reçues et les facturations progressives sur les contrats à long terme et les programmes aéronautiques en cours totalisaient respectivement 4 378 millions \$ et 1 360 millions \$ au 31 octobre 2004 (respectivement 4 400 millions \$ et 1 184 millions \$ au 31 janvier 2004), dont respectivement 1 729 millions \$ et 628 millions \$ constituaient un passif présenté à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes au 31 octobre 2004 (respectivement 2 084 millions \$ et 602 millions \$ au 31 janvier 2004).

Au 31 octobre 2004, les produits finis comprenaient cinq avions neufs, non rattachés à une commande ferme, totalisant 62 millions \$ et 11 avions d'occasion totalisant 75 millions \$ (quatre avions neufs totalisant 53 millions \$ et 23 avions d'occasion totalisant 161 millions \$ au 31 janvier 2004).

7. EMPRUNTS À COURT TERME

Les emprunts à court terme étaient comme suit :

	31 octobre 2004		31 janvier 2004	
Bombardier	-	\$	-	\$
BC	135		232	
	135	\$	232	\$

En vertu d'ententes avec des syndicats bancaires, Bombardier Inc. et quelques-unes de ses filiales doivent maintenir trimestriellement certains ratios financiers. Ces ratios étaient respectés au 31 octobre 2004 et au 31 janvier 2004.

Bombardier

31 octobre 2004							
Facilités de crédit	Montants confirmés	Montants prélevés	Lettres de crédit émises	Montants disponibles	Taux de fin de période	Taux moyen	Échéance (exercice)
Européenne	4 643 \$	- \$	3 113 \$	1 530 \$	-	-	2006-2008
Lettre de crédit européenne	159	s.o.	31	128	s.o.	s.o.	2009
Nord-américaine	1 388	-	848	540	-	-	2006
	6 190 \$	- \$	3 992 \$	2 198 \$			

s.o.: sans objet

31 janvier 2004							
Facilités de crédit	Montants confirmés	Montants prélevés	Lettres de crédit émises	Montants disponibles	Taux de fin d'exercice	Taux moyen pour l'exercice	Échéance (exercice)
Européenne	4 621 \$	- \$	3 380 \$	1 241 \$	-	2,5 %	2005-2008
Nord-américaine	1 304	-	958	346	-	3,9 %	2005-2006
	5 925 \$	- \$	4 338 \$	1 587 \$			

En septembre 2004, la Société a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit nord-américaine. Cette facilité de 718 millions \$ CAN remplace la tranche à court terme de 730 millions \$ CAN de la facilité de crédit nord-américaine.

En juillet 2004, la Société a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit européenne. Cette facilité de 492 millions d'euros remplace la tranche à court terme de 560 millions d'euros de la facilité de crédit européenne.

Également, au cours de l'exercice 2005, la Société a conclu une facilité de lettres de crédit européenne de quatre ans de 125 millions d'euros (159 millions \$).

Les lettres de crédit restantes émises relativement à l'acquisition d'Adtranz s'élevaient à 227 millions \$ au 31 octobre 2004 (286 millions \$ au 31 janvier 2004).

Outre les lettres de crédit émises présentées ci-dessus, Bombardier avait 306 millions \$ de lettres de crédit émises au 31 janvier 2004.

BC

	31 octobre 2004					
Facilités de crédit	Montants confirmés	Montants prélevés	Montants disponibles	Taux de fin de période	Taux moyen ⁽¹⁾	Échéance (exercice)
Lignes renouvelables	600 \$	- \$	600 \$	-	1,9 %	2006
Financement de stocks titrisés	300	135	165	2,9%	2,7 %	2006
	900 \$	135 \$	765 \$			

⁽¹⁾ Taux moyen calculé pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004.

	31 janvier 2004					
Facilités de crédit	Montants confirmés	Montants prélevés ⁽¹⁾	Montants disponibles	Taux de fin d'exercice	Taux moyen pour l'exercice	Échéance (exercice)
Lignes renouvelables	600 \$	- \$	600 \$	-	1,8 %	2006
Financement de stocks titrisés	397	232	165	2,0 %	2,2 %	2005
	997 \$	232 \$	765 \$			

⁽¹⁾ La composante en devises des montants prélevés était de 129 millions \$ CAN.

Au cours des périodes de trois mois terminées le 31 octobre 2004, la tranche à court terme de la facilité canadienne de titrisation des débiteurs liés au financement de stocks a été remplacée par une facilité à long terme (voir la note 8).

8. DETTE À LONG TERME

En octobre 2004, BC a conclu une facilité de titrisation de débiteurs de cinq ans pour son portefeuille canadien de débiteurs financiers liés au financement de stocks s'élevant à 350 millions \$ CAN (287 millions \$). Cette facilité remplace deux facilités arrivées à échéance qui totalisaient à 340 millions \$ CAN (279 millions \$), dont une tranche à court terme de 129 millions \$ CAN (106 millions \$).

En août 2004, BC a remboursé, à l'échéance, des billets à moyen terme de 300 millions \$.

Au cours de la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, BC a remboursé 62 millions \$ de titres adossés à des créances mobilières de son portefeuille de débiteurs financiers liés au financement de stocks.

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

En septembre 2003, BC a remboursé, à l'échéance, des titres adossés à des créances mobilières de 400 millions \$ de son portefeuille de débiteurs financiers liés au financement de stocks.

En août 2003, BC a émis 400 millions \$ de titres adossés à des créances mobilières de deux ans relativement aux portefeuilles de débiteurs financiers liés au financement de stocks.

En juillet 2003, Bombardier a remboursé à échéance des débetures totalisant 150 millions \$ CAN (106 millions \$), et BC a remboursé à échéance des billets totalisant 100 millions \$ CAN (71 millions \$).

En février 2003, BC a remboursé à échéance des débetures totalisant 250 millions \$ CAN (166 millions \$).

9. CAPITAL SOCIAL

En avril 2003, la Société a émis 370 millions d'actions classe B (droits de vote limités) à un prix de 3,25 \$ CAN l'action. Le produit net de cette émission s'est élevé à 1 170 millions \$ CAN (807 millions \$), déduction faite des frais d'émission de 33 millions \$ CAN (23 millions \$).

10. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

Dépense liée à la rémunération à base d'actions

La Société a commencé à imputer aux résultats, à compter du 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. Des charges de 3 millions \$ et de 6 millions \$ ont été comptabilisées au cours des périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004, ce qui a entraîné une augmentation correspondante du surplus d'apport présenté dans les capitaux propres de la Société.

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

	Trois mois terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2004	2003	2004	2003
Nombre d'options d'achat d'actions attribuées	425 000	193 000	15 192 520	7 055 000
Juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution	0,52 \$	1,82 \$	1,06 \$	1,10 \$

Respectivement 56 045 706 et 44 073 986 d'options d'achat d'actions étaient émises et en cours au 31 octobre 2004 et au 31 janvier 2004. La Société n'a émis aucune action de classe B (droits de vote limités) au cours de la période de trois mois terminée le 31 octobre 2004 et 882 050 actions de classe B (droits de vote limités) au cours de la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, à la suite de l'exercice d'options d'achat d'actions (1 310 000 et 1 810 000 pour les mêmes périodes de l'exercice précédent).

La juste valeur de chaque option attribuée a été déterminée au moyen de modèles d'évaluation des options, d'après les hypothèses moyennes pondérées suivantes :

	Trois mois terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2004	2003	2004	2003
Taux d'intérêt sans risque	3,80 %	4,07 %	4,17 %	3,56 %
Durée prévue	5 ans	5 ans	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	49,76 %	52,50 %	49,07 %	50,90 %
Taux de dividende prévu de l'action	1,20 %	1,20 %	1,20 %	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, le bénéfice net pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004 aurait diminué de 1 million \$, et la perte nette pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004 aurait augmenté de 3 millions \$, alors que le bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) serait resté(e) égal(e) à celui (celle) déclaré(e). Pour les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2003, le bénéfice net aurait diminué respectivement de 2 millions \$ et de 5 millions \$ et le bénéfice par action de base et dilué serait resté égal à celui déclaré. Les données pro forma ne donnent pas effet aux options d'achat d'actions attribuées avant le 1^{er} février 2002.

11. BÉNÉFICE (PERTE) PAR ACTION

Le bénéfice (la perte) par action de base et dilué(e) a été calculé(e) comme suit. Le nombre d'actions et d'options est exprimé en milliers.

	Trois mois terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2004	2003	2004	2003
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	10 \$	124 \$	(141) \$	249 \$
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	(6)	(5)	(17)	(16)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies disponible pour les porteurs d'actions ordinaires	4	119	(158)	233
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	-	9	-	6
Bénéfice net (perte nette) disponible pour les porteurs d'actions ordinaires	4 \$	128 \$	(158) \$	239 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 750 467	1 748 890	1 750 234	1 644 400
Effet net des options d'achat d'actions	-	1 016	276	260
Nombre dilué moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 750 467	1 749 906	1 750 510	1 644 660
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) :				
Découlant des activités poursuivies	- \$	0,07 \$	(0,09) \$	0,14 \$
Découlant des activités abandonnées	-	-	-	-
	- \$	0,07 \$	(0,09) \$	0,14 \$

Pour les périodes de trois mois terminées les 31 octobre 2004 et 2003, respectivement 56 045 706 et 35 208 020 options d'achat d'actions, et pour les périodes de neuf mois terminées les 31 octobre 2004 et 2003, respectivement 54 233 727 et 43 904 020 options d'achat d'actions, ont été exclues du calcul du bénéfice (de la perte) par action dilué(e), puisque la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou aux seuils prédéterminés du cours des actions classe B (droits de vote limités) de la Société pour les périodes respectives. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, l'effet des options d'achat d'actions potentiellement exerçables sur la perte par action ordinaire découlant des activités poursuivies est antidilutif; par conséquent, les pertes par action de base et diluée découlant des activités poursuivies sont les mêmes.

12. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Le 16 mars 2004, le conseil d'administration a approuvé un plan de restructuration afin de réduire la structure de coûts du secteur transport. Ce plan envisageait une réduction des effectifs d'environ 6 600 postes, dont 5 100 postes permanents. Par suite du ralentissement récent de la demande sur le marché européen, le plan de restructuration a été élargi afin que la Société puisse maintenir sa position concurrentielle. Le plan proposé de restructuration prévoit maintenant d'autres compressions pour un total net de 7 300 postes permanents. La réduction totale des effectifs, y compris des employés contractuels, est de 7 600 postes, déduction faite de l'embauche prévue de nouveaux employés. Le plan élargi ne prévoit pas d'autres fermetures d'usines à l'heure actuelle.

Le coût total du plan de restructuration, initialement évalué à 583 millions \$, devrait maintenant s'élever à 608 millions \$, dont 134 millions \$ ont été comptabilisés au cours de l'exercice en cours et 349 millions \$ au cours du quatrième trimestre de l'exercice précédent. Les coûts additionnels du plan élargi, composés essentiellement de coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire ainsi que de l'incidence négative de l'affaiblissement du dollar américain en regard de l'euro et d'autres devises d'Europe de l'Ouest, ont été en grande partie compensés par les coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire moins élevés engagés dans le cadre du plan initial comparativement aux estimations précédentes. Ces coûts moins élevés s'expliquent surtout par la gestion rigoureuse de la réduction

des effectifs, par l'efficacité des activités de restructuration et par l'anticipation de produits de cession d'actifs plus élevés que prévu.

Les charges de 43 millions \$ et de 134 millions \$ constatées au cours des périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2004 reflètent principalement les coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire ainsi que les coûts de fermeture de sites liés au plan de restructuration. Des coûts additionnels de 125 millions \$ relatifs à ce plan de restructuration devraient être comptabilisés comme éléments spéciaux d'ici la fin de l'exercice 2005 et au cours de l'exercice 2006.

Au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2003, la Société a comptabilisé un gain de 69 millions \$ dans le secteur de l'aéronautique découlant de la vente des Services à l'aviation militaire. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2003, les éléments spéciaux dans le secteur aéronautique s'élevaient à 32 millions \$ et incluaient un gain de 69 millions \$ réalisé lors de la vente des Services à l'aviation militaire, et un gain de 2 millions \$ réalisé lors de la vente de l'aéroport municipal de Belfast, ainsi que des charges de 39 millions \$ liés aux coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire.

Le tableau suivant résume les provisions pour indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire ainsi que d'autres coûts présentés comme des éléments spéciaux pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004 :

	Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire		Autres		Total	
Solde au 31 juillet 2004	175	\$	50	\$	225	\$
Charge courante	88		(3)		85	
Variations des estimations	(37)		(5)		(42)	
Éléments hors caisse	-		-		-	
Paiements	(32)		(10)		(42)	
Incidence des fluctuations de taux de change	10		1		11	
Solde au 31 octobre 2004	204	\$	33	\$	237	\$

Le tableau suivant résume les provisions pour indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire ainsi que d'autres coûts présentés comme des éléments spéciaux pour la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2004 :

	Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire		Autres		Total	
Solde au 31 janvier 2004	179	\$	37	\$	216	\$
Charge courante	141		35		176	
Variations des estimations	(37)		(5)		(42)	
Éléments hors caisse	-		(23)		(23)	
Paiements	(82)		(11)		(93)	
Incidence des fluctuations de taux de change	3		-		3	
Solde au 31 octobre 2004	204	\$	33	\$	237	\$

13. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Les composantes du coût des avantages pour les périodes de trois mois terminées les 31 octobre étaient comme suit :

	2004		2003	
	Retraite	Autres avantages	Retraite ⁽¹⁾	Autres avantages ⁽¹⁾
Coût des services rendus au cours de la période	40 \$	3 \$	42 \$	3 \$
Intérêts débiteurs	69	4	61	4
Rendement prévu des actifs des régimes	(58)	-	(53)	-
Amortissement des coûts des services passés	1	-	1	-
Amortissement de la perte actuarielle	18	2	8	-
Perte de compression	-	-	-	2
Perte sur règlement	-	-	7	-
Prestations spéciales de cessation d'emploi	-	-	(4)	-
	70 \$	9 \$	62 \$	9 \$

⁽¹⁾ Pour le trimestre terminé le 31 octobre 2003, le coût des avantages comptabilisé comprend 6 millions \$ relatifs à l'ancien secteur produits récréatifs de la Société. Ce montant est inclus dans le bénéfice découlant des activités abandonnées dans les états consolidés des résultats intermédiaires.

Les composantes du coût des avantages pour les périodes de neuf mois terminées les 31 octobre étaient comme suit :

	2004		2003	
	Retraite	Autres avantages	Retraite ⁽¹⁾	Autres avantages ⁽¹⁾
Coût des services rendus au cours de la période	118 \$	8 \$	119 \$	8 \$
Intérêts débiteurs	205	13	180	11
Rendement prévu des actifs des régimes	(171)	-	(152)	-
Amortissement des coûts des services passés	3	-	5	-
Amortissement de la perte actuarielle	53	6	24	1
Perte de compression	-	-	1	-
Perte sur règlement	-	-	6	-
	208 \$	27 \$	183 \$	20 \$

⁽¹⁾ Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2003, le coût des avantages comptabilisé comprend 14 millions \$ relatifs à l'ancien secteur produits récréatifs de la Société. Ce montant est inclus dans le bénéfice découlant des activités abandonnées dans les états consolidés des résultats intermédiaires.

14. VARIATIONS NETTES DES SOLDES HORS CAISSE LIÉS À L'EXPLOITATION ET INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

Les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation étaient comme suit :

	Trois mois terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2004	2003	2004	2003
Bombardier				
Débiteurs	(74) \$	- \$	(111) \$	(135) \$
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres	(49)	-	(134)	-
Stocks – montant brut	13	(78)	(289)	(522)
Créditeurs et frais courus	93	(71)	170	(730)
Avances et facturations progressives				
- Déduites des stocks	(70)	53	440	(129)
- Présentées comme passif	(167)	(84)	(376)	(334)
Passifs au titre des prestations constituées, montant net	38	50	(76)	44
Autres	3	17	(49)	17
	(213)	(113)	(425)	(1 789)
BC				
Débiteurs	(6)	(27)	35	(45)
Créditeurs et frais courus	(8)	12	(29)	(44)
Autres	23	29	26	37
	9	14	32	(52)
	(204) \$	(99) \$	(393) \$	(1 841) \$

L'information supplémentaire sur les espèces payées en intérêts et impôts sur les bénéfices incluses dans les états consolidés des flux de trésorerie intermédiaires était comme suit :

	Trois mois terminés les 31 octobre		Neuf mois terminés les 31 octobre	
	2004	2003	2004	2003
Espèces payées en :				
Intérêts	48 \$	69 \$	302 \$	325 \$
Impôts sur les bénéfices	10 \$	10 \$	20 \$	42 \$

15. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	31 octobre 2004		31 janvier 2004	
	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations
Ventes d'avions				
Crédit (a)	1 060 \$		1 085 \$	
Valeur résiduelle (a)	2 622		2 403	
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(876)		(866)	
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 806 \$	887 \$	2 622 \$	825 \$
Options de reprise (b)	1 607	28	1 983	45
Options de vente (c)	35	8	81	23
Autres⁽²⁾				
Crédit (e)	45	-	45	-
Valeur résiduelle (e)	118	-	118	-
Obligations de rachat (f)	170	-	185	-
Garanties d'exécution (g)	1 009	-	1 889	-

⁽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⁾ La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir le paragraphe h).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle dans le cadre 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, du produit anticipé d'autres garanties couvrant de tels risques et des obligations disponibles pour réduire les 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.

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 2026. 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 55 % du total du risque de crédit maximal au 31 octobre 2004.

En outre, Bombardier offre des garanties portant sur la valeur résiduelle d'avions à la date d'échéance de certaines ententes de location et de financement. Le tableau suivant résume les montants des garanties portant sur la valeur résiduelle en cours au 31 octobre 2004 ainsi que les périodes pendant lesquelles elles peuvent être exercées :

Moins d'un an	16	\$
De 1 an à 5 ans	124	
De 6 à 10 ans	543	
De 11 à 15 ans	791	
Par la suite	1 148	
	2 622	\$

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 octobre 2004 :

Moins d'un an	1 058	\$
De 1 an à 3 ans	268	
De 4 à 5 ans	207	
Par la suite	74	
	1 607	\$

La Société réévalue ses engagements d'achat d'avions avec reprise par rapport à la juste valeur prévue des avions et comptabilise les pertes anticipées à titre 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 des provisions à l'égard des pertes anticipées sur les options de reprise de 24 millions \$ au 31 octobre 2004 et au 31 janvier 2004. De plus, la Société avait une provision à l'égard des options de reprise relatives à des engagements fermes d'acheter des avions neufs de 4 millions \$ au 31 octobre 2004 (21 millions \$ au 31 janvier 2004).

c) Options de vente multipropriété

En vertu du programme nord-américain de multipropriété *Bombardier Flexjet*, certains clients peuvent échanger leurs parts d'avion à des montants prédéterminés pour des parts d'avion d'un plus grand modèle à des montants prédéterminés. L'engagement total à racheter des parts d'avion, en échange de parts d'un plus grand modèle, atteignait 35 millions \$ au 31 octobre 2004 (81 millions \$ au 31 janvier 2004). Les provisions pour des pertes anticipées établies, selon la probabilité, que ces options soient exercées, totalisaient 8 millions \$ au 31 octobre 2004 (23 millions \$ au 31 janvier 2004).

En outre, la Société offre à ses clients l'option de leur revendre leurs parts d'avion à la juste valeur estimative si l'option est exercée au cours d'une période prédéterminée à compter de la date de l'achat. L'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondées sur les justes valeurs courantes estimatives totalisait 531 millions \$ au 31 octobre 2004 (504 millions \$ au 31 janvier 2004). Étant donné que le prix d'achat est établi à la juste valeur estimative des parts d'avions, la Société n'encourt pas de risque hors bilan lié à ces options.

d) Engagements de financement

La Société s'est engagée à fournir du financement dans le cadre de commandes en main qui, déduction faite du financement par des tiers déjà en place, s'élevait à 4,3 milliards \$ au 31 octobre 2004 (3,5 milliards \$ au 31 janvier 2004). Ces engagements sont liés aux avions faisant l'objet de commandes fermes, dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2010 et ont des dates d'échéance fixées à l'avance. La Société atténue son exposition au risque de crédit en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement que les parties faisant l'objet de la garantie doivent satisfaire avant de bénéficier de l'engagement de la Société.

e) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle

Dans le cadre de la vente de certain matériel de transport sur rail, Bombardier a fourni une garantie de crédit à l'égard du paiement de location. Cette garantie vient à échéance en 2020 et ne concerne qu'un seul client. 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 du matériel à la Société à des prix prédéterminés. Un montant de 170 millions \$ au 31 octobre 2004 (169 millions \$ au 31 janvier 2004) avait trait à deux ententes intervenues avec un client 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 de financement, 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 le risque de la Société.

g) Garanties d'exécution

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 à un client d'un manquement d'un autre partenaire. Ces projets prévoient normalement des contre-indemnités entre partenaires. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client.

Le risque maximal de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait environ 225 millions \$ au 31 octobre 2004 (1 135 millions \$ 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 784 millions \$ au 31 octobre 2004 (754 millions \$ au 31 janvier 2004). Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé et aucun passif important n'a été constaté dans les états financiers consolidés intermédiaires relativement à ces obligations et garanties.

h) Autres

Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de 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 à marchandises qui, en grande partie, ont été loués simultanément à des exploitants. Les montants totaux des garanties portant sur la valeur résiduelle liée à ces opérations s'élevaient à 25 millions \$ au 31 octobre 2004 (24 millions \$ au 31 janvier 2004).

Contrats de location-exploitation

La Société loue des bâtiments et du matériel et a pris en charge des contrats de location-exploitation d'avions lors de la vente d'avions neufs. Les garanties portant sur la valeur résiduelle s'y rattachant totalisaient 75 millions \$ au 31 octobre 2004 (79 millions \$ au 31 janvier 2004).

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 relatives à ces poursuites.

Le 28 septembre 2004, la Société a conclu une entente avec DaimlerChrysler AG portant sur tous les litiges non réglés découlant de l'acquisition de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (Adtranz). Cette entente s'est traduite par le paiement d'un montant de 170 millions d'euros (209 millions \$) à Bombardier. Au cours de l'exercice 2002, la Société avait comptabilisé un rajustement du prix d'achat de 150 millions d'euros à titre de réduction de l'écart d'acquisition d'Adtranz dans le cadre de ces litiges. Le montant supplémentaire de 20 millions d'euros (25 millions \$) a été inscrit à titre de réduction additionnelle de l'écart d'acquisition.

16. INFORMATION SECTORIELLE

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

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 de biréacteurs d'affaires, 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 à 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 rapport annuel de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, à l'exception des modifications de recommandations et de règles comptables décrites à la note 2. 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 en fonction de 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 alloués 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 créditeurs et frais courus, des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes ainsi que des passifs 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 de l'information sectorielle se trouve ci-après.

17. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN

En novembre 2004, Moody's Investor Services Inc., Standard & Poor's et Dominion Bond Rating Services Ltd. ont révisé à la baisse les cotes de solvabilité de la Société pour lui attribuer une cote inférieure à une cote de premier ordre. Il en a résulté que la Société a racheté, à leur juste valeur de 19 millions \$, les options d'achat liées aux billets encaissables/remboursables par anticipation échéant en 2013. Le coût du rachat sera comptabilisé à titre de charge au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2005. Les billets encaissables/remboursables par anticipation d'un montant de 300 millions \$ sont maintenant remboursables le 31 mai 2005. Les baisses de cote de solvabilité pourraient également entraîner le remboursement d'avances de clients incluant les intérêts capitalisés, totalisant 177 millions \$ au 31 octobre 2004, et la liquidation de 100 millions \$ d'une facilité de titrisation de Bombardier (encours de 53 millions \$ au 31 octobre 2004). De plus, les baisses de cote de solvabilité pourraient entraîner règlement anticipé d'un ou plusieurs instruments financiers dérivés gouvernés par un contrat de swap de taux d'intérêt. Les valeurs de règlement estimatives de ces instruments financiers dérivés étaient négligeables au 31 octobre 2004.

Bombardier et Flexjet sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

INFORMATION SECTORIELLE

(Non vérifiée)

Pour les périodes de trois mois terminés les 31 octobre

(en millions de dollars américains)

Secteurs d'activité	Bombardier Inc.								
	Notes	consolidé		Aéronautique		Transport		BC	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Revenus de tiers		3 634 \$	3 483 \$	1 626 \$	1 721 \$	1 925 \$	1 688 \$	83 \$	74 \$
Revenus intersectoriels		-	-	-	-	4	4	23	32
Revenus sectoriels		3 634	3 483	1 626	1 721	1 929	1 692	106	106
Coût des ventes		3 131	2 968	1 382	1 465	1 715	1 479	61	60
Frais de vente et frais généraux et d'administration		224	215	87	74	113	118	24	23
Amortissement		143	115	97	75	35	27	11	13
Recherche et développement		39	27	17	14	22	13	-	-
Éléments spéciaux	12	43	(69)	-	(69)	43	-	-	-
		3 580	3 256	1 583	1 559	1 928	1 637	96	96
		54	227	43	162	1	55	10	10
Intérêts débiteurs (créditeurs), nets		45	38	50	41	(5)	(3)	-	-
Bénéfice (perte) découlant des activités									
poursuivies avant impôts sur les bénéfices		9 \$	189 \$	(7) \$	121 \$	6 \$	58 \$	10 \$	10 \$
Acquisitions d'immobilisations corporelles		124 \$	74 \$	68 \$	57 \$	56 \$	16 \$	- \$	1 \$

INFORMATION SECTORIELLE

(Non vérifiée)

Pour les périodes de neuf mois terminés les 31 octobre

(en millions de dollars américains)

Secteurs d'activité	Bombardier Inc.								
	Notes	consolidé		Aéronautique		Transport		BC	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
Revenus de tiers		11 038 \$	10 633 \$	5 337 \$	5 381 \$	5 453 \$	5 007 \$	248 \$	245 \$
Revenus intersectoriels		-	-	-	-	12	11	73	134
Revenus sectoriels		11 038	10 633	5 337	5 381	5 465	5 018	321	379
Coût des ventes		9 731	8 969	4 651	4 641	4 981	4 281	184	192
Frais de vente et frais généraux et d'administration		670	726	256	252	348	403	66	71
Amortissement		425	402	279	215	105	111	41	76
Recherche et développement		98	74	39	35	59	39	-	-
Éléments spéciaux	12	134	(32)	-	(32)	134	-	-	-
		11 058	10 139	5 225	5 111	5 627	4 834	291	339
		(20)	494	112	270	(162)	184	30	40
Intérêts débiteurs (créditeurs), nets		136	113	154	136	(18)	(23)	-	-
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices		(156) \$	381 \$	(42) \$	134 \$	(144) \$	207 \$	30 \$	40 \$
Acquisitions d'immobilisations corporelles		238 \$	243 \$	159 \$	145 \$	78 \$	96 \$	1 \$	2 \$
Aux		31 octobre 2004	31 janvier 2004						
Actifs nets sectoriels		3 368 \$	3 679 \$	2 125 \$	2 354 \$	801 \$	464 \$	442 \$	861 \$
Créditeurs et frais courus		6 861	6 535						
Impôts sur les bénéfices à payer		(19)	-						
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes		2 357	2 686						
Passifs au titre des prestations constituées		894	932						
Impôts sur les bénéfices reportés		352	343						
Espèces et quasi-espèces		1 989	1 210						
Total des actifs – Bombardier		15 802	15 385						
Investissement dans BC		(442)	(861)						
Avances et prêts subordonnés de BC		(504)	(585)						
Total de l'actif – BC		4 772	5 338						
Total des actifs – Bombardier Inc. consolidé		19 628 \$	19 277 \$						