

RAPPORT DE GESTION

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

Énoncés prospectifs

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

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

La structure du rapport de gestion se présente comme suit :

SOMMAIRE	AÉRONAUTIQUE	TRANSPORT	LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	ARRANGEMENTS HORS BILAN ET ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES	AUTRES
MODE DE PRÉSENTATION	SOMMAIRE	SOMMAIRE	SITUATION FINANCIÈRE	ARRANGEMENTS FINANCIERS	RÉGIMES DE RETRAITE
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	AVIONS D'AFFAIRES	MATÉRIEL ROULANT	FLUX DE TRÉSORERIE	INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	CONTRÔLES ET PROCÉDURES
FAITS SAILLANTS	AVIONS RÉGIONAUX	SERVICES	SOURCES DE FINANCEMENT	ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	RISQUES ET INCERTITUDES
RÉSULTATS CONSOLIDÉS	SERVICES À L'AVIATION ET PROGRAMME DU NOUVEL AVION COMMERCIAL	SYSTÈMES ET SIGNALISATION	SITUATION DE TRÉSORERIE	ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES	ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES
RÉSULTATS DU QUATRIÈME TRIMESTRE	<i>FLEXJET</i> ET <i>SKYJET</i>		SOUTIEN AU CRÉDIT		NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE
	AUTRES				ENVIRONNEMENT
					TAUX DE CHANGE
					PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

SOMMAIRE

I MODE DE PRÉSENTATION

Au cours de l'exercice 2006, la Société a continué de mettre en œuvre sa stratégie visant à réduire les activités de Bombardier Capital (« BC »), et plusieurs portefeuilles ont été vendus ou mis en vente. Les portefeuilles restants sont essentiellement liés à Aéronautique. Par conséquent, ils sont maintenant inclus dans Aéronautique, et les résultats de BC ne sont plus présentés séparément à compter du quatrième trimestre de l'exercice 2006 (se reporter à la note 25 – Information sectorielle, afférente aux états financiers consolidés). D'autres modifications importantes au mode de présentation des états financiers consolidés de la Société ont été apportées rétroactivement par suite de ce qui précède à toutes les périodes présentées. Ces modifications n'ont eu aucune incidence sur la structure juridique et les capitaux propres consolidés de la Société. Parmi ces modifications importantes, notons :

- **Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente** – Les activités de financement de stocks, de maisons usinées au bilan et hors bilan, de biens de consommation et des wagons à marchandises au bilan et hors bilan de BC ont été présentées à titre d'activités abandonnées dans les états des résultats et des flux de trésorerie consolidés, et les actifs et passifs connexes ont été présentés à titre d'actifs détenus à des fins de vente et de passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente dans des postes distincts des bilans consolidés (se reporter à la note 1 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente, afférente aux états financiers consolidés).
- **Financement d'avions** – Les activités principales de BC composées du financement d'avions commerciaux, et les activités de prêts relatifs aux avions d'affaires, sont maintenant gérées par Aéronautique et, par conséquent, ces activités font partie des résultats de ce secteur. Les portefeuilles de BC liés à ces activités sont inclus dans un nouveau poste du bilan, Financement d'avions, avec les autres actifs liés au financement d'avions de Aéronautique. Les activités restantes de BC ne sont pas significatives, et les actifs connexes sont compris dans le poste Autres actifs des bilans consolidés.
- **Présentation de BC** – La situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de BC ne sont plus présentés dans des colonnes distinctes dans les bilans, les états des résultats et les états des flux de trésorerie consolidés.
- **Revenus de financement et Dépenses de financement** – Les intérêts créditeurs, y compris les intérêts créditeurs générés par les portefeuilles de l'ancien secteur BC, sont maintenant présentés dans Revenus de financement. Les intérêts créditeurs de BC étaient auparavant inclus dans Revenus de financement et les autres intérêts créditeurs, dans Intérêts débiteurs, montant net. Les intérêts débiteurs sur la dette à long terme de l'ancien secteur BC, auparavant inclus dans le coût des ventes, sont maintenant présentés dans Dépenses de financement, un nouveau poste des états des résultats consolidés. En outre, certains frais de financement qui figuraient dans le coût des ventes de Aéronautique ont été reclassés dans Dépenses de financement.

L'incidence sur les états des résultats consolidés de la réattribution des portefeuilles de BC au secteur Aéronautique, de même que de certains autres reclassements mentionnés plus haut à la rubrique « Revenus de financement et dépenses de financement », se présente comme suit pour les exercices indiqués :

	2006 ⁽¹⁾	2005 ⁽¹⁾
Revenus		
Financement	(79) \$	(91) \$
Autres	10	36
	(69)	(55)
Coût des ventes	(106)	(126)
	37	71
Intérêts débiteurs, montant net	(170)	(153)
Revenus de financement	156	104
Dépenses de financement	363	328
Bénéfice découlant des activités poursuivies, avant impôts	- \$	- \$

⁽¹⁾ Un nombre entre parenthèses représente une baisse du poste des états des résultats en question.

Par suite de ces modifications, la Société compte désormais deux secteurs isolables : Aéronautique et Transport. Chaque secteur isolable offre différents produits et services et nécessite des stratégies de technologie et de marketing distinctes. La direction évalue le rendement sectoriel selon le bénéfice (perte) avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices et éléments spéciaux, conformément à ses stratégies actuelles de gestion centralisée de la dette. Les dépenses du siège social sont attribuées aux secteurs, généralement en fonction de leurs revenus respectifs.

II MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

BAIIA avant éléments spéciaux :	Bénéfice (perte) avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices, amortissement et éléments spéciaux
BAII avant éléments spéciaux :	Bénéfice (perte) avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices et éléments spéciaux
BAI avant éléments spéciaux :	Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices et éléments spéciaux
BPA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux :	Bénéfice (perte) par action découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux
Flux de trésorerie disponibles :	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, déduction faite des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles

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

- Rapprochement du BAIIA et du BAII avant éléments spéciaux au BAII – se reporter aux tableaux de l'analyse des résultats de Aéronautique et de Transport.
- Rapprochement du BAII et du BAI avant éléments spéciaux au BAI – se reporter aux tableaux des principales informations financières de la section Sommaire.
- Rapprochement du bénéfice (perte) par action découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux au bénéfice (perte) par action – se reporter au tableau du rapprochement du bénéfice (perte) par action découlant des activités poursuivies suivant le tableau des principales informations financières de la section Sommaire.
- Rapprochement des flux de trésorerie disponibles avec les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation – se reporter au premier tableau de la section sur les flux de trésorerie.

La direction croit 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.

III FAITS SAILLANTS

- Bénéfice net de 249 millions \$ en regard d'une perte nette de 85 millions \$ pour l'exercice précédent.
- BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 238 millions \$ (150 millions \$ après éléments spéciaux), comparativement à 12 millions \$ (perte de 160 millions \$ après éléments spéciaux) pour l'exercice précédent.
- Bénéfice par action de 0,13 \$ par rapport à une perte de 0,06 \$ pour l'exercice précédent. Bénéfice par action découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 0,11 \$, comparativement à un bénéfice par action découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de néant pour l'exercice précédent.
- Les portefeuilles non stratégiques de BC (excluant le financement des avions commerciaux) ont essentiellement été liquidés progressivement ou vendus.
- Flux de trésorerie disponibles de 532 millions \$, une amélioration de 326 millions \$.
- Réduction de dette totalisant 2,5 milliards \$ au cours de l'exercice 2006.
- Espèces et quasi-espèces de 2,9 milliards \$ au 31 janvier 2006.

IV RÉSULTATS CONSOLIDÉS

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Le tableau suivant présente les principales informations financières pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Revenus	14 726 \$	15 546 \$
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	445	236
Revenus de financement	156	104
Dépenses de financement	(363)	(328)
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	238	12
Éléments spéciaux	(88)	(172)
BAI découlant des activités poursuivies	150	(160)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	15	(38)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	135	(122)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts ⁽¹⁾	114	37
Bénéfice net (perte nette)	249 \$	(85) \$
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) (en dollars) :		
Découlant des activités poursuivies	0,06 \$	(0,08) \$
Bénéfice net (perte nette)	0,13 \$	(0,06) \$
(en pourcentage des revenus)		
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	3,0 %	1,5 %
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	1,6 %	0,1 %
BAI découlant des activités poursuivies	1,0 %	(1,0) %
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	31,6 \$	31,5 \$
Espèces et quasi-espèces ⁽²⁾	2 917 \$	2 344 \$
Flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾	532 \$	206 \$
Sources de financement à court terme disponibles ⁽²⁾	3 950 \$	5 143 \$

⁽¹⁾ Lié aux activités de financement de stocks, de maisons usinées au bilan et hors bilan, de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan de BC.

⁽²⁾ Une analyse détaillée de la variation des espèces et quasi-espèces, flux de trésorerie disponibles et sources de financement à court terme disponibles est comprise dans la section Liquidités et sources de financement du présent rapport.

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

	2006	2005
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, après impôts	212 \$	32 \$
Éléments spéciaux, après impôts	(77)	(154)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	135 \$	(122) \$
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) (en dollars) :		
Découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, après impôts	0,11 \$	- \$
Éléments spéciaux, après impôts	(0,04)	(0,08)
Découlant des activités poursuivies	0,06 \$	(0,08) \$

Une analyse détaillée du BAI sectoriel est présentée dans les sections Aéronautique et Transport du présent rapport.

Revenus

La baisse de 820 millions \$ reflète principalement :

- un recul des revenus du matériel roulant qui découle de la diminution des revenus des grandes lignes au Royaume-Uni et en Allemagne en raison d'un ralentissement des activités dans ces marchés;
- la diminution du nombre de livraisons des avions CRJ200; et
- une baisse du volume de ventes d'avions d'affaires d'occasion.

En partie compensés par :

- la hausse du nombre de livraisons d'avions d'affaires et l'amélioration de leur prix de vente; et
- l'augmentation du nombre de livraisons de turbopropulseurs Q300.

Marge BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux

La progression de 1,5 point de pourcentage est essentiellement attribuable à :

- une marge BAI plus élevée de Transport, découlant surtout de l'amélioration de l'exécution des contrats (des rajustements aux contrats négatifs beaucoup moins élevés ont été comptabilisés au cours de l'exercice 2006), de l'incidence positive des initiatives en matière d'approvisionnement et des activités de restructuration, ainsi que des dépenses d'exploitation moins élevées; et
- une marge BAI plus élevée de Aéronautique, découlant surtout de la hausse du nombre de livraisons et de l'augmentation des prix de vente des avions d'affaires, en partie contrebalancée par une baisse du nombre de livraisons de l'avion CRJ200 et une hausse des dépenses d'exploitation.

Revenus de financement et Dépenses de financement

Les dépenses de financement nettes ont totalisé 207 millions \$ par rapport à 224 millions \$ pour l'exercice précédent. Les dépenses de financement de l'exercice 2005 ont été affectées négativement par le paiement de 19 millions \$ relativement au rachat des options d'achat liées aux billets encaissables ou remboursables par anticipation échéant en 2013. En outre, la hausse des intérêts débiteurs a été principalement compensée par la hausse des intérêts créditeurs sur les soldes de l'encaisse et des prêts et créances liées aux contrats de location.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux sont liés au plan de restructuration de Transport.

Impôts sur les bénéfices

Pour l'exercice 2006, le taux d'imposition effectif a été de 10,0 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 32,0 %. Le taux effectif est inférieur au taux prévu par la loi principalement en raison des taux d'imposition plus faibles des entités émettrices étrangères et de l'incidence du raffermissement du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les actifs d'impôts reportés libellés en dollars canadiens, en partie contrebalancés par la variation nette des montants constatés au titre des reports prospectifs de pertes d'exploitation.

Pour l'exercice 2005, le taux de recouvrement d'impôts effectif s'est élevé à 23,8 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 31,9%. Le taux effectif est inférieur au taux prévu par la loi surtout en raison de la non-constatation des économies d'impôts liées aux pertes d'exploitation dans certaines juridictions de Transport, en partie compensée par la baisse des taux d'imposition des entités émettrices étrangères.

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

Activités abandonnées

Le bénéfice découlant des activités abandonnées était comme suit pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts, avant ce qui suit :	24 \$	37 \$
Gain (perte), après impôts, à la vente des :		
Activités de financement de stocks	121	-
Activités de maisons usinées au bilan	(18)	-
Perte, après impôts, liée à la cession prévue des :		
Activités de maisons usinées hors bilan	(10)	-
Activités de financement de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan ⁽¹⁾	(3)	-
	114 \$	37 \$

⁽¹⁾ Représentent les coûts d'indemnités de départ estimatifs liés à ces activités, lesquelles devraient être cédées au cours de l'exercice 2007.

Carnet de commandes

Le carnet de commandes est demeuré essentiellement inchangé. L'excédent des nouvelles commandes sur les revenus comptabilisés dans les deux secteurs a été contrebalancé par l'incidence négative du recul de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain sur le carnet de commandes de Transport, qui avoisine 1,0 milliard \$.

V RÉSULTATS DU QUATRIÈME TRIMESTRE

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les principales informations financières étaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 janvier	
	2006	2005
Revenus	4 035 \$	4 725 \$
BAII découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	160	146
Revenus de financement	52	35
Dépenses de financement	(98)	(102)
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	114	79
Éléments spéciaux	(37)	(38)
BAI découlant des activités poursuivies	77	41
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	(8)	(6)
Bénéfice découlant des activités poursuivies	85	47
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts ⁽¹⁾	1	9
Bénéfice net	86 \$	56 \$
Bénéfice par action de base et dilué (en dollars) :		
Découlant des activités poursuivies	0,05 \$	0,02 \$
Bénéfice net	0,05 \$	0,03 \$
(en pourcentage des revenus)		
BAII découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	4,0 %	3,1 %
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	2,8 %	1,7 %
BAI découlant des activités poursuivies	1,9 %	0,9 %

⁽¹⁾ Lié aux activités de financement de maisons usinées hors bilan, de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan de BC.

Revenus

La diminution de 690 millions \$ est essentiellement attribuable à :

- une baisse des revenus des trains de grandes lignes au Royaume-Uni et en Allemagne;
- un recul du nombre de livraisons d'avions régionaux; et
- une baisse du volume des ventes d'avions d'affaires d'occasion.

En partie compensés par :

- la hausse du nombre de livraisons d'avions d'affaires et l'amélioration de leur prix de vente.

Marge BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux

La progression de 0,9 point de pourcentage découle surtout :

- d'une marge BAI plus élevée dans Transport, principalement en raison de l'amélioration de l'exécution des contrats, de l'incidence positive des initiatives en matière d'approvisionnement et des activités de restructuration, de même que des dépenses d'exploitation moins élevées; et
- d'une marge BAI plus élevée dans Aéronautique, principalement en raison de la hausse du nombre de livraisons d'avions d'affaires et de l'amélioration de leur prix de vente, ainsi que du plus faible niveau de mesures incitatives à la vente d'avions régionaux, en partie contrebalancés par la baisse du nombre de livraisons des avions *CRJ200*.

Revenus de financement et Dépenses de financement

Les dépenses de financement nettes ont totalisé 46 millions \$ en regard de 67 millions \$ pour l'exercice précédent. Cette baisse découle de la hausse des intérêts créditeurs sur les soldes de l'encaisse et des prêts et créances liées aux contrats de location, laquelle a été principalement compensée par l'augmentation des intérêts débiteurs sur la dette à long terme. Les dépenses de financement de l'exercice 2005 ont été affectées négativement par le paiement de 19 millions \$ relativement au rachat des options d'achat liées aux billets encaissables ou remboursables par anticipation échéant en 2013.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux sont liés au plan de restructuration de Transport.

Impôts sur les bénéfices

Par suite de l'incidence de l'augmentation des taux d'imposition en vigueur au Québec sur les actifs d'impôts reportés et du raffermissement du dollar canadien par rapport au dollar américain, la Société a comptabilisé un recouvrement d'impôts de 8 millions \$ sur un BAI découlant des activités poursuivies de 77 millions \$ pour l'exercice 2006. Au cours de l'exercice 2005, la Société a comptabilisé un recouvrement d'impôts de 6 millions \$ sur un BAI découlant des activités poursuivies de 41 millions \$ en raison de la constatation d'économies d'impôts auparavant non constatées.

Bénéfice par action

Le bénéfice par action découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux a été de 0,07 \$ (0,05 \$ après éléments spéciaux) comparativement à 0,04 \$ (0,02 \$ après éléments spéciaux) pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles se sont élevés à 669 millions \$, une amélioration de 222 millions \$ en regard de l'exercice précédent. La progression est essentiellement attribuable à la hausse des flux de trésorerie disponibles de Aéronautique, en partie contrebalancée par la baisse des flux de trésorerie disponibles de Transport.

AÉRONAUTIQUE

I SOMMAIRE

Aéronautique est un chef de file mondial dans la conception et la fabrication de produits d'aviation novateurs et de services connexes sur les marchés des avions d'affaires, des avions de transport régional, des avions de missions spéciales et des avions amphibies. Le portefeuille de produits de Aéronautique comprend la gamme la plus complète d'avions d'affaires, de biréacteurs régionaux, de turbopropulseurs et d'avions amphibies de l'industrie. Grâce à cette gamme de produits étendue, Aéronautique est bien positionné pour tirer avantage de la croissance du marché des avions d'affaires ainsi que du virage que prend l'industrie du transport aérien vers les biréacteurs régionaux et les turbopropulseurs de plus grande taille.

La section Aéronautique du présent rapport est divisée en unités d'affaires. Le tableau ci-dessous présente les principaux produits et services de ces unités :

AVIONS D'AFFAIRES	AVIONS RÉGIONAUX	SERVICES À L'AVIATION ET PROGRAMME DU NOUVEL AVION COMMERCIAL	FLEXJET ET SKYJET
Avions d'affaires à fuselage étroit <ul style="list-style-type: none">• <i>Learjet 40/40 XR</i>• <i>Learjet 45/45 XR</i>• <i>Learjet 60/60 XR</i> Avions d'affaires à large fuselage <ul style="list-style-type: none">• <i>Challenger 300</i>• <i>Challenger 604</i>• <i>Challenger 605</i>• <i>Série Challenger 800</i>⁽¹⁾• <i>Bombardier Global 5000</i>• <i>Global Express/ Global Express XRS</i>	Biréacteurs régionaux <ul style="list-style-type: none">• <i>CRJ200</i>• <i>CRJ700</i>• <i>CRJ705</i>• <i>CRJ900</i> Turbopropulseurs <ul style="list-style-type: none">• <i>Q200</i>• <i>Q300</i>• <i>Q400</i>	<ul style="list-style-type: none">• Logistique des pièces• Entretien d'avions• Formation des clients• Formation à l'aviation militaire• <i>C Series</i>• Avions amphibies• Avions gouvernementaux et de missions spéciales	<ul style="list-style-type: none">• Programme de multipropriété• Programmes donnant droit à des heures de vol

⁽¹⁾ Les commandes, les livraisons et la part de marché de la catégorie des avions d'entreprises, représentées par la série *Challenger 800*, sont présentées dans la section sur les avions régionaux du présent rapport.

Énoncés prospectifs

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

- le carnet de commandes actuel et les commandes futures estimatives selon :
 - une demande semblable d'avions d'affaires sur le marché américain et une demande accrue des marchés émergents;
 - une demande plus élevée de la part des transporteurs régionaux américains par suite de leur restructuration ainsi que d'une plus forte demande de turbopropulseurs; et
 - la croissance prévue des services du marché non stratégique.
- le déploiement continu d'initiatives stratégiques liées à la réduction des coûts.

CONTEXTE COMMERCIAL

Avions d'affaires

La forte demande dans le marché des avions d'affaires s'est poursuivie au cours de l'exercice 2006. Les conditions économiques sous-jacentes qui influent sur la demande d'avions d'affaires aux États-Unis, notamment la croissance du produit intérieur brut américain en dollars constants (corrigé pour l'inflation) (« PIB ») et les profits des sociétés, sont demeurées saines au cours de l'année civile 2005. La concurrence est de plus en plus vive comme en témoigne l'introduction dans le marché de cinq produits dérivés et de deux nouveaux produits lors du salon National Business Aviation Association (« NBAA ») au cours de l'année civile 2005.

Le marché américain continue d'être le principal marché; toutefois, les marchés internationaux ont connu un essor au cours des dernières années, grâce aux économies émergentes des pays d'Europe de l'Est et à l'appréciation de l'euro par rapport au dollar américain. Les prix des nouveaux avions d'affaires sont en progression en raison de la hausse de la demande d'avions d'affaires combinée avec la baisse des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion. L'augmentation de la demande d'avions d'affaires a eu une incidence favorable sur le marché de multipropriété et celui donnant droit à des heures de vol.

Avions régionaux

Au cours des dernières années, l'industrie du transport aérien a connu, d'un exercice à l'autre, une pression à la baisse sur les rendements (soit les revenus passagers-milles) et une hausse des coûts, tout particulièrement par suite de l'augmentation des prix du carburant. L'industrie américaine du transport aérien est toujours en restructuration (se reporter à la section sur les inducteurs de marché des avions régionaux du présent rapport). Les transporteurs régionaux exploitent habituellement des avions régionaux (biréacteurs et turbopropulseurs) d'une capacité allant jusqu'à 90 sièges sur des liaisons intérieures. Les grandes sociétés aériennes exploitent généralement des biréacteurs à fuselage étroit et à large fuselage de plus de 90 sièges sur des liaisons intérieures et internationales. Les clauses de portée des conventions collectives de pilotes continuent de s'assouplir, de sorte qu'un plus grand nombre de biréacteurs régionaux de 70 à 90 sièges peuvent être pilotés par les pilotes des affiliés régionaux des grandes sociétés aériennes grâce à une entente de partage de codes. Dans le secteur des biréacteurs régionaux, la demande de nouveaux avions s'est déplacée des avions régionaux de plus petite taille vers ceux de plus grande taille (par exemple, le déplacement de la demande de l'avion *CRJ200* de 50 sièges vers l'avion *CRJ700* de 70 sièges et l'avion *CRJ900* de 86 sièges). L'attrait des modèles d'avions de série *CRJ* de plus grande taille tient dans le plus grand nombre de sièges et des coûts unitaires (sièges-milles) plus faibles. En raison des économies supérieures offertes par les turbopropulseurs qui consomment moins de carburant, ce secteur a connu une hausse importante des commandes à l'échelle mondiale.

OBJECTIFS ET STRATÉGIE

L'objectif principal est d'améliorer la marge BAII à 8 % d'ici deux à quatre ans. Une rentabilité améliorée et durable sera atteinte en regroupant tous les employés autour de trois priorités et par une croissance ciblée des revenus.

Priorités

S'assurer de la participation de tous les employés et leur offrir un environnement de travail sécuritaire et gratifiant en :

- mettant en œuvre un programme « Atteindre l'excellence », qui fournit un processus donnant aux employés de Aéronautique la possibilité de mesurer la performance de leur équipe aux normes les plus élevées de l'industrie et d'élaborer des plans en vue d'atteindre ces normes; et
- se concentrant sur la gestion des compétences au moyen de l'examen annuel de leadership afin d'assurer que les postes de gestion clés puissent être pourvus en interne.

Offrir une expérience client extraordinaire en :

- améliorant la satisfaction de la clientèle et dégageant des synergies d'exploitation en regroupant tous les services après vente, y compris la formation, le *CSeries*, les avions amphibies et les avions de missions spéciales, en une unité d'affaires nommée Services à l'aviation et Programme du nouvel avion commercial;
- investissant dans les initiatives de soutien au marché non stratégique;
- offrant la communauté de produits pour les biréacteurs régionaux et les turbopropulseurs; et

- rehaussant sans cesse la gamme de produits de Aéronautique pour répondre à l'évolution des besoins de la clientèle.

Réduire les frais d'exploitation en éliminant le gaspillage sous toutes ses formes en :

- optimisant la stratégie liée aux fournisseurs de Aéronautique afin de réduire le gaspillage dans la chaîne d'approvisionnement et de diminuer le coût d'acquisition total des produits;
- continuant à optimiser la stratégie industrielle de Aéronautique et développant une capacité et un savoir-faire de fabrication à faible coût; et
- misant sur des projets d'impartition.

Croissance ciblée des revenus

En plus des trois priorités dont il vient d'être question, Aéronautique atteindra son objectif d'augmenter la marge BALL en accroissant les revenus de la façon suivante en :

- misant sur les plateformes d'avions existantes;
- investissant dans l'amélioration de produits clés;
- misant sur la forte présence de Aéronautique dans les marchés émergents clés, comme la Chine, l'Europe de l'Est, l'Inde et l'Amérique latine;
- tirant parti d'un solide carnet de commandes d'avions d'affaires et d'une forte demande continue d'avions d'affaires en vue d'améliorer le prix des avions d'affaires; et
- améliorant la part de marché des avions régionaux en ne cessant de se concentrer sur les coûts d'exploitation des plateformes actuelles par rapport à ceux de la concurrence, en explorant les possibilités de l'avion *CRJ200* dans le marché des avions cargo et en étudiant les options qui s'offrent aux plateformes éprouvées de la série *CRJ* et de la *Série Q* dans le marché des appareils de 80 à 100 sièges.

FAITS SAILLANTS

- BALL de 266 millions \$, en regard de 203 millions \$ pour l'exercice précédent, soit une hausse de 31 %.
- Flux de trésorerie disponibles de 900 millions \$, une amélioration de 518 millions \$.
- 186 livraisons et 210 commandes nettes d'avions d'affaires, soit une hausse respective de 45 % et 36 %.
- 149 livraisons et 90 commandes nettes d'avions régionaux, soit une baisse respective de 26 % et 32 %.
- Pour une troisième année d'affilée, hausse du nombre total de livraisons d'avions.
- Total du financement permanent conclu par la Société relativement à la vente d'avions régionaux s'élevant à 2,9 milliards \$ au cours de l'exercice 2006.
- Lancement des appareils *Challenger 605* et *Learjet 60 XR*, deux produits dérivés. Aéronautique a également lancé les Corporate Shuttle Solutions de Bombardier, famille complète de biréacteurs navettes d'entreprise composée des appareils *Challenger 850*, *870* et *890*.
- Le 31 janvier 2006, la Société a annoncé que les conditions actuelles du marché, surtout compte tenu de l'instabilité financière de nombreuses sociétés aériennes américaines, ne justifiaient pas pour le moment le lancement du programme *CSeries*.

LIVRAISONS D'AVIONS

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

	2006	2005
Avions d'affaires (y compris ceux du programme de multipropriété)	186	128
Avions régionaux	149	200
Avions amphibies	2	1
	337	329

La hausse du nombre total de livraisons d'avions est essentiellement attribuable à l'accroissement du nombre de livraisons de tous les modèles d'avions d'affaires. Cette hausse a été en partie contrebalancée par la baisse du nombre de livraisons d'avions régionaux, surtout de l'appareil *CRJ200*. Malgré la persistance des défis au sein de l'industrie du transport aérien aux États-Unis, Aéronautique a livré au total environ le même nombre d'appareils de plus grande taille *CRJ700*, *CRJ705* et *CRJ900* au cours de l'exercice 2006, comparativement à celui de l'exercice 2005. Deux appareils amphibies *Bombardier 415* ont été livrés au cours de l'exercice 2006. La

production de l'appareil amphibie de lutte contre les incendies et de surveillance a repris au cours de l'exercice 2006 en réponse à un marché plus favorable.

Aéronautique prévoit que le nombre total de livraisons d'avions pour l'exercice 2007 sera semblable à celui de l'exercice 2006.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Les résultats de Aéronautique ont été les suivants pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Revenus sectoriels		
Fabrication		
Avions d'affaires	3 127 \$	2 063 \$
Avions régionaux	2 893	3 604
Autres	332	237
Total des revenus de fabrication	6 352	5 904
Services ⁽¹⁾	1 208	1 116
Autres ⁽²⁾	527	960
Total des revenus sectoriels	8 087	7 980
Coût des ventes	6 925	6 922
Marge	1 162	1 058
Frais d'exploitation ⁽³⁾	490	444
BAIIA	672	614
Amortissement	406	411
BAII	266 \$	203 \$
(en pourcentage du total des revenus sectoriels)		
Marge	14,4 %	13,3 %
BAIIA	8,3 %	7,7 %
BAII	3,3 %	2,5 %

⁽¹⁾ Comprennent les revenus liés aux pièces de rechange, aux activités de service du programme de multipropriété et du programme donnant droit à des heures de vol, aux activités de soutien des produits et à la formation à l'aviation militaire.

⁽²⁾ Comprennent surtout les ventes d'avions d'occasion.

⁽³⁾ Constitués des frais de vente et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

Revenus de fabrication

L'augmentation de 448 millions \$ est surtout attribuable à :

- la hausse du nombre de livraisons et l'amélioration des prix de vente des avions d'affaires;
- la hausse du nombre de livraisons de turbopropulseurs Q300;
- la hausse du prix de vente des turbopropulseurs;
- la progression des revenus tirés de la multipropriété; et
- une livraison additionnelle de l'appareil amphibie *Bombardier 415*.

En partie contrebalancées par :

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

Revenus liés aux services

L'augmentation de 92 millions \$ découle principalement de :

- la hausse des revenus tirés de la formation à l'aviation militaire en raison des progrès importants réalisés sur un contrat; et
- la progression des revenus tirés des services du programme de multipropriété et du programme donnant droit à des heures de vol.

En partie contrebalancées par :

- la vente à la Grèce d'un appareil amphibie *Bombardier* configuré pour les opérations de recherche et de sauvetage au cours de l'exercice 2005.

Autres revenus

Le recul de 433 millions \$ est surtout attribuable au volume moins élevé d'avions d'affaires d'occasion disponibles à la vente par suite de la baisse du nombre d'appareils repris.

Marge en pourcentage

La progression de 1,1 point de pourcentage est essentiellement attribuable à :

- la hausse du nombre de livraisons et l'amélioration des prix de vente des avions d'affaires;
- l'amélioration de la marge réalisée sur les avions de série *CRJ* de plus grande capacité;
- l'amélioration de la marge réalisée sur les avions d'occasion; et
- la baisse des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire.

En partie contrebalancées par :

- la baisse du nombre de livraisons d'avions *CRJ200*;
- la baisse de la marge réalisée sur les pièces de rechange; et
- la baisse de la marge réalisée sur la location d'avions commerciaux d'occasion.

Frais d'exploitation

L'augmentation de 46 millions \$ découle surtout de la hausse des coûts liés à l'étude de faisabilité des appareils *CSeries* et aux frais de commercialisation plus élevés en raison de l'accroissement des activités liées aux avions d'affaires.

Amortissement

La baisse de 5 millions \$ résulte principalement du recul des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation liés au financement à long terme d'avions régionaux, en partie compensé par une hausse de l'amortissement de l'outillage des programmes.

INFORMATION SUR LES PROGRAMMES

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

Familles de programmes	2006			2005		
	Excédent sur les coûts moyens de production	Outillage des programmes	Total	Excédent sur les coûts moyens de production	Outillage des programmes	Total
Avions d'affaires						
Série <i>Learjet</i>	221 \$	111 \$	332 \$	254 \$	158 \$	412 \$
<i>Challenger 300</i>	140	414	554	117	429	546
<i>Challenger 604/605</i>	-	38	38	-	19	19
Série <i>Global</i>	319	351	670	411	430	841
Avions régionaux						
Série <i>CRJ</i>	54	413	467	83	441	524
Série <i>Q</i>	23	64	87	54	61	115
	757 \$	1 391 \$	2 148 \$	919 \$	1 538 \$	2 457 \$

Le recul de l'excédent sur les coûts moyens de production est essentiellement attribuable à l'atteinte par la majorité des programmes du point où le coût unitaire réel est inférieur au coût unitaire moyen constaté aux résultats.

La diminution de l'outillage des programmes est principalement attribuable à l'avantage tiré de l'optimisation d'investissements antérieurs dans des plateformes de produits, ce qui a donné lieu à un moins grand investissement dans les programmes en développement ou dans les phases initiales de production par rapport à l'amortissement des programmes en production commerciale. L'amortissement de l'outillage des programmes s'est élevé à 254 millions \$ pour l'exercice 2006 contre 244 millions \$ pour l'exercice 2005.

Le tableau ci-dessous présente la quantité d'avions des programmes aux fins comptables et le nombre de livraisons restantes des programmes comportant un solde d'excédent sur les coûts moyens de production au 31 janvier 2006 :

Famille de programmes	Quantité d'avions des programmes aux fins comptables	Nombre de livraisons restantes ⁽¹⁾
Avions d'affaires		
Série <i>Learjet</i>	725	284
<i>Challenger 300</i>	300	213
Série <i>Global</i>	450	264
Avions régionaux		
Série <i>CRJ</i> ⁽²⁾	550	251
Série <i>Q</i> ⁽²⁾	225	15

⁽¹⁾ Parmi le nombre de livraisons restantes, notons 74 commandes fermes d'avions *CRJ700*, *CRJ705* et *CRJ900* et 15 commandes fermes de turbopropulseurs de *Série Q*. Le carnet de commandes de turbopropulseurs de *Série Q* compte 69 autres commandes fermes en excédent de la quantité d'avions des programmes aux fins comptables.

⁽²⁾ Exclut les appareils *CRJ200* et *Q200* qui n'avaient aucun solde d'excédent sur les coûts moyens de production au 31 janvier 2006.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

Au cours de l'exercice 2006, Aéronautique a investi 338 millions \$ dans le développement de produits, ou 5,3 % des revenus de fabrication, comparativement à 298 millions \$ pour l'exercice 2005, ou 5,0 % des revenus de fabrication.

Les coûts de développement de produits ont compris ce qui suit pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Recherche et développement ⁽¹⁾	92 \$	62 \$
Modifications aux programmes et ingénierie ⁽²⁾	108	110
Outillage des programmes ⁽³⁾	138	126
	338 \$	298 \$

⁽¹⁾ Inclus dans Recherche et développement dans les états des résultats consolidés.

⁽²⁾ Inclus dans Coût des ventes dans les états des résultats consolidés.

⁽³⁾ Capitalisés dans Immobilisations corporelles dans les bilans consolidés.

Les coûts de recherche et de développement ont été plus élevés au cours de l'exercice 2006, surtout en raison de l'étude de faisabilité des appareils *CSeries*.

CARNET DE COMMANDES

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

(en milliards de dollars)	2006	2005
Programmes d'avions	9,6 \$	9,1 \$
Formation à l'aviation militaire	1,1	1,1
	10,7 \$	10,2 \$

L'augmentation du carnet de commandes d'un exercice à l'autre découle principalement de solides nouvelles commandes d'avions d'affaires et de turbopropulseurs, en partie contrebalancées par un recul du carnet de commandes d'avions de série *CRJ*.

MAIN-D'ŒUVRE ET RELATIONS DE TRAVAIL

Le nombre total d'employés et le pourcentage d'employés visés par des conventions collectives se présentaient comme suit aux 31 janvier :

	2006	2005
Nombre total d'employés	26 800	27 100
Pourcentage d'employés visés par des conventions collectives	56 %	56 %

La baisse de 1 % du nombre total d'employés est essentiellement attribuable aux cessations d'emplois par suite des réductions de personnel déjà annoncées relativement à l'ajustement de la cadence de production de l'appareil *CRJ200* de 50 sièges. Presque toutes les cessations d'emploi ont eu lieu au cours de l'exercice 2006. Il reste environ 355 mises à pied à faire, qui devraient avoir lieu d'ici juillet 2006.

Le 31 janvier 2006, la Société a annoncé que les conditions actuelles du marché ne justifiaient pas le lancement du programme *CSeries* pour le moment. La majorité des employés du programme *CSeries* sera réaffectée au développement des possibilités relatives aux biréacteurs régionaux et aux turbopropulseurs en vue de répondre aux besoins futurs des transporteurs aériens régionaux dans le secteur des avions de 80 à 100 sièges. Une petite équipe d'environ 50 employés demeurera affectée au programme *CSeries* afin d'en élaborer davantage le plan d'affaires. La décision de ne pas lancer le programme *CSeries* pour le moment n'a pas entraîné d'autres dépenses liées à la réduction de la main-d'œuvre pour l'exercice 2006.

Au cours de l'exercice 2007, des conventions collectives avec les syndicats suivants doivent être renouvelées :

- **Montréal** – Au cours de l'exercice 2006, la Société s'est entendue avec la section locale 712 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (« AIMTA ») sur le renouvellement de la convention collective pour une durée de six ans. Ce syndicat est le plus important, visant environ 5300 employés à Montréal, et l'entente est en vigueur depuis le début de décembre 2005. Cette convention était conditionnelle à l'attribution à la région de Montréal de l'assemblage des appareils *CSeries*. Étant donné que la Société a décidé de ne pas lancer le programme des appareils *CSeries* pour le moment, cette convention collective est en voie d'être renégo-ciée.
- **Wichita** – La convention collective de l'AIMTA, visant près de 1400 employés à Wichita, vient à échéance le 2 octobre 2006.
- **Toronto** – La convention collective des Travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile, visant environ 2500 employés à Toronto, vient à échéance le 22 juin 2006.
- **Belfast** – Les conventions collectives des syndicats Amicus, Amalgamated Transport & General Workers Union et General Machinists & Boilermakers, visant environ 4300 employés à Belfast, viennent à échéance le 24 janvier 2007.

II AVIONS D'AFFAIRES

INDUCTEURS DE MARCHÉ

En tout, 750 biréacteurs d'affaires ont été livrés au cours de l'année civile 2005, selon la General Aviation Manufacturers Association (« GAMA »), soit légèrement en deçà du sommet atteint en 2001.

Performance économique américaine

Le marché américain demeure encore le principal marché pour les ventes d'avions d'affaires. Une économie américaine forte affichant une croissance stable du PIB en dollars constants et une hausse des profits des sociétés se traduisent habituellement par un nombre élevé de livraisons d'avions. D'après le rapport du Blue Chip Economic Indicators publié le 10 février 2006, la croissance du PIB américain en dollars constants s'est établie à 3,5 % pour l'année civile 2005 (3,7 % pour l'année civile 2004). Des prévisions récentes de Honeywell Aerospace indiquent que si la croissance du PIB américain en dollars constants dépasse 3 % au cours des 12 à 18 prochains mois, la vitalité du marché des avions d'affaires devrait se maintenir.

Marchés internationaux

Au cours de l'année civile 2005, il y a eu une augmentation en pourcentage des ventes effectuées à l'extérieur de l'Amérique du Nord pour tous les avionneurs. Le recul du dollar américain au cours des dernières années, comparativement à l'euro, le résultat d'une forte performance économique en Europe et l'émergence de nouveaux marchés, comme la Chine, l'Europe de l'Est et l'Inde, ont contribué à stimuler les ventes à l'échelle internationale.

Stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion et justes valeurs marchandes

Le niveau des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion et les prix obtenus pour ces avions (justes valeurs marchandes) demeurent des inducteurs clés de l'industrie. Avec l'augmentation des stocks d'avions d'occasion, leurs prix peuvent chuter, ces avions devenant plus abordables pour les acheteurs. Lorsque la disponibilité d'avions d'occasion sur le marché est faible, leurs prix peuvent augmenter, réduisant ainsi l'écart avec le prix d'un avion neuf, ce qui rend le choix d'un nouvel avion plus attrayant pour un acheteur potentiel. D'après des extraits mensuels de la base de données Jetnet, le nombre de biréacteurs d'affaires d'occasion disponibles à la vente totalisait 1602 unités au 31 décembre 2005 en regard de 1786 unités au 31 décembre 2004, soit un recul de 10 %. Ce recul a contribué à accroître la juste valeur marchande des biréacteurs d'affaires d'occasion.

Lancement de nouveaux modèles d'avion

L'introduction de nouveaux modèles d'avion stimule la demande des avions d'affaires. Au fur et à mesure que de nouveaux produits sont lancés, le consommateur dispose d'un meilleur choix de modèles selon une variété de prix et d'éléments de performance. Le lancement d'un nouveau produit peut attirer de nouveaux acheteurs potentiels si ce modèle répond à leurs besoins en matière de prix et de capacité. Les consommateurs qui sont déjà propriétaires d'un avion d'affaires pourraient être tentés de le remplacer par un modèle plus évolué qui offre les développements technologiques les plus récents. D'autres acheteurs potentiels pourraient être attirés par un nouveau produit dans une catégorie où ce type de produit n'existait pas auparavant. Au cours de l'exercice 2006, Aéronautique a lancé les avions dérivés *Learjet 60 XR* et *Challenger 605* en plus de lancer les appareils de série *Challenger 800*.

CONCURRENCE

Dans l'ensemble, le marché des biréacteurs d'affaires se divise en appareils à fuselage étroit et en appareils à large fuselage, selon la taille de la cabine, la distance franchissable et le prix des appareils. Les avions à fuselage étroit se subdivisent en quatre catégories distinctes, allant de la plus petite à la plus grande taille : les appareils très légers, légers, légers-supérieurs et intermédiaires. Les avions à large fuselage se subdivisent en cinq catégories distinctes, allant de la plus petite à la plus grande taille : les appareils superintermédiaires, de grande dimension, de très grande dimension, très long-courrier et les avions d'entreprise. Les commandes, les livraisons et la part de marché de la catégorie des avions d'entreprise, représentés par les appareils de série *Challenger 800*, sont présentées dans la section sur les avions régionaux du présent rapport.

Les principaux concurrents de Aéronautique dans la catégorie des biréacteurs d'affaires à fuselage étroit sont : Cessna Aircraft Company (« Cessna »), filiale de Textron Inc., Raytheon Aircraft (« Raytheon »), filiale de Raytheon Company, et Embraer Executive Jets, filiale de Embraer-Empresa Brasileira de Aeronáutica SA (« Embraer »). Les principaux concurrents de Aéronautique dans la catégorie des biréacteurs d'affaires à large fuselage sont : Gulfstream Aerospace Corporation (« Gulfstream »), filiale de General Dynamics et Dassault Aviation (« Dassault »).

Le tableau ci-dessous illustre les principaux concurrents de Aéronautique par catégorie (les zones ombragées représentent les catégories dans lesquelles les concurrents de Aéronautique offrent des produits ou des produits en développement) :

	Fuselage étroit				Large fuselage			
	Très léger	Léger	Léger-supérieur	Intermédiaire	Superintermédiaire	Grande dimension	Très grande dimension	Très long-courrier
Aéronautique⁽¹⁾		L40/ L40 XR	L45/ L45 XR	L60/L60 XR	CL300	CL604/ CL605	G5000	GEX GEX XRS
Cessna								
Raytheon								
Embraer								
Gulfstream								
Dassault								

⁽¹⁾ L pour *Learjet*, CL pour *Challenger*, G pour *Global* et GEX pour *Global Express*.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

- En novembre 2005, Aéronautique a lancé l'appareil *Challenger 605*, qui présente un cockpit de pointe, un intérieur réaménagé plus spacieux et une plus grande capacité de charge utile offrant plus de flexibilité pour l'ajout d'options, de passagers ou de carburant. En janvier 2006, l'avion *Challenger 605* a effectué avec succès son vol inaugural.
- En novembre 2005, Aéronautique a lancé l'appareil *Learjet 60 XR*. Ce modèle propose toujours la combinaison de valeur et de performances à haute vitesse de l'avion *Learjet 60* tout en ajoutant un cockpit de pointe, de même qu'une cabine à plafond haut redessinée pour le style, le confort et la fonctionnalité.
- En novembre 2005, Transports Canada (« TC »), la Federal Aviation Administration des États-Unis (« FAA ») et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (« AESA ») ont accordé leur autorisation à la pleine exploitation du système de vision de vol amélioré Bombardier Enhanced Vision System (« BEVS »). Ce système, offert dans les appareils *Bombardier Global 5000*, *Global Express* et *Global Express XRS*, procure aux pilotes une meilleure conscience situationnelle et la capacité de voir les feux de piste et l'environnement au sol dans des conditions d'exploitation difficiles.
- En mai 2005, Aéronautique a lancé les Corporate Shuttle Solutions de Bombardier, une gamme complète de biréacteurs navettes d'entreprise, appuyée par une équipe complète qui provient d'ingénierie, de planification de programmes, de ventes et de soutien à la clientèle. Fondé sur la plateforme de la série *CRJ*, les appareils *Challenger 850*, *870* et *890* offrent les avantages éprouvés d'une large cabine et de faibles coûts d'exploitation directs, ainsi qu'un taux de ponctualité et une facilité de maintenance exceptionnels.

LIVRAISONS D'AVIONS

Les livraisons d'avions d'affaires ont été comme suit pour les exercices indiqués :

	2006		2005	
	<i>Flexjet</i>	Total	<i>Flexjet</i>	Total
Biréacteurs d'affaires à fuselage étroit				
<i>Learjet 40/40 XR</i>	20	4	11	3
<i>Learjet 45/45 XR</i>	29	2	23	-
<i>Learjet 60</i>	14	-	10	-
Biréacteurs d'affaires à large fuselage				
<i>Challenger 300</i>	44	8	21	7
<i>Challenger 604</i>	35	-	31	-
<i>Bombardier Global 5000</i>	14	-	9	-
<i>Global Express/Global Express XRS</i>	16	-	13	-
	172	14	118	10
		186		128

L'augmentation de 45 % du nombre de livraisons d'avions d'affaires a principalement découlé de l'accélération de la production des modèles plus récents (*Challenger 300* et *Learjet 40*), de l'introduction de nouveaux dérivés (principalement les avions *Learjet 40 XR* et *Learjet 45 XR*), ainsi que du raffermissement du marché des avions d'affaires. Le nombre de livraisons a progressé pour tous les modèles d'avions d'affaires.

COMMANDES NETTES

Au cours de l'exercice 2006, Aéronautique a reçu des commandes nettes de 210 avions d'affaires, comparativement à des commandes nettes de 154 avions d'affaires au cours de l'exercice 2005, ce qui représente une hausse de 36 %. Le nombre de commandes nettes reçues au cours de l'exercice 2006 est le plus élevé depuis l'exercice 2000. Cette hausse témoigne de la vigueur continue du marché des avions d'affaires, du bon positionnement des produits sur le marché et des investissements faits par Aéronautique pour répondre à l'évolution des besoins de la clientèle.

Le carnet de commandes des avions d'affaires demeure solide pour chaque famille de produits.

PART DE MARCHÉ

Aéronautique livre concurrence dans huit des neuf catégories de marché, ce qui, sur le plan des revenus, représente 97 % de l'ensemble du marché des avions d'affaires pour l'année civile 2005 (comparativement à 96 % au cours de l'année civile 2004). Les commandes, les livraisons et la part de marché de la catégorie des avions d'entreprise sont présentées dans la section sur les avions régionaux du présent rapport.

L'évaluation des parts de marché dans l'industrie des avions d'affaires se fonde sur les données de livraison de GAMA pour l'année civile et, par conséquent, ne correspond pas au nombre de livraisons d'avions enregistré au cours de l'exercice de la Société terminé le 31 janvier. Pour certains concurrents, GAMA fournit seulement de l'information par famille de produits. En pareils cas, Aéronautique estime le nombre de livraisons par catégorie, d'après les registres de la FAA, d'autres bases de données, les tendances historiques et la veille concurrentielle.

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

Catégorie	Produit	2005			2004		
		Marché total (en unités) ⁽¹⁾	Aéronautique		Marché total (en unités) ⁽¹⁾	Aéronautique	
			Total des livraisons (en unités)	Part de marché		Total des livraisons (en unités)	Part de marché
Léger	<i>Learjet 40/40 XR</i>	156	21	13 %	100	17	17 %
Léger-supérieur	<i>Learjet 45/45 XR</i>	92	28	30 %	77	22	29 %
Intermédiaire	<i>Learjet 60</i>	126	18	14 %	71	9	13 %
Superintermédiaire	<i>Challenger 300</i>	91	50	55 %	67	28	42 %
Grande dimension	<i>Challenger 604</i>	71	36	51 %	82	29	35 %
Très grande dimension	<i>Bombardier Global 5000</i>	55	17	31 %	37	4	11 %
Très long-courrier	<i>Global Express/ Global Express XRS</i>	49	13	27 %	48	20	42 %
		640	183	29 %	482	129	27 %

⁽¹⁾ Le nombre de livraisons dans la catégorie des appareils très légers (71 unités pour l'année civile 2005 et 84 unités pour l'année civile 2004) n'est pas inclus dans le marché total ci-dessus étant donné que Aéronautique n'offre pas de produits dans cette catégorie.

Au cours de l'année civile 2005, la hausse de 33 % du marché total et l'augmentation de deux points de pourcentage de la part de marché de Aéronautique dans les catégories où elle livre concurrence reflètent essentiellement l'accélération de la production des appareils *Challenger 300* et le raffermissement général du marché des avions d'affaires, attribuables à la solide conjoncture économique et à la croissance des marchés émergents.

PERSPECTIVES

Dans les catégories de marché où Aéronautique livre concurrence, il est prévu que la concurrence demeurera vive au cours des prochaines années, puisque tous les avionneurs offriront des améliorations de produits pour stimuler la demande.

D'après un consensus de 53 économistes renommés publié par le Blue Chip Economic Indicators le 10 février 2006, l'estimation de la croissance du PIB américain en dollars constants, s'établit à 3,3 % pour l'année civile 2006, ce qui devrait appuyer la vigueur continue du marché des avions d'affaires pour la prochaine année. Selon un rapport publié par le Transportation Research Board de la FAA daté de janvier 2006 relativement aux catégories de marché dans lesquelles Aéronautique livre concurrence, l'estimation consensuelle du nombre de livraisons d'avions atteindra à 650 avions par année, en moyenne, au cours des dix prochaines années. Ce chiffre se compare aux 500 unités livrées annuellement pendant la période allant de 1996 à 2005.

La hausse des coûts de l'énergie, l'introduction possible de frais d'utilisation (frais imposés à ceux qui utilisent le système de contrôle aérien, peu importe la taille de l'appareil) et la réduction des allègements fiscaux proposée au titre de l'usage personnel et à des fins de divertissement d'un avion d'affaires pourrait ralentir la demande des avions d'affaires aux États-Unis. Les marchés émergents, comme la Chine, l'Inde et les pays d'Europe de l'Est, offrent les meilleures possibilités d'expansion des activités d'avions d'affaires et de l'infrastructure connexe.

Au cours de l'année civile 2005, Aéronautique a repris sa position de leadership dans le marché des avions d'affaires au chapitre des revenus. Aéronautique est bien placé pour tirer parti d'une croissance soutenue du marché des avions d'affaires. Aéronautique propose la plus vaste gamme de produits dans le marché et offre à la clientèle des solutions de transport complètes, y compris des services de nolisement d'affaires (*Skyjet*), un programme de multipropriété (*Flexjet*) et les navettes d'entreprise (Corporate Shuttle Solutions de Bombardier).

III AVIONS RÉGIONAUX

INDUCTEURS DE MARCHÉ

Conjoncture économique

Les transporteurs aériens continuent de restructurer leurs réseaux et de s'appuyer sur leurs transporteurs régionaux partenaires pour offrir des avions de moindre capacité à des coûts concurrentiels, pour compléter et remplacer leurs propres avions à capacité plus grande, ainsi que pour ouvrir de nouveaux marchés. Cette

situation a largement contribué à la croissance de l'industrie du transport aérien régional comme le présente le tableau ci-après (Augmentation d'un exercice à l'autre du trafic aérien).

L'industrie du transport aérien aux États-Unis continue de relever des défis financiers et a vécu une restructuration considérable.

- Delta Air Lines a vendu Atlantic Southeast Airlines (« ASA ») à SkyWest, Inc. ASA est dorénavant une filiale en propriété exclusive de SkyWest Holdings Inc. SkyWest Holdings Inc., qui avait commandé 18 avions *CRJ200*, a depuis modifié sa commande en faveur d'avions *CRJ700* et placé une commande additionnelle pour quatre avions *CRJ700* au cours de l'exercice 2006.
- US Airways, autre client de Aéronautique pour les avions régionaux, a récemment fusionné avec America West pour former un nouveau transporteur appelé US Airways et n'est plus sous la protection de la loi sur les faillites des États-Unis (« chapitre 11 »). Depuis que US Airways n'est plus sous la protection du chapitre 11, Aéronautique négocie la confirmation de 30 avions au carnet de commandes.
- Le 1^{er} février 2006, UAL Corporation, la société de portefeuille dont la principale filiale est United Airlines, a annoncé qu'elle n'est officiellement plus sous la protection du chapitre 11. Un nombre important d'avions de série *CRJ* est exploité par des transporteurs aériens régionaux indépendants affiliés à la marque United Express. United Airlines ne détient aucune participation dans ses affiliés régionaux.
- Delta Air Lines, Northwest Airlines, Mesaba Airlines et FLYi (« Independence Air »), toutes clientes de Aéronautique, se sont placées sous la protection du chapitre 11. Les activités de FLYi ont cessé le 5 janvier 2006, et la société aérienne fait l'objet d'une liquidation en vertu de la loi sur les faillites des États-Unis.
- Ces développements ont entraîné le retour de certains appareils *CRJ100/200* à leurs créanciers ou encore leur mise à l'arrêt, tel que décrit ci-dessous :
 - Northwest Airlines a choisi de retourner 15 avions *CRJ200* aux créanciers dans le cadre de son plan de réorganisation.
 - Delta Air Lines a annoncé son intention de retirer du service commercial jusqu'à 30 avions *CRJ100/200* exploités par Comair, Inc.
 - L'arrêt des activités de Independence Air s'est traduit par la mise hors service de 58 avions *CRJ200*.
- D'après ce qui précède, environ 100 avions *CRJ100/200* peuvent être retournés aux créanciers ou encore mis à l'arrêt, soit près de 10 % de la flotte mondiale d'avions *CRJ100/200*. Aéronautique travaille directement avec les propriétaires et les locataires exploitants de ces avions pour en assurer la remise en marché, tout particulièrement à l'extérieur du marché américain traditionnel et auprès des nouvelles sociétés aériennes. Le reste de la flotte demeure en service commercial, alors que les biréacteurs régionaux de plus petite taille continuent de jouer un rôle essentiel dans les réseaux américains et aideront les sociétés aériennes à exploiter de nouveaux marchés et à offrir des liaisons en périodes moins achalandées.

Disponibilité du financement d'avions

La disponibilité du financement d'avions régionaux demeure un défi de taille. Les coûts liés à la propriété d'un avion constituent une tranche importante des frais d'exploitation pour la plupart des sociétés aériennes. Ainsi, la disponibilité d'un financement attrayant représente une part importante des plans d'affaires des clients de Aéronautique. À l'échelle mondiale, la pression exercée sur les flux de trésorerie des transporteurs aériens a influé sur le financement d'avions. En outre, l'industrie aérienne américaine a été particulièrement touchée par l'incidence des faillites des grandes sociétés aériennes. Aéronautique a travaillé étroitement, et continue de le faire, avec les grandes institutions financières pour aider les transporteurs aériens régionaux à obtenir du financement.

Revenus passagers-milles et capacité de passagers disponible

Les principales sociétés aériennes ont continué d'impartir des liaisons à leurs partenaires régionaux afin de réduire les coûts. Les transporteurs aériens régionaux optent pour l'achat de nouveaux avions offrant une plus grande capacité, passant des avions de 30 et 50 sièges à des avions de 70 et 90 sièges. Cette évolution est attribuable aux coûts moins élevés des sièges-milles offerts par les avions de plus grande taille, ce qui contribue à préserver la rentabilité des sociétés aériennes, même en période où les tarifs sont très bas. En outre, des sièges additionnels permettent aux sociétés aériennes de transporter plus de passagers, le trafic-passagers se remettant encore du creux entraîné par les événements du 11 septembre 2001.

D'après un rapport de *Airline Monitor* daté de janvier-février 2006, au cours de l'année civile 2005, les transporteurs aériens régionaux américains ont affiché une forte augmentation, en pourcentage d'un exercice à l'autre des revenus passagers-milles et des sièges-milles offerts, comparativement aux grandes sociétés aériennes, comme l'indique le tableau ci-après.

Augmentation d'un exercice à l'autre du trafic aérien américain

	2005		2004 ⁽³⁾	
	Transporteurs aériens régionaux	Grandes sociétés aériennes	Transporteurs aériens régionaux	Grandes sociétés aériennes
Revenus passagers-milles ⁽¹⁾	21,3 %	4,7 %	28,2 %	9,4 %
Sièges-milles offerts ⁽²⁾	17,6 %	1,8 %	23,9 %	6,3 %

⁽¹⁾ Les revenus passagers-milles sont une mesure du trafic-passagers payant et représentent la demande de passagers pour le transport aérien, définis comme un passager payant transporté sur un mille.

⁽²⁾ Les sièges-milles offerts sont une mesure de la capacité de passagers disponible et représentent un siège transporté sur un mille, qu'un passager l'occupe ou non.

⁽³⁾ Les chiffres de l'année civile 2004 ont été retraités par *Airline Monitor*.

Prix du carburant

Les hausses du prix du pétrole brut, qui ont commencé au milieu de 2003, continuent d'exercer de la pression sur les résultats des sociétés aériennes. Ainsi, les grandes sociétés aériennes continuent d'impartir des liaisons à leurs partenaires régionaux afin de réduire les coûts. Les achats de nouveaux avions des transporteurs aériens régionaux évoluent vers des avions de plus grande capacité qui offrent des coûts de sièges-milles moins élevés, ce qui contribue à préserver la rentabilité des sociétés aériennes, même en période où les tarifs sont très bas.

Les coûts des turbopropulseurs, qui reposent sur des coûts d'entretien, de carburant et d'acquisition beaucoup moins élevés pour les vols court courrier, sont devenus plus attrayants compte tenu de la hausse des prix du carburant.

Clauses de portée

Les clauses de portée des conventions collectives des pilotes, qui restreignent l'exploitation de biréacteurs de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliées régionales, évoluent de plus en plus vers des avions régionaux de plus grande capacité afin de permettre aux grandes sociétés aériennes et aux transporteurs régionaux de mieux rivaliser dans un contexte où les rendements sont faibles. Parmi les clauses de portée plus libérales, notons les cas de Delta, United, US Airways et Air Canada/Jazz Air Inc.

CONCURRENCE

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

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

	Biréacteurs régionaux				Turbopropulseurs		
	20 - 39	40 - 59	60 - 79	80 - 90	20 - 39	40 - 59	60 - 90
Aéronautique		Communauté des produits CRJ200 CRJ700/705 CRJ900			Communauté des produits Q200 Q300 Q400		
Embraer							
ATR							

Aéronautique propose des familles d'avions qui offrent une communauté de produits dans les catégories des biréacteurs régionaux et des turbopropulseurs :

Biréacteurs régionaux

La famille des appareils de série *CRJ* offrent aux transporteurs régionaux une solution réseau composée d'appareils de 40 à 86 sièges dont la communauté inclut des compétences d'équipages, des pièces de rechange et des procédures d'entretien communes. Aéronautique croit que cette famille procure un avantage économique sur les appareils de la concurrence en raison de leur vitesse plus élevée, de leur efficacité énergétique supérieure et de leurs coûts d'entretien plus faibles.

Turbopropulseurs

La famille des appareils de *Série Q* offre des turbopropulseurs de 37 à 78 sièges dont la communauté inclut des compétences d'équipages, des pièces de rechange et des procédures d'entretien communes. L'avantage concurrentiel de l'avion *Q400* réside dans ses économies d'exploitation supérieures, offrant le coût par siège le moins élevé de l'industrie. Il offre également une distance franchissable et une vitesse digne d'un avion à réaction, ce qui permet aux transporteurs aériens régionaux d'exploiter l'avion *Q400* dans des marchés qui n'étaient pas traditionnellement desservis par les turbopropulseurs.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

L'approbation a été obtenue de TC pour quatre programmes d'amélioration des appareils de série *CRJ* :

- L'ensemble d'améliorations des performances (« EPP ») de l'avion *CRJ900* assure une meilleure performance au décollage et à l'atterrissage et une plus grande distance franchissable, tout en favorisant une consommation de carburant moins élevée.
- L'appareil *CRJ900 LR* (long-courrier) procure une plus grande capacité de charge utile et, quand tous les sièges sont occupés, peut se déplacer sur une distance de plus de 2103 milles (3385 km), une augmentation de 270 milles (435 km) par rapport à l'avion *CRJ900 ER* (distance franchissable accrue).
- La mise à niveau du moteur de l'avion *CRJ700* offre aux exploitants des économies de coûts d'entretien de moteur allant jusqu'à 15 % sur 15 ans. En outre, la mise à niveau permet aux exploitants de transporter un seul type de moteur de rechange en appui à une flotte mixte d'avions *CRJ700/705/900*, simplifiant la gestion de la flotte et réduisant considérablement l'investissement dans les pièces de rechange.
- Le *CRJ705*, le premier biréacteur régional de 75 sièges livré à Air Canada en mai 2005, est aussi équipé de l'EPP.

Par ailleurs, l'appareil *CRJ700* a également reçu la certification relative au niveau sonore, celui-ci étant inférieur aux plus récentes exigences contraignantes du chapitre 4 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (« OACI »). Comme son frère plus grand, l'avion *CRJ900* (le premier avion commercial à se conformer au chapitre 4), l'avion *CRJ700* procurera une flexibilité d'exploitation accrue dans les aéroports plus sensibles au bruit.

Parmi les développements de l'avion *Q400*, notons un ensemble de pilotage amélioré favorisant la conscience situationnelle et la productivité du pilote. En outre, une variante optionnelle sur la masse brute améliorée est désormais offerte, augmentant la capacité de charge utile de 1000 livres (454 kg) par rapport à la variante de la masse brute.

LIVRAISONS D'AVIONS

Le nombre de livraisons d'avions régionaux était comme suit pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Biréacteurs régionaux		
<i>CRJ200</i> ⁽¹⁾	44	100
<i>CRJ700</i>	50	64
<i>CRJ705</i>	15	-
<i>CRJ900</i>	12	14
Turbopropulseurs		
<i>Q200</i>	1	1
<i>Q300</i>	11	5
<i>Q400</i>	16	16
	149	200

⁽¹⁾ Comprend 11 livraisons d'avions d'entreprise au cours de l'exercice 2006 (trois livraisons au cours de l'exercice 2005).

La baisse de 26 % du nombre de livraisons d'avions régionaux découle essentiellement du plus faible nombre de livraisons d'avions *CRJ200*, ce qui correspond aux tendances actuelles du marché, ce qui indique une réduction de la demande de biréacteurs régionaux de 50 sièges.

CARNET DE COMMANDES

Aéronautique a reçu les principales commandes nettes suivantes pour l'exercice 2006 :

Client	Appareil	Nombre
Biréacteurs régionaux		
SkyWest	<i>CRJ700</i>	24
Deutsche Lufthansa AG	<i>CRJ900</i>	12
GoJet Airlines	<i>CRJ700</i>	4
Atlasjet	<i>CRJ900</i>	3
Turbopropulseurs		
Porter Airlines	<i>Q400</i>	10
Jeju Air	<i>Q400</i>	5
Horizon Air	<i>Q400</i>	5
FlyBE	<i>Q400</i>	4
Carribbean Aircraft Leasing (BVI) Limited	<i>Q300</i>	4

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

				2006 ⁽¹⁾	2005 ⁽¹⁾
	Commandes	Échanges	Annulations/ retraits	Commandes nettes	Commandes nettes
Biréacteurs régionaux					
<i>CRJ200</i>	24	(23)	(16)	(15)	25
<i>CRJ700</i>	35	15	(6)	44	25
<i>CRJ705</i>	-	-	-	-	15
<i>CRJ900</i>	16	1	-	17	6
Turbopropulseurs					
<i>Q200</i>	2	-	-	2	1
<i>Q300</i>	8	-	-	8	22
<i>Q400</i>	27	7	-	34	39
	112	-	(22)	90	133

⁽¹⁾ Comprend neuf commandes nettes dans la catégorie des avions d'entreprise pour l'exercice 2006 (cinq commandes nettes pour l'exercice 2005).

Par suite du dépôt de la demande de réorganisation de Northwest Airlines en vertu du chapitre 11, Aéronautique a volontairement retiré 13 avions *CRJ200* de son carnet de commandes au troisième trimestre de l'exercice 2006.

Le 14 mars 2005, GoJet Airlines a passé une commande pour dix avions *CRJ700*. Par la suite, les droits sur six appareils ont été transférés à General Electric Capital Aviation Services (« GECAS »). Aéronautique a donc libéré GECAS de son engagement préalable d'acheter six avions *CRJ700*, et le carnet de commandes a été réduit en conséquence.

Au cours du premier trimestre de l'exercice 2006, Eurowings a annulé trois avions *CRJ200*.

Au cours de l'exercice 2006, des commandes pour 23 avions *CRJ200*, auparavant reçues de SkyWest et Air Nostrum, ont été remplacées par 22 appareils *CRJ700* et un appareil *CRJ900*. En outre, Horizon Air a échangé sept commandes du biréacteur régional *CRJ700* contre sept turbopropulseurs *Q400*.

Le carnet de commandes d'avions régionaux, ainsi que les options et les commandes conditionnelles, se présentaient comme suit au 31 janvier 2006 :

	Commandes fermes ⁽¹⁾	Options et commandes conditionnelles
Biréacteurs régionaux		
CRJ200	17	342
CRJ700	51	336
CRJ705	-	15
CRJ900	23	20
Turbopropulseurs		
Q200	2	2
Q300	20	11
Q400	64	82
	177	808

⁽¹⁾ Le carnet de commandes compte 37 commandes fermes assorties de droits de conversion en d'autres avions régionaux.

PART DE MARCHÉ

L'évaluation de la part de marché dans le secteur des avions régionaux repose sur le nombre brut de nouvelles commandes et le nombre de livraisons d'avions enregistrées pendant l'année civile, ce qui ne correspond pas au nombre brut de nouvelles commandes et au nombre de livraisons d'avions enregistrées au cours de l'exercice de la Société terminé le 31 janvier.

Part de marché fondée sur les commandes brutes

Le nombre brut total de nouvelles commandes et la part de marché de Aéronautique, dans les catégories où elle livre concurrence, se présentaient comme suit pour les années civiles indiquées :

	2005			2004		
	Aéronautique			Aéronautique		
	Marché mondial (en unités) ⁽¹⁾	Nombre brut de nouvelles commandes (en unités) ⁽¹⁾	Part de marché ⁽¹⁾	Marché mondial (en unités) ⁽¹⁾	Nombre brut de nouvelles commandes (en unités) ⁽¹⁾	Part de marché ⁽¹⁾
Série CRJ	139 ⁽²⁾	85	61 %	241 ⁽²⁾	157	65 %
Série Q	151 ⁽³⁾	61	40 %	47 ⁽³⁾	35	74 %
	290	146	50 %	288	192	67 %

⁽¹⁾ Le nombre brut de commandes et la part de marché de la catégorie des avions d'entreprise ont été exclus du tableau ci-dessus, cette information n'étant pas disponible.

⁽²⁾ Appareils de 40 à 90 sièges.

⁽³⁾ Appareils de 20 à 90 sièges.

Source : Rapports de la concurrence.

Au cours de l'année civile 2005, le marché mondial des avions régionaux, mesuré en nombre brut de nouvelles commandes, est demeuré stable. Cependant, il y a eu un changement important dans la combinaison d'avions commandés. Pour la première fois depuis des années, les commandes de turbopropulseurs ont dépassé celles des biréacteurs régionaux, les commandes de turbopropulseurs augmentant de 221 points de pourcentage et les commandes de biréacteurs régionaux diminuant de 42 points de pourcentage.

La part de marché de Aéronautique dans les catégories où elle livre concurrence a reculé de 17 points de pourcentage. Ce recul est essentiellement attribuable à l'obtention par un concurrent de Aéronautique de deux importantes commandes de turbopropulseurs en Inde.

Part de marché fondée sur le nombre de livraisons

Le nombre total de livraisons et la part de marché de Aéronautique, dans les catégories où elle livre concurrence, étaient les suivants pour les années civiles indiquées :

	2005			2004		
	Aéronautique			Aéronautique		
	Marché mondial (en unités)	Total des livraisons (en unités)	Part de marché	Marché mondial (en unités) ⁽⁴⁾	Total des livraisons (en unités) ⁽⁴⁾	Part de marché ⁽⁴⁾
Série CRJ	233 ⁽¹⁾	125	54 %	309 ⁽¹⁾	175	57 %
Série Q	43 ⁽²⁾	28	65 %	32 ⁽²⁾	19	59 %
Avions d'entreprise	39 ⁽³⁾	5	13 %	26 ⁽³⁾	1	4 %
	315	158	50 %	367	195	53 %

⁽¹⁾ Appareils de 40 à 90 sièges.

⁽²⁾ Appareils de 20 à 90 sièges.

⁽³⁾ L'information sur le marché mondial des avions d'entreprise est tirée de GAMA. L'information de GAMA pour 2004 a été retraitée pour présenter les livraisons de Aéronautique dans la catégorie des avions d'entreprise.

⁽⁴⁾ Les chiffres de 2004 ont été retraités pour présenter séparément la part de marché des avions d'entreprise.

Source : Rapports de la concurrence et de GAMA.

Au cours de l'année civile 2005, le marché mondial des avions régionaux, mesuré en fonction du nombre de livraisons, a reculé de 14 %. Ce recul correspond à la tendance actuelle du marché qui indique une réduction de la demande des biréacteurs régionaux de plus petite taille.

Au cours de l'année civile 2005, la part de marché de Aéronautique dans les catégories où elle livre concurrence a diminué de trois points de pourcentage, surtout en raison de la baisse de la part du marché des biréacteurs régionaux, en partie compensée par la hausse de la part du marché des turbopropulseurs.

PERSPECTIVES

En plus de répondre aux exigences des sociétés aériennes qui demandent des avions exceptionnellement rentables au chapitre des coûts d'exploitation, Aéronautique a commencé à étudier des options potentielles d'avions de 80 à 100 sièges sur les plateformes reconnues des appareils de série CRJ et de Série Q.

Le portefeuille de Aéronautique compte actuellement deux familles reconnues d'avions régionaux exploitées par 12 des 20 plus grandes sociétés aériennes du monde, leurs filiales et leurs sociétés affiliées (selon un rapport publié par *Air Transport World* daté de janvier 2006, en fonction des revenus passagers-milles de janvier à novembre 2005).

Série CRJ

La concurrence dans la catégorie des biréacteurs régionaux de 70 à 90 sièges restera vive. Aéronautique croit être bien positionné dans cette catégorie compte tenu des avantages économiques de ses produits, les avantages de communauté pour la famille des appareils de série CRJ de 40 à 86 sièges et de l'importance du parc d'avions CRJ100/200. Ainsi, il est possible que les clients de ces avions décident de passer aux avions de plus grande capacité CRJ700, CRJ705 et CRJ900.

Les modèles de plus grande taille seront au cœur des activités de vente des avions de série CRJ. Le parc actuel semble répondre à la demande de nouveaux biréacteurs régionaux de 50 sièges. C'est pourquoi Aéronautique a annoncé la suspension temporaire de la production de l'avion CRJ200 en octobre 2005. En février 2006, Aéronautique a annoncé qu'il relançait la production de la plateforme des avions CRJ200/Challenger 850 surtout afin de répondre à la demande actuelle et prévue des biréacteurs d'affaires Challenger 850. En outre, Aéronautique étudiera les possibilités de remettre en marché les avions CRJ200 d'occasion dans les marchés des transporteurs régionaux en Chine, en Russie, en Inde et en Amérique latine, tout en explorant les possibilités de l'avion CRJ200 dans le marché des aéronefs cargos.

Série Q

En raison des coûts d'exploitation moins élevés des turbopropulseurs, ce secteur a connu une augmentation considérable du nombre de commandes à l'échelle mondiale, cette tendance devant se maintenir. Aéronautique continue d'être bien positionné pour tirer parti de la croissance de ce marché grâce à sa gamme de turbopropulseurs silencieux de nouvelle génération de *Série Q*.

Une réduction des coûts liés aux sièges-milles s'imposant devant la persistance du contexte difficile de l'industrie aérienne, Aéronautique prévoit une augmentation de la demande pour les avions régionaux de plus grande taille, comme les appareils *CRJ700*, *CRJ705*, *CRJ900* et *Q400*. Trouver des sources de financement attrayantes pour les avions régionaux devrait continuer de représenter un défi.

IV SERVICES À L'AVIATION ET PROGRAMME DU NOUVEL AVION COMMERCIAL

LOGISTIQUE DES PIÈCES

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

- des principaux centres de distribution de Chicago (238 000 pi² – 22 110 m²) et Francfort (50 000 pi² – 4650 m²);
- des dépôts de Montréal, Singapour, Sydney, Dubaï et Beijing.

Le 7 septembre 2005 et le 8 décembre 2005, Aéronautique a officiellement inauguré deux super-entrepôts de distribution de pièces d'avion respectivement à Chicago et Francfort. Ces entrepôts nouvellement construits servent de point de distribution centraux pour la presque totalité des pièces d'avion de Aéronautique, offrant aux exploitants de biréacteurs d'affaires et d'avions de ligne régionaux de Aéronautique dans le monde entier une meilleure disponibilité des pièces, de meilleurs services de livraison et une meilleure qualité de service.

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

Aéronautique livre concurrence à divers fournisseurs, petits et grands, de pièces aéronautiques. Les avantages concurrentiels de Aéronautique comprennent un accès à la plupart des pièces de rechange pour ses appareils, service géré au moyen d'un système intégré, ce qui permet de répondre rapidement aux demandes des clients, de réduire les coûts de stocks et d'améliorer le roulement des stocks. Aéronautique est également avantage en offrant la certification de fabricant de pièces d'origine (« OEM ») ainsi que des conseils techniques OEM. Aéronautique offre aussi à sa clientèle un certain nombre de programmes de pièces de rechange, notamment le programme *Smart Parts*, qui permet aux clients d'acheter des pièces de rechange à un coût établi par heure de vol.

ENTRETIEN D'AVIONS

Aéronautique offre des services d'entretien à sa clientèle d'avions d'affaires dans ses quatre centres exclusifs situés à Fort Lauderdale, Hartford, Wichita et Dallas, ainsi que dans un centre de services à Berlin, dans lequel la Société détient une participation. En outre, Aéronautique fournit des services d'entretien à ses clients d'avions d'affaires et d'avions régionaux dans deux centres situés à Tucson et Bridgeport.

Aéronautique est également associé à 31 centres de services autorisés répartis dans le monde, dont 28 pour les avions d'affaires et trois pour les avions régionaux, qui assurent des services complets aux exploitants. Ces centres sont situés en Europe, en Asie, en Afrique, en Australie, en Amérique du Nord et en Amérique du Sud.

FORMATION DES CLIENTS

Aéronautique offre une gamme complète de programmes de formation au pilotage et à l'entretien d'avions de série *CRJ* à Montréal ainsi que dans le cadre d'une coentreprise à Berlin.

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

FORMATION À L'AVIATION MILITAIRE

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

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

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

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

C SERIES

Au cours de l'exercice 2005, Aéronautique a mené une étude de faisabilité visant le développement d'une nouvelle génération d'appareils commerciaux appelés *C Series*. Les appareils *C Series* sont conçus pour devenir une famille d'appareils économiques, attrayants pour les passagers et polyvalents sur le plan de l'exploitation, et pour offrir aux grandes sociétés aériennes, à la fois aux transporteurs à faibles coûts en croissance rapide ainsi qu'aux transporteurs à réseau, des avions de 110 à 130 sièges avec une distance franchissable, des économies et une polyvalence accrues.

En mars 2005, le conseil d'administration de la Société a autorisé Aéronautique à offrir une nouvelle famille d'appareils *C Series* à des clients. Le conseil d'administration a également réitéré les trois conditions requises au lancement du programme à ce moment-là :

1. La famille de produits devait répondre à certains objectifs de performance opérationnelle, précisés au moment de l'obtention de l'autorisation à offrir l'appareil.
2. Le plan d'affaires du programme devait satisfaire certaines exigences, précisées au moment de l'obtention de l'autorisation à offrir l'appareil, y compris les engagements de financement.
3. Des engagements fermes de l'ordre de 50 à 100 avions devaient être reçus de la part des clients.

Le 31 janvier 2006, la Société a conclu qu'elle répondait aux deux premières conditions susmentionnées. Toutefois, en ce qui a trait à la troisième, les conditions actuelles du marché étaient telles, tout particulièrement l'instabilité financière de nombreux transporteurs aériens aux États-Unis, que le lancement du programme *C Series* n'était pas justifié à ce moment-là.

Le programme *C Series* n'a pas été annulé. Une petite équipe d'environ 50 employés demeurera affectée au programme afin d'élaborer davantage son plan d'affaires en se concentrant sur la recherche d'autres partenariats, notamment dans les grands marchés aéronautiques en plein essor. Aéronautique continuera d'explorer simultanément le potentiel du programme *C Series* et les occasions du marché des avions régionaux. Aéronautique va maintenant rediriger le travail du projet *C Series* et une majorité des employés du programme vers de nouvelles occasions liées aux biréacteurs régionaux et turbopropulseurs afin de répondre aux besoins futurs des transporteurs régionaux dans le marché des appareils de 80 à 100 sièges. Aéronautique maintient

fermement son engagement à l'égard du segment supérieur du marché régional et du segment inférieur du marché des avions des grands transporteurs et prévoit continuer d'explorer les occasions futures sur ces marchés.

AVIONS AMPHIBIES

Aéronautique construit et commercialise le turbopropulseur amphibie *Bombardier 415*, avion conçu pour la lutte contre les incendies. Il peut également s'adapter en version multimission, le *Bombardier 415MP* pouvant servir dans diverses missions spéciales, comme la recherche et le sauvetage, la protection de l'environnement, la patrouille côtière et le transport. La certification de l'appareil *Bombardier 415MP* multimission a été obtenue en mars 2004. La production du *Bombardier 415* a repris au cours de l'exercice 2006 en réponse à l'amélioration des conditions du marché. En février 2006, Aéronautique a relancé le programme d'avions *CL-215T* en réponse à la demande de la clientèle, principalement au Canada, à l'égard de la conversion d'un avion *CL-215* à moteur à pistons en un turbopropulseur. L'avion *CL-215T* converti affiche une performance équivalente à celle de l'avion *Bombardier 415*.

AVIONS GOUVERNEMENTAUX ET DE MISSIONS SPÉCIALES

Aéronautique continue d'identifier et de fournir des solutions de vente d'avions de missions spéciales aux gouvernements et à des organismes d'intérêt spécial du monde entier. Aéronautique reconnaît le potentiel commercial des versions pour missions spéciales des avions régionaux et des avions d'affaires et se consacre à explorer davantage ce marché en assurant la vente, la commercialisation et le soutien de ces avions. Aéronautique a reçu le mandat de travailler avec des spécialistes techniques et des tiers afin d'appuyer la conversion de ces avions aux fins de leur rôle particulier.

V FLEXJET ET SKYJET

FLEXJET

Grâce au programme nord-américain *Flexjet*, les propriétaires achètent des parts d'avion qui comprennent des services d'exploitation et de soutien, dont l'équipage, l'entretien, les redevances d'abri et les assurances. Le programme nord-américain *Flexjet* s'est associé à Delta AirElite Business Jets, filiale de Delta Air Lines, pour commercialiser et vendre l'option de carte de membres *Flexjet* (bloc de 25 heures donnant droit à des heures de vol à bord de la flotte *Flexjet*).

Le programme *Flexjet* regroupait 84 avions en service en Amérique du Nord au 31 janvier 2006, en regard de 79 avions au 31 janvier 2005. La hausse de 6 % est attribuable à la popularité accrue des appareils *Challenger 300* et *Learjet 40* offerts dans le cadre du programme *Flexjet*. *Flexjet* a continué d'apporter des améliorations opérationnelles qui ont permis à Aéronautique d'aligner plus étroitement les avions en service aux avions vendus. Les améliorations opérationnelles de *Flexjet* ont également contribué à la hausse, d'un exercice à l'autre, de la satisfaction et de la fidélisation des propriétaires.

SKYJET

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

NOMBRE DE CLIENTS DES PROGRAMMES FLEXJET ET SKYJET

Le nombre de clients possédant des parts d'avion ou des droits à des heures de vol, à l'exclusion des clients de Delta AirElite Business Jets, se présentait comme suit aux 31 janvier :

	2006	2005
Flexjet		
Clients possédant des parts d'avion	612	593
Skyjet		
Clients ayant des droits à des heures de vol	288	219
	900	812

Flexjet

L'augmentation nette de 19 clients qui possèdent des parts d'avion est essentiellement attribuable à la popularité grandissante de certains modèles d'avions d'affaires et aux innovations du programme *Flexjet*, qui visent à accroître la valeur pour le propriétaire et à établir un avantage concurrentiel dans le marché de la multipropriété. Parmi les innovations lancées au cours de l'exercice 2006, notons une nouvelle zone de service non stratégique pour les avions *Challenger* qui effectuent dorénavant des vols entre l'Europe et Hawaï. En outre, *Flexjet* a annoncé un programme d'utilisation multiple qui fournit aux propriétaires de parts d'avion l'accès à plus d'un avion à la fois.

Skyjet

L'augmentation nette de 69 clients ayant des droits à des heures de vol découle essentiellement de la demande croissante de voyages en biréacteurs d'affaires et de la réussite de la formule à la carte *Skyjet* (bloc de 25 heures donnant droit à des heures de vol).

VI AUTRES

Aéronautique met sur pied une usine à Querétaro, au Mexique, pour compléter ses sites manufacturiers existants. Cette usine permettra à Aéronautique de développer une capacité manufacturière à faibles coûts qui, entre autres, devrait réduire la dépendance envers des tiers pour les composants aéronautiques structuraux et contribuera à réduire les frais d'exploitation. Les capacités de l'établissement mexicain devraient être mises en œuvre par étape à compter du deuxième trimestre de l'exercice 2007 et comprendront initialement la fabrication et l'assemblage de harnais électriques pour les avions de Aéronautique.

TRANSPORT

I SOMMAIRE

Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes. La section Transport du présent rapport est divisée en segments de marché. Le tableau ci-dessous présente les principaux segments de marché ainsi qu'un sommaire de leurs produits et services.

MATÉRIEL ROULANT			SERVICES	SYSTÈMES ET SIGNALISATION	
Matériel roulant	Propulsion et contrôles	Bogies	Services	Systèmes ⁽¹⁾	Signalisation ⁽²⁾
<ul style="list-style-type: none"> • Locomotives • Trains à grande vitesse • Trains interurbains • Trains régionaux • Trains suburbains • Voitures de métro • Véhicules légers sur rail 	<ul style="list-style-type: none"> • Convertisseurs de puissance • Convertisseurs auxiliaires • Ensembles moteur-réducteur • Systèmes de communication et de contrôle 	<ul style="list-style-type: none"> • Portefeuille de produits qui vont avec toute la gamme de véhicules sur rail 	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion du parc de véhicules • Gestion des pièces de rechange et de la logistique • Remise à neuf et révision des voitures • Remise à neuf et révision des composantes • Soutien technique 	<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes de navettes automatisées • Systèmes de métro automatique • Systèmes de tramways • Systèmes clé en main • Systèmes de monorail automatisé • Exploitation et maintenance liées aux systèmes 	<ul style="list-style-type: none"> • Systèmes de contrôle intégrés • Systèmes informatiques embarqués • Systèmes de protection et d'exploitation automatique • Systèmes et matériel d'enclenchement le long des voies

⁽¹⁾ Auparavant désigné Systèmes de transport

⁽²⁾ Auparavant désigné Systèmes de contrôle ferroviaire

Énoncés prospectifs

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

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

CONTEXTE COMMERCIAL

Le marché du transport sur rail consiste principalement en des clients des secteurs public ou parapublic, comme les grands chemins de fer nationaux, les chemins de fer régionaux et les autorités municipales de transport en commun. Les tendances à la déréglementation sur certains marchés font émerger des exploitants privés. Les entités du secteur public dominent cependant encore le marché, et la plupart des contrats prévoient une certaine forme de participation de l'État pour le financement de l'exploitation ou de l'infrastructure. Dans bien des pays, l'investissement dans l'infrastructure ferroviaire est perçu comme une obligation du secteur public.

Les contrats de transport sur rail sont habituellement de taille importante et de conception relativement complexe. Bien que les plateformes communes aient généralement la préférence des fournisseurs, la majorité des contrats, surtout ceux visant le matériel roulant, nécessitent la personnalisation des produits pour qu'ils respectent les caractéristiques uniques de chacun des réseaux ferroviaires. Les projets exigent souvent des travaux d'ingénierie et de conception avant la mise en production, d'où les délais de livraison importants.

Les fournisseurs du marché du transport sur rail sont concentrés, les trois plus importants représentant environ 50 % du marché mondial accessible.

Les tendances prévues pour les 12 prochains mois comprennent une déréglementation plus poussée des marchés du transport sur rail et un mouvement continu des exploitants vers l'impartition des services d'entretien du matériel et services connexes. L'urbanisation et la congestion routière, créant le besoin de systèmes ferroviaires urbains nouveaux et améliorés, constitueront un autre facteur déterminant. La croissance des populations et la multiplication des grandes villes d'Asie-Pacifique et du Moyen-Orient devraient être les principaux catalyseurs de la demande de systèmes de transport urbain. Le vif intérêt de l'Europe pour les services ferroviaires transfrontaliers jouera également un rôle, à mesure que l'expansion du transport sur rail de marchandises sur les couloirs internationaux suscitera la demande de locomotives polycourant et du système de gestion du trafic ferroviaire européen (« ERTMS »). Les nouveaux règlements et les nouvelles tendances vers l'automatisation et les réseaux ferroviaires sans conducteur présenteront des possibilités de croissance dans le marché de la signalisation. L'accent accru mis sur la sécurité dans tous les modes de transport jouera un rôle dans la définition de nouveaux produits de transport sur rail et de nouvelles caractéristiques.

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

La nécessité de remplacer du matériel roulant et l'infrastructure existante présente une possibilité intéressante pour du nouveau matériel. Les biens ferroviaires ont une longue durée de vie, pouvant aller jusqu'à 30 ans. De nombreux parcs actuels approchent la fin de leur durée de vie utile, de sorte que le remplacement du parc de véhicules et des systèmes de signalisation en place sera un inducteur important de la demande future. L'accroissement des services ferroviaires transfrontaliers en Europe et les nouveaux systèmes de véhicules légers sur rail urbains, de voitures de métro et de trains suburbains ou le prolongement de réseaux existants créent de nouvelles possibilités pour Transport. Ce secteur est bien positionné pour de nouvelles commandes de matériel roulant en optimisant son portefeuille de produits, par exemple les locomotives polycourant et les véhicules légers sur rail, ou en déployant le matériel de signalisation ERTMS et en tirant parti de sa présence mondiale. De plus, le déplacement du transport aérien et du transport routier au transport ferroviaire ouvre des possibilités sur certains segments de marché.

Du côté des services, la tendance persistante vers l'impartition de l'entretien des véhicules et des activités auxiliaires offre une autre possibilité de croissance à Transport, qui entretient actuellement plus de 8000 véhicules sur rail dans le monde. En outre, la tendance vers les contrats de service à plus long terme apportera de nouvelles possibilités de croissance pour Transport.

Transport se concentre également sur les marchés émergents prometteurs, comme la Chine, l'Asie-Pacifique, la Russie, l'Europe centrale et l'Europe de l'Est. Grâce à sa présence locale, Transport est bien placé pour profiter de l'énorme demande d'infrastructure dans les nouveaux États membres de l'Union européenne (« UE »).

Au Moyen-Orient, la poussée de la croissance et du développement crée de nouvelles possibilités dans l'industrie des systèmes.

OBJECTIFS ET STRATÉGIE

La plupart des activités de restructuration étant terminées, Transport a comme objectif premier l'amélioration de sa marge BAII afin de réaliser son objectif de 6 % au cours des deux à quatre prochaines années.

L'amélioration et le maintien de la rentabilité passeront par :

- l'expansion des activités Services et Signalisation;
- le maintien du leadership sur le marché dans les domaines du matériel roulant et des systèmes;
- l'amélioration de l'exécution des contrats;

- le déploiement continu des initiatives stratégiques, surtout celles liées aux réductions de coûts, dont les initiatives d'amélioration de l'approvisionnement et de la fabrication; et
- l'utilisation de la force de la vaste gamme de produits actuelle et d'autres améliorations du portefeuille.

Les principaux éléments nécessaires au succès dans le contexte commercial actuel comprennent un vaste portefeuille de produits polyvalents de pointe, pouvant être personnalisés pour assurer la conformité technique, un coût d'achat initial concurrentiel et des coûts de cycle de vie attrayants. La capacité de protéger et de gérer efficacement la propriété intellectuelle compte aussi beaucoup sur le marché actuel. Des compétences en ingénierie supérieures liées à des processus de gestion de projets des plus évolués sont des compétences critiques nécessaires pour lancer des produits à temps et de grande qualité. La présence mondiale renforcée par des partenaires locaux bien établis appuiera la pénétration efficace des marchés partout dans le monde. Il importe d'établir et de gérer un approvisionnement solide et fiable afin d'assurer le flux juste-à-temps et constant des composantes et des matériaux dans le processus de production. Une réserve souple de talents de travailleurs bien formés constitue également une exigence à remplir sur un marché de plus en plus concurrentiel.

FAITS SAILLANTS

- Marge BAII avant éléments spéciaux de 2,7 %, comparativement à 0,4 % pour l'exercice précédent.
- Nouvelles commandes de 7,3 milliards \$ pour l'exercice excédant de 671 millions \$ les revenus (ratio commandes-facturation de 1,1).
- Progression des plans de restructuration au cours de l'exercice 2006. Fermeture de sept sites à la date prévue ou avant. Réduction nette de 7500 postes (sur les 7600 postes prévus) menée à bien jusqu'à la fin du quatrième trimestre de l'exercice 2006.
- Maintien de la position de chef de file du marché en matière de matériel roulant, améliorant ainsi considérablement la position pour les locomotives et les véhicules légers sur rail.
- Maintien du leadership dans le domaine du matériel roulant grâce au succès de l'introduction des locomotives polycourant pour les services ferroviaires transfrontaliers et réception de la commande du 1300^e tramway *FLEXITY*. Dans le secteur de la signalisation, Transport s'est hissé au premier rang pour la livraison de systèmes embarqués et de systèmes le long des voies ERTMS.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Les résultats d'exploitation de Transport, utilisant des monnaies fonctionnelles autres que le dollar américain, principalement l'euro, la livre sterling et d'autres devises d'Europe de l'Ouest, sont convertis en dollars américains aux taux de change moyens des périodes visées. L'affaiblissement de l'euro et d'autres devises d'Europe par rapport au dollar américain (« incidence des taux de change ») a nui aux résultats d'exploitation (se reporter à la section Taux de change du présent rapport pour connaître les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses).

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

	2006	2005
Revenus sectoriels		
Matériel roulant	4 365 \$	5 622 \$
Services	1 329	1 270
Systèmes et signalisation ⁽¹⁾⁽²⁾	959	692
Total des revenus sectoriels	6 653	7 584
Coût des ventes	5 808	6 850
Marge	845	734
Frais d'exploitation ⁽³⁾	527	563
BAlIA avant éléments spéciaux	318	171
Amortissement	139	138
BAlI avant éléments spéciaux	179	33
Éléments spéciaux	(88)	(172)
BAlI	91 \$	(139) \$
(en pourcentage du total des revenus sectoriels)		
Marge	12,7 %	9,7 %
BAlIA avant éléments spéciaux	4,8 %	2,3 %
BAlIA	3,5 %	-
BAlI avant éléments spéciaux	2,7 %	0,4 %
BAlI	1,4 %	(1,8) %

⁽¹⁾ Les revenus de systèmes et de signalisation sont présentés sous Autres revenus dans les états des résultats consolidés.

⁽²⁾ Excluant la tranche du matériel roulant des commandes de systèmes fabriqués par les autres divisions de Transport.

⁽³⁾ Constitués des frais de vente et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

Revenus sectoriels par région géographique

	2006		2005	
Europe	4 781 \$	72 %	6 266 \$	83 %
Amérique du Nord	1 223	19 %	918	12 %
Asie-Pacifique	495	7 %	336	4 %
Autres	154	2 %	64	1 %
	6 653 \$		7 584 \$	

Revenus de matériel roulant

Le recul de 1257 millions \$ découle surtout de :

- la baisse des revenus des trains de grandes lignes au Royaume-Uni et en Allemagne, en raison d'un niveau d'activité moins élevé dans ces marchés; et
- l'incidence négative des taux de change, qui totalise environ 25 millions \$.

En partie compensées par :

- l'augmentation des revenus des trains de grandes lignes en Amérique du Nord, en raison de l'intensification des activités.

Revenus de services

La hausse de 59 millions \$ découle essentiellement de l'augmentation des revenus d'entretien au Royaume-Uni et aux États-Unis, en partie contrebalancée par une incidence négative des taux de change, totalisant environ 15 millions \$.

Revenus de systèmes et de signalisation

L'augmentation de 267 millions \$ est surtout attribuable à :

- la hausse des revenus de signalisation pour des projets en Asie, en Italie et en Espagne, en raison de l'accroissement du niveau d'activité dans ces marchés;
- la hausse des revenus de systèmes en Asie-Pacifique, principalement en raison d'un contrat obtenu à Taiwan; et
- l'augmentation des activités liées au volet signalisation du contrat du métro de Londres.

Marge en pourcentage

L'amélioration de trois points de pourcentage résulte de :

- l'amélioration de l'exécution des contrats;
- l'effet positif des initiatives d'approvisionnement;
- l'incidence positive de la restructuration; et
- l'incidence néfaste des rajustements de contrats de 200 millions \$ comptabilisés au premier trimestre de l'exercice 2005.

Frais d'exploitation

Le recul de 36 millions \$ est principalement attribuable à :

- la baisse des frais de vente et d'administration découlant en grande partie du plan de restructuration et d'autres mesures de réduction de coûts; et
- l'incidence des taux de change, qui totalise environ 5 millions \$.

Amortissement

L'amortissement est demeuré pratiquement inchangé par rapport à l'exercice précédent. Une diminution attribuable à des charges pour réduction de valeur relative à des bâtiments comptabilisées au cours de l'exercice précédent et à l'amortissement résiduel des sites fermés au cours du premier trimestre de l'exercice précédent, en regard d'un amortissement nul enregistré pour le présent exercice, a été compensée par une charge pour réduction de valeur, s'élevant à 17 millions \$, relativement à des marques de commerce constatées au quatrième trimestre de l'exercice 2006.

CARNET DE COMMANDES

Transport a reçu les principales commandes suivantes au cours de l'exercice 2006 :

Client	Produit	Nombre de véhicules	Matériel roulant
Metropolitan Transportation Authority (MTA)/Metro-North Railroad (MNR) et Long Island Rail Road (LIRR), États-Unis	Automotrices électriques M-7	194	425 \$
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), France	Trains de grande capacité, type AGC	274	343
Trenitalia, Italie	Locomotives <i>TRAXX</i> , type P160 DCP	100	323
Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), Espagne	Motrices à très grande vitesse, type AVE S-102	60	290 ⁽¹⁾
Deutsche Bahn (DB), Allemagne	Automotrices électriques suburbaines, type ET 422	312 ⁽²⁾	262
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), France	Trains de grande capacité, type AGC	168	239
Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), Autriche	Automotrices électriques <i>Talent</i>	240	223
New Jersey Transit, États-Unis	Voitures à niveaux multiples	131	206
Angel Trains Cargo, Royaume-Uni	Locomotives <i>TRAXX</i> , type F140 MS/DC	36	202
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, Allemagne	Voitures à double niveau/ locomotives <i>TRAXX</i> , P160 AC2	78/9	172
Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), Espagne	Motrices à grande vitesse	46	145
Metrorex, Roumanie	Voitures de métro <i>MOVIA</i>	120	144
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), France	Voitures TGV Duplex et voitures électriques	272 ⁽³⁾	127
Nederlandse Spoorwegen (NS), Pays-Bas	Automotrices électriques Sprinter	174 ⁽⁴⁾	125
Ministère des chemins de fer de Chine	Trains à grande vitesse	160 ⁽⁵⁾	119
Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB), Belgique	Voitures à double niveau M6	90	108
Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Espagne	Tramways bidirectionnels <i>FLEXITY</i> Outlook	30	106
RET Rotterdam, Pays-Bas	Tramways <i>FLEXITY</i> Swift	21	100

⁽¹⁾ Valeur totale du contrat de 786 millions \$. Transport construira 60 motrices pour un total de 30 trains commandés.

⁽²⁾ Nombre total combiné de voitures commandées, Transport et son partenaire de consortium. Valeur totale du contrat de 402 millions \$.

⁽³⁾ Nombre total combiné de voitures commandées, Transport et son partenaire de consortium. Valeur totale du contrat de 660 millions \$.

⁽⁴⁾ Nombre total combiné de voitures commandées, Transport et son partenaire de consortium. Valeur totale du contrat de 298 millions \$.

⁽⁵⁾ Nombre total combiné de voitures commandées, Transport et son partenaire de coentreprise. Valeur totale du contrat de 276 millions \$.

Les nouvelles commandes de Transport ont été comme suit :

(en milliards de dollars)	2006	2005
Matériel roulant	5,3 \$	2,7 \$
Services	1,2	1,0
Systèmes et signalisation	0,8	0,7
	7,3 \$	4,4 \$

L'augmentation de 2,9 milliards \$ est principalement attribuable à la progression des nouvelles commandes de trains de grandes lignes (surtout Europe et États-Unis), de locomotives (Europe) et de véhicules légers sur rail (Europe).

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

(en milliards de dollars)	2006	2005
Matériel roulant	11,6 \$	11,4 \$
Services	4,4	4,8
Systèmes et signalisation	4,9	5,1
	20,9 \$	21,3 \$

Le recul de la valeur du carnet de commandes reflète l'incidence négative de l'affaiblissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain, qui totalise environ 1,0 milliard \$. Cette incidence négative des taux de change a été en partie compensée par un excédent de nouvelles commandes sur les revenus comptabilisés. Le carnet de commandes est converti en dollars américains aux taux en vigueur à la fin de l'exercice.

PLAN DE RESTRUCTURATION

Au cours de l'exercice 2005, un plan de restructuration visant à réduire la structure de coûts de Transport a été mis en œuvre. Cette restructuration envisage une réduction de 7600 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, dont 7300 sont des postes permanents, et la fermeture de sept sites de fabrication. Environ 7500 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris les employés contractuels, avaient été abolis au 31 janvier 2006.

Les activités de fabrication de cinq sites ont cessé au cours de l'exercice 2005. Les deux autres sites devant fermer, soit Ammendorf, en Allemagne, et Kalmar, en Suède, ont cessé leurs activités de fabrication comme prévu en décembre 2005.

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

	Réels E2004/E2005	Réels E2006	Prévus E2007	Prévus totaux
Coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	303 \$	35 \$	2 \$	340 \$
Autres ⁽¹⁾	218	53	19	290
	521 \$	88 \$	21 \$	630 \$
Sorties de fonds nettes	147 \$	170 \$	147 \$	464 \$

⁽¹⁾ Constitués de frais de résiliation de contrats de location et de coûts environnementaux, ainsi que d'autres coûts, en partie compensés par les gains non imposables réalisés à la vente de terrains et d'immeubles, totalisant 27 millions \$ pour l'exercice 2006.

Le coût total du plan de restructuration est estimé à 630 millions \$ (617 millions \$ au 31 janvier 2005). L'augmentation du total des coûts prévus est principalement attribuable à une modification de l'estimation des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire liés aux employés en Europe.

Les sorties de fonds nettes totales sont maintenant estimées à 464 millions \$ (473 millions \$ au 31 janvier 2005). La diminution du total des sorties de fonds nettes résulte surtout de l'affaiblissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain. Cette diminution a été en partie compensée par l'augmentation

susmentionnée relative aux coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire.

La Société s'attend à comptabiliser les coûts de restructuration restants d'ici avril 2006, les sorties de fonds nettes totales prévues devant être essentiellement décaissées d'ici la fin de l'exercice 2007.

RELATIONS DE TRAVAIL ET MAIN-D'ŒUVRE

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

	2006	2005
Europe	21 551	24 500
Amérique du Nord	6 163	6 250
Autres	930	820
	28 644⁽¹⁾	31 570⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend respectivement 2070 et 2200 employés contractuels pour les exercices 2006 et 2005.

Le recul de 9 % du nombre total d'employés découle principalement du plan de restructuration.

En Europe et en Amérique du Nord, respectivement 80 % et 40 % des employés étaient visés par des conventions collectives au 31 janvier 2006. Au cours de l'exercice 2007, 41 conventions collectives visant environ 13 000 employés de bureau et de production en Europe devraient être renouvelées, et deux conventions collectives visant environ 900 employés de bureau et de production en Amérique du Nord devraient être renouvelées.

APERÇU DU MARCHÉ

L'industrie mondiale du transport sur rail englobe le matériel roulant, les services, les systèmes et la signalisation, dont du matériel de télécommunication lié au rail. Le marché mondial du transport sur rail pertinent pour Transport est celui accessible par appel d'offres, à l'exception des marchés nord-américains des locomotives et des wagons de trains à marchandises, segments dans lesquels Transport n'offre pas de produits.

Le marché mondial pertinent pour Transport, par segment, selon le total annuel des commandes reçues, s'est établi comme suit pour les années civiles indiquées :

(en milliards de dollars)	2005	2004
Matériel roulant	17,2 \$	14,0 \$
Services	13,8	13,7
Systèmes et signalisation	8,3	7,7
	39,3 \$	35,4 \$

Le marché mondial pertinent pour Transport, par région géographique, selon le total annuel des commandes, s'est établi comme suit pour les années civiles indiquées :

(en milliards de dollars)	2005		2004	
	Marché total	(en %)	Marché total	(en %)
Europe	23,2 \$	59	22,1 \$	62
Amérique du Nord	6,9	18	5,0	14
Asie-Pacifique	4,8	12	5,2	15
Autres	4,4	11	3,1	9
	39,3 \$		35,4 \$	
Part de marché de Transport (en %) ⁽¹⁾	19 %		12 %	

⁽¹⁾ D'après une moyenne de trois ans, la part de marché de Transport s'élèverait respectivement à 16 % et à 19 % pour les années civiles 2005 et 2004, déduction faite du projet du métro de Londres attribué en 2003.

- Les marchés européen et nord-américain ont progressé grâce à une hausse des commandes de matériel roulant.
- L'Asie-Pacifique est demeurée un marché très intéressant en raison des investissements soutenus en Chine.
- D'autres marchés se sont développés, principalement grâce à l'attribution d'un important projet de train automatisé à Dubaï, Émirats Arabes Unis.
- La part de marché de Transport en ce qui a trait aux commandes s'est établie à 19 % au cours de l'année civile 2005, contre 12 % pour l'année civile 2004. Cet accroissement est principalement attribuable à une augmentation de 66 % des nouvelles commandes de Transport, en regard d'une progression de 11 % pour le marché total.
- Le marché mondial accessible du transport sur rail devrait se maintenir de façon durable à un haut niveau de plus de 35,0 milliards \$ au cours des trois prochains exercices, comparativement à un marché moyen sur trois ans de 34,5 milliards \$ pour les années civiles 2003 à 2005, déduction faite de l'incidence non récurrente du projet d'une importance exceptionnelle du métro de Londres en 2003.

II MATÉRIEL ROULANT

INDUCTEURS DE MARCHÉ

La demande de matériel roulant résulte principalement du besoin en remplacement de voitures sur les marchés parvenus à maturité d'Europe et d'Amérique du Nord. Une demande supplémentaire provient du prolongement du réseau à grande vitesse et de l'expansion des trains régionaux et suburbains en Europe, ainsi que de nouvelles lignes et nouveaux réseaux de transport sur les marchés émergents de l'Asie. Les investissements dans les infrastructures représentent un des principaux indicateurs de la demande de matériel roulant et alimenteront la demande en Chine, où le réseau prévu doit être prolongé de 17 000 km et atteindre alors 90 000 km d'ici 2010. En Europe, le transport ferroviaire tirera parti du projet de système ferroviaire transeuropéen, qui vise à améliorer les conditions générales de transport en Europe jusqu'en 2020 et compte 25 000 km de voies ferrées nouvelles ou améliorées. En outre, la libéralisation du marché du transport sur rail devrait continuer d'avoir un effet positif sur ce marché avec l'émergence de nouveaux exploitants en transport sur rail de marchandises et de passagers.

Le parc de matériel roulant peut être largement défini selon qu'il sert au secteur des grandes lignes (trains suburbains, trains régionaux et trains de grand parcours, dont les trains interrégionaux, les trains interurbains et les trains à grande vitesse) ou à celui du transport en commun (métros, véhicules légers sur rail et systèmes automatisés).

Grandes lignes

Le parc mondial de matériel roulant de grandes lignes était comme suit en 2005 :

	Nombre de véhicules	(en %)
Europe	178 000	36
Asie-Pacifique	175 000	35
Autres ⁽¹⁾	108 000	22
Amérique du Nord	35 000	7
	496 000	

⁽¹⁾ Y compris la Communauté des États indépendants.

Sources : Union Internationale des Chemins de Fer, Banque mondiale, et recherche de Transport.

L'Europe de l'Ouest compte à elle seule 145 000 véhicules, 19 % de son parc ayant dépassé le seuil de remplacement de 30 ans et 30 % arrivant au terme de sa durée de vie utile prévue au cours de la prochaine décennie. L'ajout de nouvelles lignes à grande et à très grande vitesse partout en Europe et en Asie-Pacifique contribue également à accroître la demande de trains à grande vitesse alliant les nouvelles technologies en matière de systèmes de propulsion et de contrôle. Aujourd'hui, une grande partie du marché de l'Asie-Pacifique et des autres marchés n'est pas accessible à la concurrence internationale. L'ouverture permanente de ces régions devrait offrir de nouvelles possibilités pour Transport.

Transport en commun

Le parc mondial de voitures de transport en commun compte environ 63 000 voitures de métro et 45 000 véhicules légers sur rail. Il y a une centaine de systèmes de métro dans le monde, et les plus importants parcs se trouvent à New York et à Londres. L'Europe possède plus de 50 % du parc mondial de véhicules légers sur rail, et l'Allemagne représente 15 % du parc mondial.

La demande de matériel roulant dans le secteur du transport en commun est principalement attribuable aux nouveaux systèmes de transport en Asie et au Moyen-Orient, qui sont stimulés par la croissance économique et l'urbanisation, et au prolongement des réseaux existants et aux besoins de remplacement en Europe et en Amérique du Nord. De 20 % à 25 % des parcs de voitures de métro et de véhicules légers sur rail en Europe ont dépassé le seuil de remplacement, et 30 % atteindront le terme de leur durée de vie utile prévue au cours de la prochaine décennie.

CONCURRENCE

Transport a deux principaux concurrents mondiaux, soit Alstom Transport, division de Alstom SA (« Alstom »), et Siemens Transportation Systems, division de Siemens AG (« Siemens »), œuvrant tous deux sur les mêmes marchés que Transport.

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

Les fournisseurs japonais comme Kawasaki Heavy Industries Ltd., Mitsubishi Electric Corporation et Toshiba Corporation sont des concurrents exerçant leurs activités principalement en Asie et aux États-Unis dans les secteurs du matériel roulant et des systèmes de propulsion électrique. Rotem Company est un fabricant coréen de matériel roulant pour le transport de passagers, présent sur les marchés de l'Asie, des États-Unis et de l'Europe.

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

Transport tire un avantage concurrentiel clé de son portefeuille inégalé de produits dans le secteur du matériel roulant pour le transport de passagers, qui comprend tous les types de trains et grands sous-systèmes, dont les voitures à simple et à double niveau, les automotrices et les trains tirés par des locomotives, les systèmes de propulsion électrique et diesel, ainsi que les caisses en acier et en aluminium, les bogies, et ce, des applications en milieu urbain au transport par train à très grande vitesse.

Au Royaume-Uni, les automotrices électriques et diesels fabriquées et entretenues par Transport ont été reconnues comme les plus fiables pour la quatrième année d'affilée.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

- Transport améliore continuellement ses plateformes et familles de produits afin de maintenir sa position de chef de file reconnu mondialement dans le domaine de la technologie ferroviaire, surtout pour les locomotives *TRAXX*, véhicules légers sur rail *FLEXITY*, voitures de métro *MOVIA*, voitures à double niveau, trains régionaux, trains suburbains et trains à très grande vitesse.
- Transport s'est engagé dans la voie de la standardisation, de la modularisation et de la réduction de la complexité, tout en offrant à l'exploitant des caractéristiques personnalisables. De plus, Transport poursuit ses travaux de développement en matière de prévention des pannes, de sécurité, de fiabilité, de disponibilité, de réduction des coûts, de réduction du bruit, de confort des voyageurs, de produits respectueux de l'environnement et de solutions de sécurité globales.
- Transport a obtenu un contrat pour des locomotives diesels-électriques *TRAXX DE* auprès de Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH. Avec ce premier client, une nouvelle variante diesel sera mise au point, et la plateforme *TRAXX* sera achevée, avec des locomotives diesels-électriques, des locomotives à courant alternatif, des locomotives à courant continu et des locomotives polycourant.

- En Allemagne, Transport a lancé avec succès une nouvelle génération de voitures innovatrices construites à partir des composants éprouvés de ses voitures à double niveau. De plus, elle poursuit le développement d'une nouvelle génération d'automotrices pour trains régionaux et suburbains destinées aux marchés principaux européens.
- Le développement du segment à grande vitesse se poursuit pour les motrices à grande et très grande vitesse et l'achèvement d'une étude de conception pour le train à très grande vitesse *Zefiro*.
- En Amérique du Nord, Transport a dévoilé aux médias, le 14 septembre 2005, les premières voitures à niveaux multiples conçues et construites pour le réseau New Jersey Transit.
- La vaste gamme de véhicules légers sur rail est actuellement rationalisée et optimisée. Des caractéristiques techniques novatrices (p. ex., les systèmes d'économie d'énergie et de batteries permettant de fonctionner sur de courtes distances sans ligne aérienne d'électricité) sont intégrées dans les produits.
- La Société poursuit le développement du nouveau système de contrôle ferroviaire et de gestion *MITRAC* pouvant être adapté aux futurs progrès en technologie de l'information d'après la technologie du protocole Internet IP. Les principaux avantages du système IP résident dans l'utilisation d'une technologie fondée sur une norme ouverte de l'industrie, l'adaptabilité, la flexibilité, l'extensibilité, une bande passante bien plus large et une capacité de traitement beaucoup plus grande. Le système permettra l'échange d'information et de données en temps réel, fournissant ainsi aux clients de Transport de nouvelles fonctions et possibilités de dégager des revenus.

CARNET DE COMMANDES

Transport comptabilise les revenus selon la méthode de l'avancement des travaux en fonction des coûts réels engagés par rapport au total des coûts prévus pour l'ensemble du contrat. Le carnet de commandes exprimé en pourcentage de l'avancement des travaux était comme suit aux 31 janvier :

(en milliards de dollars)	2006	2005
0 % à 25 %	6,4 \$	5,4 \$
25 % à 50 %	2,4	2,7
50 % à 75 %	1,2	1,8
75 % à 100 %	1,6	1,5
	11,6 \$	11,4 \$

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

PART DE MARCHÉ

Le marché mondial du matériel roulant pertinent pour Transport est celui accessible par appel d'offres, à l'exception des marchés nord-américains des locomotives et des wagons de trains à marchandises, segments dans lesquels Transport n'offre pas de produits.

Le marché mondial du matériel roulant pertinent pour Transport, selon le total des commandes annuelles, par région géographique, et la part de Transport étaient comme suit pour les années civiles indiquées :

(en milliards de dollars)	2005		2004	
	Marché total	Part de marché de Transport ⁽¹⁾	Marché total	Part de marché de Transport ⁽¹⁾
Europe	11,0 \$	36 %	9,4 \$	36 %
Amérique du Nord	2,0	37 %	0,7	43 %
Asie-Pacifique	3,1	10 %	3,4	11 %
Autres	1,1	5 %	0,5	9 %
	17,2 \$	31 %	14,0 \$	32 %

⁽¹⁾ Transport détermine sa part de marché annuelle selon une moyenne calculée en fonction de la valeur totale des commandes reçues par rapport au total du marché au cours des trois dernières années, conformément aux pratiques de l'industrie. Les wagons à marchandises fabriqués en Europe ne sont pas inclus dans les calculs de la part de marché, puisque Transport a décidé de se retirer de ce secteur.

- L'Europe représente toujours le plus important marché pour le matériel roulant. Le carnet de commandes a augmenté de 1,6 milliard \$ par rapport à l'année précédente, principalement en raison de la reprise du marché allemand et d'un niveau élevé de commandes en France et en Espagne.
- Le marché nord-américain du matériel roulant pour le transport de passagers a progressé grâce à d'importantes commandes de trains suburbains et de voitures de métro, en regard de leur faible niveau l'an dernier.
- Le marché d'Asie-Pacifique a légèrement rétréci, mais est demeuré tout de même élevé grâce aux commandes de trains à grande vitesse, de locomotives et de voitures de métro en Chine.
- Transport a conservé son leadership dans le monde et en Europe.
- En Amérique du Nord, l'offre non retenue pour un important contrat aux États-Unis a fait reculer la part de marché de Transport.
- En Asie, Transport a maintenu sa position grâce à des commandes de voitures de trains interurbains et d'automotrices électriques passées par la Chine.

PERSPECTIVES

L'ensemble du marché européen du transport sur rail devrait rester le plus important au cours des prochaines années. D'importantes commandes sont prévues en Allemagne, en France, en Italie et en Espagne. Une augmentation de la demande de la part des nouveaux États membres de l'UE est prévue.

En Amérique du Nord, d'importants contrats de trains suburbains et de voitures de métro devraient maintenir le volume du marché au cours des prochaines années à sa moyenne historique.

En Asie-Pacifique, le marché du matériel roulant dépend essentiellement du développement du marché chinois, qui devrait rester considérable, avec des commandes importantes de locomotives, de voitures de métro, de trains interurbains et de trains à grande vitesse.

Le marché mondial accessible pour le matériel roulant devrait rester au même niveau moyen au cours des trois prochaines années par rapport à la moyenne de 14,0 milliards \$ des trois dernières années. Un potentiel de hausse dépend de la réalisation de grands projets.

III SERVICES

INDUCTEURS DE MARCHÉ

La tendance mondiale à l'impartition des services devrait se poursuivre. L'émergence de nouveaux exploitants privés d'activités de transport sur rail de marchandises et de passagers et de nouvelles entreprises de location de matériel roulant demeure un inducteur de croissance clé. De plus, la pression exercée sur les budgets publics mène les exploitants nationaux à l'impartition. Les récentes tendances démontrent l'intérêt des chemins de fer nationaux pour les solutions d'impartition qui font appel à leurs propres effectifs. Cependant, les exploitants ferroviaires nationaux, qui se sont bâti avec le temps une expertise et une capacité considérables, assurent toujours eux-mêmes une grande partie de l'entretien et de la remise en état des véhicules.

Au Royaume-Uni, qui constitue le marché principal, les nouvelles possibilités de services d'entretien de parcs de véhicules sont liées au regroupement continu et au renouvellement des appels d'offres pour les activités de transport sur rail. Dans ce pays, le nombre d'exploitants est réduit, et leur défi consiste à améliorer la disponibilité et la fiabilité des véhicules à moindre coût. Transport est bien placé pour aider les exploitants à relever ce défi au moyen d'un éventail de solutions de valeur.

En Amérique du Nord, les tendances en matière de financement forcent les autorités de transport à rechercher des possibilités de réduire leur budget d'exploitation, par exemple en déléguant la responsabilité de certains domaines au secteur privé, comme la gestion des matériaux et des stocks. Les compétences de Transport en exploitation, entretien, révision et solutions en matériaux et la souplesse avec laquelle ces compétences peuvent être appliquées pour répondre aux besoins des autorités de transport créent des possibilités.

Le haut niveau des activités de remise en état et de révision des véhicules au cours de l'année civile 2005 devrait se maintenir au cours des prochaines années, en Europe de l'Ouest comme dans les nouveaux pays admis au sein de l'UE.

CONCURRENCE

Pour les services relatifs aux trains construits par Transport, qui sont la priorité de ses activités de services, Transport rivalise avec des exploitants de transport sur rail, des fournisseurs de sous-systèmes et de composants, ainsi que des tiers fournissant des services dans ce marché très fragmenté. Pour les contrats combinés de matériel roulant et d'entretien, Transport a les deux mêmes concurrents que pour le matériel roulant, soit Alstom et Siemens, qui offrent également une gamme complète de services. La plupart des autres fabricants de matériel roulant sont également présents dans le secteur des services.

L'avantage stratégique de Transport est son important parc de véhicules dans des marchés clés, parc qui totalise 97 000 véhicules et locomotives. Ce parc, correspondant à un volume de services annuel estimatif de plus de 8,0 milliards \$, représente une possibilité de croissance importante pour Transport, qui enregistre actuellement des revenus annuels tirés des services de 1,3 milliard \$. Au-delà de 80 % de ce volume de services est situé en Europe, dont 50 % est déjà confié à l'impartition.

Les compétences de Transport en services d'entretien du parc de véhicules, ses droits de propriété intellectuelle, sa chaîne d'approvisionnement complète en matériaux et sa capacité éprouvée viennent assurer sa compétitivité dans le secteur des services.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

Dans le cadre de la prestation de solutions innovatrices, Transport a lancé l'avenir de la maintenance intelligente en offrant à ses clients la possibilité d'appliquer le maintien prédictif des actifs. D'abord introduit au Royaume-Uni, cette notion sera étendue à tout le reste de l'Europe.

Le nouveau centre de remise en état situé à Derby, au Royaume-Uni, a été ouvert au cours de l'exercice pour combiner l'expérience en conception et en fabrication de véhicules sur rail avec les compétences de Transport en réingénierie et en modernisation.

Des ententes de soutien technique et de fourniture de pièces de rechange sont de plus en plus offertes à des clients du monde entier, et Transport les aide dans la planification et l'approvisionnement de leurs stocks afin de maximiser la répartition de l'actif.

PART DE MARCHÉ

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

Selon cette définition, le marché mondial accessible des services ferroviaires est évalué à environ 13,8 milliards \$ pour l'année civile 2005, contre 13,7 milliards \$ pour l'année précédente. L'Europe représente le plus grand marché des services avec environ 56 % du marché mondial accessible, suivie par l'Amérique du Nord avec environ 21 %, l'Asie-Pacifique avec 7 % et les autres régions totalisant 16 %. La division géographique du marché est similaire à celle de l'année civile précédente.

Transport a amélioré sa position de chef de file dans un marché très fragmenté en portant sa part de marché à 10 %, contre 9 % l'an dernier. La part de marché est calculée en fonction des revenus annuels générés sur le marché accessible. Transport exerce environ 90 % de ses activités de services en Europe.

PERSPECTIVES

Le marché accessible des services relatif aux parcs de véhicules de Transport devrait augmenter à un taux de croissance annuel composé d'environ 3 % au cours des trois prochaines années. Les facteurs qui influenceront la croissance incluent le rythme d'impartition, le progrès de la libéralisation et l'émergence de nouveaux exploitants privés dans le transport de passagers et de marchandises. Transport est bien positionné pour profiter de cette croissance, puisqu'il a le plus important parc de véhicules et réalise les taux de livraison les plus élevés de matériel roulant neuf.

IV SYSTÈMES ET SIGNALISATION

Systèmes

Au cours de l'exercice 2006, Transport a lancé les navettes automatisées *INNOVIA*, sa toute dernière technologie du genre, à l'aéroport international de Dallas/Fort Worth, aux États-Unis. Ce système sans conducteur intègre la technologie de train automatisé *CITYFLO 650* de Transport. La signature du contrat de navettes automatisées *INNOVIA* pour l'aéroport international Capital de Beijing, en Chine, pour les Jeux olympiques d'été de 2008 a renforcé davantage la position de Transport en Asie-Pacifique.

Transport fait partie du consortium Bombela, qui a été choisi comme le soumissionnaire privilégié pour le projet Gautrain en Afrique du Sud. D'une longueur de 80 km, le système Gautrain reliera Johannesburg, Tshwane et l'aéroport international de Johannesburg. Transport, qui est un membre clé du consortium, sera responsable des systèmes électriques et mécaniques de base, y compris un parc de véhicules *Electrostar*.

INDUCTEURS DE MARCHÉ

L'urbanisation, l'accroissement démographique et la croissance de la richesse économique, ainsi que l'engagement des pays à l'échelle mondiale à améliorer les systèmes de transport sur rail sont des inducteurs clés qui devraient tous contribuer à la croissance future du marché.

CONCURRENCE

Les concurrents mondiaux de Transport, Alstom et Siemens, continuent d'accroître leurs compétences en matière de systèmes.

Des sociétés d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction, dont Bechtel Corporation, SNC-Lavalin Inc., Dragados S.A. et Washington Group, sont actives dans le secteur du développement de projets de transport sur rail.

Sur le marché des navettes automatisées, Mitsubishi Heavy Industries Ltd. et Doppelmayr Cable Car GmbH sont les principaux concurrents de Transport. Hitachi Ltd. et KL Monorail System Sdn Bhd sont présentes sur le marché du monorail.

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

PART DE MARCHÉ

Au cours de l'année civile 2005, le marché mondial des systèmes était évalué à environ 2,6 milliards \$, dont quelque 800 millions \$ se rapportent à la tranche du matériel roulant et des systèmes de signalisation des commandes, comparativement à 700 millions \$ pour l'année précédente. L'accroissement de 1,9 milliard \$ est principalement attribuable au projet de système de tramways à Dubaï, évalué à 1,4 milliard \$.

La taille moyenne annuelle du marché des systèmes au cours des cinq dernières années s'est établie à 2,0 milliards \$, déduction faite du projet du métro de Londres attribué en 2003, ce qui comprend l'intégration des systèmes, les services d'ingénierie et les services connexes, et l'approvisionnement en matériel comme le matériel roulant, les systèmes d'automatisation et de signalisation, ainsi que l'exploitation et l'entretien relatif aux systèmes.

Le marché mondial des systèmes pertinent pour Transport, par région géographique, selon le total annuel des commandes, s'est établi comme suit pour les années civiles indiquées :

(en milliards de dollars)	2005		2004	
	Marché total	(en %)	Marché total	(en %)
Autres	1,6 \$	61	0,1 \$	14
Amérique du Nord	0,8	31	-	-
Asie-Pacifique	0,1	4	0,4	57
Europe	0,1	4	0,2	29
	2,6 \$		0,7 \$	

Le Moyen-Orient, qui est inclus dans la région Autres, représentait le plus grand marché des nouvelles commandes de systèmes pour l'année civile 2005.

En raison des valeurs importantes des contrats et d'un petit nombre de projets sur le marché des systèmes, la division géographique du marché peut varier beaucoup d'une année à l'autre.

Transport détermine sa part de marché annuelle selon une moyenne de la valeur totale des commandes reçues par rapport à l'ensemble du marché au cours des cinq dernières années, conformément aux pratiques de l'industrie. L'ensemble du marché et la part de marché comprennent des produits inclus dans les commandes de systèmes de transport, y compris le matériel roulant et la signalisation, puisqu'ils sont inclus dans le marché du transport sur rail visé par les contrats clés en main. Avec une part de marché moyenne sur cinq ans de 49 % pour l'année civile 2005, en regard de 40 % pour l'année précédente, Transport a amélioré sa position de chef de file sur le marché des systèmes.

PERSPECTIVES

La pression continue exercée sur le financement public et sur les budgets gouvernementaux devrait contribuer à la mise en œuvre de nouveaux modèles de financement et d'exploitation de transports publics. La part des contrats clés en main pour de nouveaux systèmes devrait également croître en raison de la tendance vers l'exploitation sans conducteur des systèmes de transport en commun.

La croissance soutenue et le développement au Moyen-Orient devraient créer une forte demande de systèmes de transport.

Le marché des systèmes de transport devrait dépasser 1,5 milliard \$ au cours de chacune des trois prochaines années.

Signalisation

- Transport s'est hissé au premier rang du marché de l'ERTMS (système de gestion du trafic ferroviaire européen), car il compte plus de véhicules dotés d'un système embarqué que tous ses concurrents réunis et plus de kilomètres de tronçons équipés de l'ERTMS. La technologie approche maintenant de sa maturité avec l'achèvement des premiers essais de compatibilité concluants du système *INTERFLO* 450 de Transport avec le matériel des autres principaux fournisseurs des Pays-Bas.
- Cette position a été encore renforcée par l'attribution de deux contrats d'ERTMS en Suède, l'un pour le système *INTERFLO* 150, qui servira de norme future pour 13 lignes régionales, et l'autre pour le système *INTERFLO* 450 sur la ligne de Bothnie. Transport a également mis en service la ligne pilote ERTMS *INTERFLO* 250 pour Korean National Railroad au cours de l'exercice.
- Des livraisons marquantes ont été effectuées cette année avec l'approbation du système embarqué de protection automatique de train allemand, qui en est à sa phase finale pour la mise en service d'un système

de verrouillage informatisé *EBI Lock 950* dans le district de Mannheim-Rheinau, en Allemagne, et la mise en service des premières stations en Thaïlande.

INDUCTEURS DE MARCHÉ

Les principaux inducteurs qui influent sur le marché de la signalisation sont la migration de la technologie analogique à la technologie informatique, la standardisation du marché des trains grandes lignes, et l'automatisation et l'exploitation de systèmes sans conducteur dans le secteur des transports en commun.

La plus grande partie de l'infrastructure actuelle de signalisation et de contrôle des grandes lignes est fondée sur des systèmes développés et mis en œuvre il y a environ 30 ans. Afin d'accroître la capacité des tronçons stratégiques et d'améliorer les tronçons pour qu'ils permettent une plus grande vitesse, la technologie de signalisation a migré vers la technologie informatisée offrant une fiabilité et une efficacité accrues.

La migration de la technologie en bordure de voie est donc suivie par le remplacement partiel ou complet du matériel embarqué des parcs existants.

L'ERTMS, nouvelle norme européenne pour les systèmes de contrôle ferroviaire, permet de pénétrer des marchés auparavant inaccessibles en remplaçant les grands systèmes de signalisation propres à chaque pays. Elle constitue une condition préalable aux services ferroviaires transfrontaliers en Europe. Les produits compatibles avec l'ERTMS deviennent la norme en Europe et sont de plus en plus acceptés ailleurs. La croissance de l'ERTMS en Europe découle en grande partie du financement des exploitants nationaux consenti par l'UE.

Dans le secteur des transports en commun, un virage s'opère vers l'automatisation et l'exploitation de systèmes sans conducteur, particulièrement les systèmes de commande de rames basés sur les communications qui satisfont aux exigences des clients en matière de capacité accrue et d'interruption minimale de l'exploitation pendant la mise en œuvre.

CONCURRENCE

Les concurrents importants dans le marché de la signalisation sont Siemens, Alstom, Alcatel, Invensys et Ansaldo.

Transport est bien positionné dans le secteur des transports en commun grâce à sa technologie de pointe et a encore raffermi sa position cette année grâce aux commandes de Metro Sevilla, de Metro Madrid, de la Régie des transports de Strathclyde, d'un système de transport léger sur rail à Istanbul, et des lignes de métro 1 et 3 de Bucarest.

Dans le segment des trains de grandes lignes, Transport offre un portefeuille complet de produits aux pays de l'Europe de l'Ouest, et qui répond aux besoins nouveaux de systèmes de pointe en Asie et en Amérique latine. Il profite également d'avantages concurrentiels dans les marchés de croissance, comme la Pologne et la Russie, grâce au succès de coentreprises exploitées avec des fournisseurs locaux de systèmes de signalisation.

Transport continue d'investir dans le développement de produits ERTMS pour conserver sa position concurrentielle à long terme dans tous les marchés.

PART DE MARCHÉ

Le marché mondial des systèmes de signalisation et de télécommunication accessible aux concurrents internationaux est estimé à 6,5 milliards \$ pour l'année civile 2005, en regard de 7,0 milliards \$ pour l'année précédente. Ce recul est principalement attribuable à la baisse des investissements en Allemagne. L'Europe est le plus grand marché, représentant environ 68 % du marché mondial accessible, suivie par l'Amérique du Nord, 19 %, l'Asie-Pacifique, 9%, et les autres pays, 4 %. La division géographique du marché est similaire à celle de l'année civile précédente.

La part de marché de Transport, fondée sur le total annuel de commandes reçues, a augmenté à 9 % pour l'année civile 2005, en regard de 8 % l'année précédente, surtout en raison d'un ralentissement dans l'ensemble du marché de la signalisation.

PERSPECTIVES

Le marché devrait connaître un taux de croissance annuel composé se situant entre 0 % et 2 % au cours des trois prochaines années. Quant à la partie ERTMS de ce marché, elle devrait afficher un taux de croissance annuel composé à deux chiffres au cours de la même période.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

I SITUATION FINANCIÈRE

L'actif total s'établissait à 17,5 milliards \$ au 31 janvier 2006 en regard de 20,1 milliards \$ au 31 janvier 2005.

Débiteurs

Les débiteurs totalisaient 1,7 milliard \$ au 31 janvier 2006 contre 1,5 milliard \$ au 31 janvier 2005. Cette hausse est surtout attribuable à l'augmentation des débiteurs de Transport par suite de la baisse des activités d'affacturage. Les créances d'exploitation ont été également plus élevées dans Aéronautique.

Financement d'avions

Le financement d'avions totalisait 1,5 milliard \$ au 31 janvier 2006 comparativement à 1,8 milliard \$ au 31 janvier 2005. Cette baisse résulte principalement de la diminution du financement provisoire d'avions commerciaux et de la réduction continue du portefeuille de prêts relatifs aux avions d'affaires.

Stocks

Les stocks sont présentés déduction faite des avances et des facturations progressives liées aux contrats et aux programmes. Toutefois, les avances et les facturations progressives qui excèdent les coûts des contrats connexes, considérés individuellement, sont présentées à titre de passif.

Les stocks bruts s'élevaient à 6,5 milliards \$ au 31 janvier 2006 (3,8 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) en regard de 7,3 milliards \$ au 31 janvier 2005 (4,0 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives). Ce recul des stocks bruts est surtout attribuable à :

- des niveaux de stocks moins élevés dans Transport; et
- l'écart de conversion découlant de l'affaiblissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain (« incidence des taux de change »), totalisant près de 150 millions \$.

Le total des avances et des facturations progressives s'établissait à 4,9 milliards \$ au 31 janvier 2006 comparativement à 5,6 milliards \$ au 31 janvier 2005, dont une tranche de 2,2 milliards \$ était présentée au passif au 31 janvier 2006 contre une tranche de 2,4 milliards \$ au 31 janvier 2005. Ce recul du total des avances et des facturations progressives découle principalement de :

- la baisse des avances dans Transport, qui correspond à la baisse des stocks bruts; et
- l'incidence des taux de change, qui s'élève à environ 100 millions \$.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles totalisaient 3,1 milliards \$ au 31 janvier 2006 contre 3,4 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette baisse résulte essentiellement de :

- l'amortissement qui excède les acquisitions nettes; et
- l'incidence des taux de change, qui s'élève à environ 35 millions \$.

Écart d'acquisition

L'écart d'acquisition totalisait 2,1 milliards \$ au 31 janvier 2006 contre 2,4 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette diminution découle principalement de l'incidence des taux de change, qui atteint 162 millions \$.

Frais reportés et revenus reportés au titre du programme de multipropriété

Les frais reportés au titre du programme de multipropriété totalisaient 270 millions \$ au 31 janvier 2006 en regard de 142 millions \$ au 31 janvier 2005. Les revenus reportés au titre du programme de multipropriété atteignaient 325 millions \$ au 31 janvier 2006 contre 163 millions \$ au 31 janvier 2005. Ces hausses découlent surtout du nombre plus élevé de livraisons d'avions liées au programme de multipropriété.

Impôts sur les bénéfices reportés

Le montant net des impôts sur les bénéfices reportés s'élevait à 644 millions \$ au 31 janvier 2006 comparativement à 481 millions \$ au 31 janvier 2005. Cette hausse est attribuable à l'incidence du raffermissement du dollar canadien par rapport au dollar américain sur les actifs d'impôts reportés libellés en dollars canadiens, l'effet de la hausse des taux d'imposition en vigueur au Québec sur les actifs d'impôts reportés et l'augmentation nette des écarts temporaires.

Actifs détenus à des fins de vente et passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente

Les actifs détenus à des fins de vente s'établissaient à 237 millions \$ au 31 janvier 2006 contre 2,6 milliards \$ au 31 janvier 2005. Le passif lié aux actifs détenus à des fins de vente totalisait 42 millions \$ au 31 janvier 2006 en comparaison avec 1,6 milliard \$ au 31 janvier 2005. Ces baisses résultent de la vente des activités de financement de stocks et des activités de maisons usinées au bilan au cours de l'exercice 2006.

Autres actifs

Les autres actifs totalisaient 843 millions \$ au 31 janvier 2006 comparativement à 1,1 milliard \$ au 31 janvier 2005. Ce recul découle principalement :

- du règlement d'un instrument financier dérivé avant son échéance; et
- de l'échéance du contrat de financement de débiteurs de BPR en juin 2005 (se reporter à la note 18 – Opérations entre parties liées, afférente aux états financiers consolidés).

Créditeurs et frais courus

Les créditeurs et frais courus étaient de 6,9 milliards \$ au 31 janvier 2006 en regard de 7,1 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette baisse est surtout attribuable à :

- la diminution des activités;
- l'incidence des taux de change, qui avoisine 200 millions \$; et
- la diminution de la provision pour indemnités de départ et autres obligations liées à la cessation d'emploi pour départ involontaire.

En partie compensées par :

- la hausse des impôts sur les bénéfices et autres impôts et taxes à payer.

Dettes à long terme

Le total de dette à long terme s'établissait à 4,7 milliards \$ au 31 janvier 2006 par rapport à 5,7 milliards \$ au 31 janvier 2005. Ce recul résulte essentiellement :

- des remboursements de 300 millions \$ en mai 2005 et de 200 millions \$ en octobre 2005 de billets à moyen terme de BC;
- des remboursements de 166 millions \$ de dette liée aux EDDV consolidées;
- du remboursement de 150 millions \$ des débentures de la Société en janvier 2006; et
- de l'incidence des taux de change, qui s'élève à environ 100 millions \$.

II FLUX DE TRÉSORERIE

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

	2006	2005
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	135 \$	(122) \$
Éléments hors caisse	519	629
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	100	(27)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	754	480
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	(222)	(274)
Flux de trésorerie disponibles	532	206
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (à l'exclusion des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles)	1 556	488
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(907)	51
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	(174)	101
Flux de trésorerie découlant des activités poursuivies	1 007	846
Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées	(440)	288
Augmentation nette des espèces et quasi-espèces	567 \$	1 134 \$

FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'EXPLOITATION

L'amélioration de 274 millions \$ est principalement attribuable à la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation de Aéronautique, en partie contrebalancée par une variation négative des soldes hors caisse liés à l'exploitation de Transport. Dans Transport, le bénéfice de l'exercice 2005 a subi l'incidence défavorable des dépenses hors caisse résultant des rajustements aux contrats apportés au premier trimestre de l'exercice précédent. Étant donné que ces rajustements aux contrats étaient des dépenses hors caisse, l'incidence défavorable sur le bénéfice a été compensée par une variation nette positive des soldes hors caisse liés à l'exploitation.

ACQUISITIONS NETTES D'IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La baisse nette de 52 millions \$ découle surtout de la hausse des cessions d'immobilisations corporelles dans les deux secteurs.

FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES PAR SECTEUR

Les flux de trésorerie disponibles par secteur se présentaient comme suit pour l'exercice 2006 :

	Aéronautique	Transport	Total
BAII	266 \$	91 \$	357 \$
Éléments hors caisse :			
Amortissement			
Outillage des programmes	254	-	254
Autres	152	139	291
Pertes sur créances	4	-	4
Perte à la cession d'immobilisations corporelles	10	(4)	6
Rémunération à base d'actions	4	3	7
Éléments spéciaux	-	88	88
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	377	(388)	(11)
Acquisitions d'immobilisations corporelles, montant net	(167)	(55)	(222)
Flux de trésorerie disponibles par secteur	900 \$	(126) \$	774
Impôts sur les bénéfices et dépenses de financement, montant net ⁽¹⁾			(242)
Flux de trésorerie disponibles			532 \$

⁽¹⁾ Les impôts sur les bénéfices et le montant net des dépenses de financement ne sont pas alloués aux secteurs.

Les flux de trésorerie disponibles par secteur se présentaient comme suit pour l'exercice 2005 :

	Aéronautique	Transport	Total
BAIL	203 \$	(139) \$	64 \$
Éléments hors caisse :			
Amortissement			
Outillage des programmes	244	-	244
Autres	167	138	305
Pertes sur créances	14	-	14
Gain à la cession d'immobilisations corporelles	(2)	(3)	(5)
Rémunération à base d'actions	5	4	9
Éléments spéciaux	-	172	172
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	(50)	(84)	(134)
Acquisitions d'immobilisations corporelles, montant net	(199)	(75)	(274)
Flux de trésorerie disponibles par secteur	382 \$	13 \$	395
Impôts sur les bénéfices et dépenses de financement, montant net ⁽¹⁾			(189)
Flux de trésorerie disponibles			206 \$

⁽¹⁾ Les impôts sur les bénéfices et le montant net des dépenses de financement ne sont pas alloués aux secteurs.

Les flux de trésorerie disponibles par secteur ont augmenté de 518 millions \$ dans Aéronautique. Par rapport à l'exercice précédent, la variation positive du financement d'avions, découlant surtout de la baisse du financement d'avions et des avances, a été en partie contrebalancée par une variation négative des stocks bruts, comparativement à l'exercice précédent. En outre, la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation pour l'exercice 2005 a subi l'incidence défavorable d'une cotisation volontaire de 182 millions \$ au régime de retraite de Aéronautique au Royaume-Uni.

La baisse des flux de trésorerie disponibles par secteur de 139 millions \$ dans Transport est surtout attribuable à la variation négative des débiteurs, découlant principalement d'une baisse des activités d'affacturage, et des créditeurs et frais courus au cours de l'exercice 2006 par rapport à l'exercice 2005, partiellement compensée par la variation positive des stocks bruts pour l'exercice 2006 comparativement à l'exercice 2005.

FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT (À L'EXCLUSION DU MONTANT NET DES ACQUISITIONS D'IMMOBILISATIONS CORPORELLES)

Les flux de trésorerie de l'exercice 2006 reflètent surtout la cession des activités abandonnées, déduction faite de l'encaisse cédée (se reporter à la note 1 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente, afférente aux états financiers consolidés) et le produit du règlement d'un instrument financier dérivé avant son échéance, qui totalise 209 millions \$.

Les flux de trésorerie pour l'exercice 2005 tiennent compte surtout :

- du remboursement d'un prêt consenti par BC relativement à une opération de financement conclue aux fins de la gestion de la dette à terme, qui totalise 311 millions \$; et
- du produit net de 209 millions \$ lié au règlement de la réclamation relative à DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »).

FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT

Les flux de trésorerie utilisés au cours de l'exercice 2006 reflètent essentiellement :

- le remboursement net de dette à long terme de 868 millions \$;
- les dividendes versés de 25 millions \$; et
- l'achat d'actions ordinaires, totalisant 14 millions \$, relativement au régime d'unités d'actions fondé sur le rendement de la Société.

Les flux de trésorerie de l'exercice 2005 reflètent surtout le montant net de l'émission de dette à long terme de 194 millions \$, en partie compensé par les dividendes versés de 146 millions \$.

FLUX DE TRÉSORERIE DÉCOULANT DES ACTIVITÉS ABANDONNÉES

Les flux de trésorerie utilisés au cours de l'exercice 2006 reflètent principalement :

- le remboursement de 578 millions \$ des facilités bancaires de titrisation liée au financement de stocks à même le produit de la vente des activités de financement de stocks.

En partie compensé par :

- les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation et d'investissement de 146 millions \$.

Les flux de trésorerie de l'exercice 2005 reflètent principalement :

- le produit net de l'émission de 287 millions \$ de dette relative à la titrisation liée au financement de stocks en ce qui a trait au portefeuille de financement de stocks; et
- les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation de 74 millions \$.

En partie contrebalancés par :

- les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement de 79 millions \$.

Par suite des éléments ci-dessus, les espèces et quasi-espèces totalisaient 2,9 milliards \$ au 31 janvier 2006 par rapport à 2,3 milliards \$ au 31 janvier 2005.

III SOURCES DE FINANCEMENT

Les détails des montants disponibles et des montants prélevés sur les facilités de crédit bancaires, ainsi que le montant de l'encours des emprunts au 31 janvier 2006 et 2005 figurent à la note 8, Emprunts à court terme et à la note 10 – Dette à long terme, afférentes aux états financiers consolidés.

La Société est d'avis que sa situation de trésorerie et ses facilités de crédit actuelles ainsi que ses sources de financement prévues lui permettront de mettre en œuvre des programmes d'investissement, de développer de nouveaux produits, de soutenir la croissance de ses activités, de verser des dividendes sur actions privilégiées et de combler d'autres besoins financiers prévus.

Les sources de financement à court terme disponibles étaient comme suit aux :

	Facilités de crédit		Espèces et quasi-espèces	Sources de financement à court terme disponibles
	Confirmées	Montants disponibles		
31 janvier 2006	5 282 \$	1 033 \$	2 917 \$ ⁽¹⁾	3 950 \$
31 janvier 2005	7 119 \$ ⁽²⁾	2 799 \$ ⁽²⁾	2 344 \$	5 143 \$

⁽¹⁾ Incluant des espèces et quasi-espèces de 1,0 milliard \$ requis pour répondre aux exigences minimums de liquidités à la fin de chaque trimestre.

⁽²⁾ Incluant une tranche de 600 millions \$ des facilités de crédit confirmées inutilisées liées à BC.

La fluctuation des sources de financement à court terme disponibles était comme suit pour l'exercice 2006 :

Solde au 31 janvier 2005	5 143 \$
Produit net de la vente d'activités abandonnées	1 363
Remboursements nets de dette à long terme	(868)
Non-renouvellement de la tranche de 364 jours de la facilité de crédit européenne	(642)
Non-renouvellement de la facilité de crédit de BC	(600)
Flux de trésorerie disponibles	532
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées (y compris un remboursement de dette de 578 millions \$)	(440)
Écart de conversion sur les facilités de crédit confirmées découlant du raffermissement du dollar américain par rapport à l'euro	(307)
Réduction nette des facilités de crédit nord-américaines	(288)
Produit du règlement d'un instrument financier dérivé	209
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	(174)
Réduction nette des lettres de crédit prélevées (déduction faite de l'incidence des taux de change)	71
Autres	(49)
Solde au 31 janvier 2006	3 950 \$

En juin 2005, la Société a conclu une nouvelle facilité de crédit syndiquée nord-américaine de 1,1 milliard \$ pour refinancer sa facilité de crédit canadienne de 1,7 milliard \$ qui devait venir à échéance en septembre 2005. Cette nouvelle facilité n'est pas garantie et vient à échéance en juillet 2007. Cette facilité de crédit est assujettie à diverses clauses restrictives (calculées sans l'ancien secteur de BC), dont les exigences de maintenir (au sens des conventions connexes) :

- un seuil minimum de liquidités de 1,0 milliard \$ à la fin de chaque trimestre;
- un ratio minimum de couverture des intérêts de 2 pour 1 calculé sur quatre trimestres consécutifs pour la période se terminant le 31 janvier 2006, et de 2,5 pour 1 par la suite; et
- un ratio d'endettement net maximum de 55 % au 31 janvier 2006, et de 50 % à la fin de chaque trimestre par la suite.

Au 31 janvier 2006, la Société respectait les clauses restrictives de ses conventions bancaires.

Exercice 2005

- En novembre 2004, la Société a conclu une facilité de lettres de crédit européenne de trois ans de 165 millions €.
- En septembre 2004, la Société a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit nord-américaine. Cette tranche de la facilité, totalisant 718 millions \$ CAN, a remplacé 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 tranche de la facilité, totalisant 492 millions €, a remplacé la tranche à court terme de 560 millions € de la facilité de crédit européenne.
- En juillet 2004, la Société a conclu une facilité de lettres de crédit européenne de quatre ans de 125 millions €.

IV SITUATION DE TRÉSORERIE

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

Le tableau suivant résume l'obligation de la Société de faire des paiements futurs sur la dette à long terme, ses obligations en vertu de contrats de location et ses autres obligations au 31 janvier 2006, de même que le moment prévu de ces paiements.

	Total	Moins de un an	De un an à 3 ans	De 4 ans à 5 ans	Par la suite
Dette à long terme – Bombardier ⁽¹⁾	2 654 \$	524 \$	649 \$	15 \$	1 466 \$
Billets à moyen terme, billets et autres - BC ⁽¹⁾	2 025	627	833	541	24
Obligations en vertu de contrats de location-acquisition - Bombardier ⁽¹⁾	68	3	6	7	52
Obligations en vertu de contrats de location-exploitation ⁽²⁾	1 751	202	350	245	954
Engagements au titre de l'impartition	734	189	332	161	52
Obligations d'achats ⁽³⁾	7 921	4 891	2 476	490	64
Autres obligations ⁽⁴⁾	464	31	59	48	326
	15 617 \$	6 467 \$	4 705 \$	1 507 \$	2 938 \$

⁽¹⁾ Comprennent les remboursements de capital seulement. Bombardier désigne les deux secteurs manufacturiers, tandis que BC désigne l'ancien secteur BC.

⁽²⁾ Comprennent les obligations au titre des opérations de cession-bail et en vertu des contrats de location-exploitation incluses à la note 22 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

⁽³⁾ Les obligations d'achats découlent d'ententes contractuelles exécutoires sur l'achat de biens ou de services qui précisent toutes les modalités importantes, y compris : les quantités fixes ou minimums devant être achetées; les modalités de prix fixe, minimum, variable ou indexé; et le moment approprié de l'opération. En outre, ces ententes ne sont pas résiliables sans encourir une pénalité substantielle.

⁽⁴⁾ Remboursements de capital relatifs aux obligations de paiements dans le cadre des mesures incitatives à la vente offertes par Aéronautique.

OBLIGATIONS D'ACHATS

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

COTISATIONS AUX RÉGIMES DE RETRAITE DES EMPLOYÉS

La Société offre des régimes de retraite à prestations déterminées, des régimes de retraite à cotisations déterminées et des régimes d'avantages complémentaires de retraite, qui sont décrits à la note 21 – Avantages sociaux futurs, afférente aux états financiers consolidés. Les cotisations futures aux régimes de retraite capitalisés varient en fonction des rendements réels des actifs des régimes et des autres hypothèses en matière de retraite et n'ont pas été prises en compte dans le tableau précédent (se reporter à la rubrique Régimes de retraite de la section Autres du présent rapport).

V SOUTIEN AU CRÉDIT

Les ententes régissant la dette à long terme de BC comportent des clauses restrictives et des ententes de soutien de la Société connues sous l'appellation de « keepwell ». Les ententes « keepwell » exigent une participation de Bombardier Inc. d'au moins 51 % dans BC et une injection de capitaux propres si certains seuils de valeur nette n'étaient pas respectés ou si le ratio de couverture des charges fixes devenait inférieur à 1,2. Les clauses restrictives étaient respectées aux 31 janvier 2006 et 2005. Enfin, ces ententes engagent Bombardier Inc. à maintenir certaines clauses de manquement réciproques prévues dans l'entente régissant les débentures de 150 millions \$ CAN (131 millions \$) de la Société exigibles en 2026, ainsi qu'à fournir de telles clauses dans toute émission future de titres d'emprunt.

ARRANGEMENTS HORS BILAN ET ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

I ARRANGEMENTS FINANCIERS

Outre les obligations en vertu de contrats de location hors bilan communiquées ailleurs dans le présent rapport ou dans les états financiers consolidés, la Société finance certaines activités hors bilan au moyen d'opérations de titrisation et d'affacturage de débiteurs et d'autres arrangements dans le cours normal des affaires.

ARRANGEMENTS DE TITRISATION ET D'AFFACTURAGE

Le tableau suivant résume les montants vendus, les encours ainsi que les montants disponibles en vertu des facilités de la Société aux 31 janvier :

Facilité	2006			2005		
	Total	Vendus et encours	Montants disponibles	Total	Vendus et encours	Montants disponibles
Allemande	122 \$	2 \$	120 \$	131 \$	131 \$	- \$
Française	85	-	85	91	59	32
Italienne	-	-	-	131	13	118
Américaine	-	-	-	70	15	55
	207 \$	2 \$	205 \$	423 \$	218 \$	205 \$

Facilité allemande

En décembre 2003, la Société a conclu un arrangement d'affacturage de 100 millions € d'une durée de quatre ans, renouvelable annuellement, pour certains nouveaux débiteurs des activités allemandes de Transport.

Facilité française

En janvier 2005, la Société a obtenu une facilité non confirmée de 70 millions € pour l'affacturage de nouveaux débiteurs des activités de Transport en France.

Facilité italienne

Au cours de l'exercice 2006, la facilité italienne n'a pas été renouvelée.

Facilité américaine

Au cours de l'exercice 2006, la facilité américaine n'a pas été renouvelée.

Le tableau suivant résume le produit obtenu à la vente de débiteurs pour les exercices indiqués :

Facilité	2006	2005
Allemande	279 \$	288 \$
Française	129	155
Italienne	-	238
Américaine	-	585
Royaume-Uni ⁽¹⁾	-	225
	408 \$	1 491 \$

⁽¹⁾ La facilité du Royaume-Uni n'a pas été renouvelée au cours de l'exercice 2005.

AUTRES ARRANGEMENTS

Facilité RASPRO

En septembre 2005, une opération de titrisation de 1,7 milliard \$ a été conclue afin de fournir un financement permanent sous forme de baux à long terme visant 70 avions régionaux. Dans le cadre de cette opération, la

Société a amélioré le crédit des créances cédées et pris une participation subordonnée. En outre, la Société fournit des services administratifs en contrepartie d'honoraires au prix du marché. Du produit brut de 1,7 milliard \$, une tranche d'environ 500 millions \$ a été affectée au paiement de tiers dans le cadre de structures de financement provisoire hors bilan. Compte tenu du paiement de dépenses et d'autres paiements, la Société a reçu environ 1,0 milliard \$ pour les actifs cédés.

Après la clôture de l'opération de titrisation, il a été décelé que les flux de trésorerie de la structure RASPRO seraient différents des prévisions. La Société et son mandataire, Wachovia Capital Markets, LLC, étudient actuellement des moyens pour rajuster les flux de trésorerie de RASPRO. Diverses solutions sont envisagées, y compris la participation de diverses parties, et ces solutions pourraient comprendre en partie, l'acquisition d'actifs par la Société pour une contrepartie au comptant ou d'autres considérations, dont la réalisation n'aurait pas d'incidence négative importante sur la Société. Les détenteurs de titres de RASPRO bénéficient de diverses garanties de tiers.

RASPRO est assujettie aux règles de consolidation applicables aux EDDV qui exigent que les détenteurs de droits variables réévaluent la pertinence de la consolidation lorsque certains événements surviennent. Les modifications envisagées aux flux de trésorerie de RASPRO constitueraient, selon les règles régissant les EDDV, un événement qui entraîne une révision du statut de l'entité et la Société, étant un détenteur de droits variables, réévaluera la pertinence de consolider cette entité si des rajustements aux flux de trésorerie sont adoptés et lorsqu'ils le seront.

Soutien au financement provisoire

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, un organisme gouvernemental a consenti à des clients du financement totalisant 296 millions \$ échéant à diverses dates jusqu'au 31 juillet 2006. Ces fonds ont financé un pourcentage du prix de vente des avions. Le reste du prix de vente, totalisant 38 millions \$, a été financé par la Société. La tranche subordonnée de 38 millions \$ est incluse dans Financement d'avions (portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux) au 31 janvier 2006. La Société s'est engagée à consentir du financement permanent à ces clients s'il leur est impossible d'obtenir du financement permanent de tiers, lequel est inclus dans les engagements de financement de 2,2 milliards \$ décrits dans la note 22 d) – Engagements de financement, afférente aux états financiers consolidés.

Contrat de cession-bail

Au cours de l'exercice 2005, la Société a conclu un contrat de cession-bail de 300 millions \$ d'une durée de trois ans avec des tiers. En vertu de ce contrat, la Société peut vendre des avions d'affaires d'occasion à ces tiers qui, à leur tour, les louent à la Société pour une période de 24 mois. La Société a le droit de racheter les avions au cours de la période de location à des prix prédéterminés. Des avions dont la valeur totalisait respectivement 41 millions \$ et 105 millions \$ étaient vendus et loués aux 31 janvier 2006 et 2005 relativement à ce contrat de cession-bail.

II INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

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

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

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

Les programmes de couverture de change et de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement gardés jusqu'à

leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change et les taux d'intérêt sur les éléments couverts.

Des précisions sur les instruments financiers dérivés en cours aux 31 janvier 2006 et 2005 et sur leur juste valeur marchande sont présentées à la note 20 – Instruments financiers, afférente aux états financiers consolidés.

PROGRAMMES DE COUVERTURE

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

Secteur	Risques couverts	Politique de couverture ⁽¹⁾
Aéronautique	Sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité, principalement le dollar canadien et la livre sterling.	Couverture d'un minimum de 85 % des risques identifiés pour les trois premiers mois, un minimum de 75 % pour les neuf mois suivants et un minimum de 50 % pour l'année suivante.
Transport	Rentrées ou sorties de fonds prévues liées à des revenus ou des coûts libellés dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité.	Couverture de 100 % des risques de change identifiés.

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

Coûts libellés en devises de Aéronautique

Au 31 janvier 2006, les coûts prévus libellés en devises ainsi que la tranche couverte de ces coûts pour l'exercice 2007 s'établissaient comme suit :

	Coûts prévus	Tranche couverte (en %)	Taux de couverture moyen pondéré
Coûts libellés en :			
Dollars canadiens	1 750 \$	80	0,7975
Livres sterling	265 \$	77	1,7833

La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à un examen annuel détaillé au quatrième trimestre, dans le cadre de la préparation du budget annuel, des estimations de coûts et des quantités d'avions des programmes. En ce qui a trait à l'examen annuel détaillé, Aéronautique a révisé son hypothèse de taux de change à long terme de ses coûts prévus non couverts libellés en dollars canadiens, le faisant passer d'un taux moyen pondéré de 0,7813 à 0,8696. Cette révision a donné lieu à la comptabilisation d'un redressement cumulatif au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006 et occasionné une dépense d'environ 60 millions \$ selon la méthode du coût moyen. Cette dépense a été essentiellement compensée par des mesures de réduction des coûts.

Sensibilité

Une variation de un cent de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 18 millions \$ sur les coûts prévus de l'exercice 2007 de Aéronautique, compte non tenu des contrats de change à terme, et d'environ 4 millions \$, compte tenu des contrats de change à terme en cours.

Une variation de un cent de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 3 millions \$ sur les coûts prévus de l'exercice 2007 de Aéronautique compte non tenu des contrats de change à terme, et d'environ 1 million \$, compte tenu des contrats de change à terme en cours.

Contrats de change à terme

La Société a recours à des contrats de change à terme pour gérer le risque de change découlant des flux de trésorerie prévus en devises. La Société utilise aussi des contrats de change à terme pour gérer le risque de change découlant de prêts à long terme à des tiers et de prêts et créances intersociétés.

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

- Dans Aéronautique, les contrats de change à terme visent surtout la vente de dollars américains et l'achat de dollars canadiens et de livres sterling.

- Dans Transport, les contrats de change à terme visent surtout la vente ou l'achat de dollars américains, de livres sterling, d'euros et d'autres devises de l'Europe de l'Ouest.

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

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Swaps de taux d'intérêt

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

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

Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises

La Société conclut des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises pour gérer le risque de change sur sa dette à long terme et le montant net de ses placements étrangers et pour faire passer de fixe à variable le taux d'intérêt sur la dette à long terme. Ces swaps comprennent l'échange d'obligations de paiements d'intérêts à taux fixe et à taux variable, ainsi que de montants de capital dans deux devises différentes pour une période de temps déterminée.

La juste valeur des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises varie de la même manière que celle décrite auparavant pour les contrats de change à terme et les swaps de taux d'intérêt.

Garanties de taux plafonds

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

La juste valeur des garanties de taux plafonds est tributaire des fluctuations de taux d'intérêt et de la volatilité implicite. Ces fluctuations et cette volatilité implicite donnent lieu à des gains ou à des pertes de juste valeur sur les obligations financières et sur les garanties de taux plafonds, qui s'annulent.

III ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Les engagements et éventualités de la Société sont décrits à la note 22 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

GARANTIES DE CRÉDIT ET GARANTIES PORTANT SUR LA VALEUR RÉSIDUELLE

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

Les garanties de crédit sont exercées si, au cours de la période de financement (s'étalant de un an à 20 ans), un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'un manquement. Dans le cas d'un manquement, la Société procède habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la revente sur le marché des actifs sous-jacents. La Société est habituellement rémunérée pour ces services. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie que si les actifs sous-jacents sont vendus à un tiers.

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

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

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

ENGAGEMENTS DE FINANCEMENT

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

Au 31 janvier 2006, la Société avait des engagements de financement totalisant 2,2 milliards \$ liés à huit clients relativement à la vente future d'avions, dont la livraison est prévue d'ici à l'exercice 2010, et à une facilité de financement hors bilan de 296 millions \$ (se reporter à la section sur les arrangements financiers du présent rapport), déduction faite des financements déjà confirmés auprès de tiers. La Société atténue ses risques liés au crédit et aux taux d'intérêt en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement qui doivent être remplies par les parties faisant l'objet de la garantie afin de bénéficier de l'engagement de la Société et en concluant des garanties de taux plafonds. Des financements totalisant 2,9 milliards \$ ont été mis en place par la Société pour des clients durant l'exercice 2006 (3,1 milliards \$ durant l'exercice 2005).

La Société est d'avis qu'elle pourra respecter ses engagements de financement envers ses clients au cours de l'exercice 2007 au moyen de financements de tiers. Toutefois, sa capacité de respecter ses engagements de financement pourrait souffrir de nouvelles difficultés financières dans l'industrie de l'aviation commerciale en général et de certains clients en particulier, et de la solvabilité actuelle et future de la Société.

AUTRES ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Dans le cadre de ses contrats avec les sociétés Metronet pour la modernisation du métro de Londres, la Société s'est engagée à fournir des garanties (cautionnements et lettres de crédit) à l'appui de ses obligations. Ces engagements se prolongent jusqu'en 2015. Au 31 janvier 2006, des cautionnements venant à échéance en 2011 et totalisant 181 millions £ (322 millions \$) étaient en vigueur. La période de validité des cautionnements doit être reconduite d'année en année. Dans le cas où les cautionnements ne seraient pas reconduits, la Société pourrait

devoir fournir, dans l'année qui suit, d'autres cautions qui pourraient réduire les montants disponibles des facilités de crédit.

Au fil des ans, Aéronautique a investi plus de 3,1 milliards \$ dans l'outillage des programmes et d'autres montants importants dans le développement de produits et des immobilisations corporelles. La Société reçoit un soutien financier de divers paliers gouvernementaux visant le développement d'avions. Certains programmes de soutien financier exigent que la Société verse des montants aux gouvernements, au moment de la livraison des produits, lorsque est atteint un niveau minimal convenu de ventes de produits connexes. Si le niveau minimal convenu n'est pas atteint, aucun montant n'est payable aux gouvernements. La Société comptabilise le montant payable aux gouvernements au moment où le produit donnant lieu à ce paiement est livré. En ce qui a trait aux programmes d'avions de Aéronautique, la Société avait reçu un soutien gouvernemental éventuellement remboursable totalisant 506 millions \$ au 31 janvier 2006. Le montant total payé relativement à ce soutien gouvernemental à cette date s'est établi à 238 millions \$. Le solde maximum non actualisé remboursable, reposant surtout sur les livraisons d'avions futures, totalisait 535 millions \$ au 31 janvier 2006. Le montant remboursable fondé uniquement sur le total des quantités restantes des programmes d'avions aux fins comptables (se reporter aux renseignements sur les Programmes du présent rapport) était de 226 millions \$ au 31 janvier 2006.

Le 7 février 2005, le Teamsters Local 445 Freight Division Pension Fund a intenté un recours collectif devant la cour de district américaine du Southern District of New York contre la Société, Bombardier Capital Inc., Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation (« BCMSC ») et autres pour violations présumées des lois fédérales sur les valeurs mobilières relativement aux certificats de titres de premier rang/subordonnés avec flux identiques de série 2000-A (Senior/Subordinated Pass-Through Certificates, Series 2000-A) de BCMSC échéant le 15 janvier 2030. Le 15 avril 2005, la partie plaignante a déposé un recours collectif modifié, les modifications visant l'inclusion de tous les acheteurs sur le marché libre des certificats de titres de premier rang/subordonnés avec flux identiques de série 1998-A, série 1998-B, série 1998-C, série 1999-A, série 1999-B, série 2000-A et série 2000-B de BCMSC, dans le cadre de la catégorie putative. Bien que la Société soit dans l'impossibilité de prédire le résultat d'une poursuite judiciaire, en vertu de l'information à sa disposition, elle croit disposer de toute l'information pour bien se défendre, et prévoit défendre sa position avec vigueur.

La Société est également 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.

Bien que la Société ne soit pas en mesure de prévoir l'issue de poursuites judiciaires en cours au 31 janvier 2006, la direction croit, à la lumière de l'information en sa possession, que l'issue de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

IV ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

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

	2006		2005	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Aéronautique				
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux ⁽¹⁾	6 946 \$	4 106 \$	5 306 \$	2 871 \$
Vente des droits en vertu de contrats de fabrication	-	-	166	154
Structure de cession-bail	15	15	16	16
Transport				
Partenariats	4 805	4 326	4 352	4 035
Garantie de soutien à la vente	529	523	663	662
Comptes de dépôt en espèces	70	70	61	61
	12 365	9 040	10 564	7 799
Moins actif et passif des EDDV consolidées :				
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux	67	65	78	76
Vente des droits en vertu de contrats de fabrication	-	-	166	154
Structure de cession-bail	15	15	16	16
Comptes de dépôt en espèces	70	70	61	61
	152	150	321	307
Actif et passif des EDDV non consolidées	12 213 \$	8 890 \$	10 243 \$	7 492 \$

⁽¹⁾ La hausse au cours de l'exercice 2006 renvoie principalement à la clôture de la facilité RASPRO, opération de titrisation de 1,7 milliard \$ liée à la vente de 70 avions régionaux (se reporter à la section Arrangements financiers du présent rapport).

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

AÉRONAUTIQUE

Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux

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

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

La Société a conclu que la plupart des structures d'accueil sont des EDDV et qu'elle est le principal bénéficiaire de deux d'entre elles seulement, lesquelles ont été consolidées. Pour toutes les autres structures d'accueil, la consolidation ne convient pas en vertu de la NOC-15. Afin de déterminer si la Société est le principal bénéficiaire, certaines structures de financement liées à la vente d'avions régionaux ont été regroupées si elles présentaient des caractéristiques communes, comme la clientèle, le type d'avion, les modalités du contrat et le financement. Le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces structures d'accueil non consolidées s'élevait à 2,1 milliards \$, pour lequel 551 millions \$ en provisions et passifs pouvaient servir à couvrir ce risque au 31 janvier 2006 (respectivement 1,6 milliard \$ et 295 millions \$ au 31 janvier 2005). Le risque maximal de la

Société en vertu de ces garanties est présenté à la note 22 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

Vente de droits en vertu de contrats de fabrication

En 1995, la Société a conclu une entente avec LR Jet Corporation (« LR Jet »), société créée dans le seul but d'acheter, de manière renouvelable, des droits en vertu de certains contrats de fabrication d'avions de la Société. Le prix d'acquisition a été essentiellement financé par de la dette à long terme émise à des investisseurs non liés. La Société a conclu que LR Jet est une EDDV et qu'elle en est le principal bénéficiaire. Par conséquent, LR Jet a été consolidée. En date du 31 janvier 2006, la dette à long terme de LR Jet a été remboursée en entier.

TRANSPORT

Partenariats

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

La participation de la Société à des entités créées dans le cadre de ces partenariats se fait surtout au moyen de placements en actions ou en titres d'emprunt subordonnés, ou les deux, et de contrats de fabrication, de vente et de services à long terme. La Société a conclu que certaines de ces entités sont des EDDV, mais qu'elle n'en est pas le principal bénéficiaire. Par conséquent, ces entités n'ont pas été consolidées. La Société continue de comptabiliser ces investissements à la valeur de consolidation, constatant sa quote-part du bénéfice net ou de la perte nette d'après les modalités du contrat de partenariat. Aux 31 janvier 2006 et 2005, le risque maximal de perte hors bilan de la Société à l'égard de ces EDDV non consolidées, outre le risque découlant de ses obligations contractuelles, était négligeable.

Aux 31 janvier 2006 et 2005, la Société détenait les participations suivantes dans des partenariats importants qui sont des EDDV :

- En avril 2003, Metronet Rail BCV Holdings Ltd. et Metronet Rail SSL Holdings Ltd. (collectivement « Metronet »), dans lesquelles la Société détient une participation en actions de 20 %, ont obtenu des contrats pour la rénovation, la modernisation et l'entretien de deux projets d'infrastructure du métro de Londres. Dans le cadre de sa participation dans Metronet, la Société a obtenu des contrats fermes pour fournir des voitures de métro, de la signalisation et des services d'entretien et de gestion à Metronet.
- La Société détient une participation en actions de 20 % dans Consorzio Treno Veloce Italiano (« TREVI »), entité qui a obtenu, depuis mai 1992, une série de contrats, dont la fourniture de locomotives et de voitures ETR 500 ainsi que l'entretien et la remise à neuf, pour lesquels la Société a été choisie comme sous-traitant de TREVI.
- En mai 2004, Arrow Light Rail Holdings Ltd. et Arrow Light Rail Ltd. (collectivement « Arrow »), dans lesquelles la Société détient une participation en actions de 12,5 %, ont obtenu des contrats pour la conception, la fabrication, l'exploitation et l'entretien du Nottingham Express Transit Line One System situé au Royaume-Uni. Dans le cadre de sa participation dans Arrow, la Société a obtenu le contrat pour l'exploitation et les services d'entretien.
- En juin 2004, Yong-In LRT Co., Ltd (« Yong-In »), dans laquelle la Société détient une participation en actions de 26 %, a été créée afin de construire et d'exploiter un réseau de tramways dans la ville de Yong-In, en Corée du Sud. Dans le cadre de sa participation dans Yong-In, la Société est responsable de la gestion du projet, de l'intégration de systèmes, de la mobilisation et de la tenue d'essais, ainsi que de la fourniture de véhicules et autre matériel.

Garanties de soutien à la vente

En août 1998, la Société a donné des garanties portant sur la valeur résiduelle de rames automotrices électriques et diesels vendues à Lombard Leasing Contracts Limited (« Lombard »). En vertu d'une structure de location-exploitation, Lombard loue des trains à un tiers exploitant. La Société a conclu que Lombard est une EDDV, mais que la Société n'en est pas le principal bénéficiaire. Par conséquent, cette entité n'a pas été consolidée. Le risque maximal de la Société par suite de sa participation dans Lombard est limité à ses garanties portant sur la valeur résiduelle totalisant 124 millions \$ au 31 janvier 2006 (135 millions \$ au 31 janvier 2005). Le risque maximal de la Société découlant de ces garanties est présenté à la note 22 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

Comptes de dépôt en garantie

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

Par suite de cet engagement, Fabian Investments Limited et Lineal Investments Limited ont été créées, et des fonds ont été déposés dans un compte de dépôt en garantie par le locataire du matériel. Ces fonds, ainsi que l'intérêt cumulé, devraient suffire à couvrir entièrement le risque de la Société. La Société a conclu que ces structures d'accueil sont des EDDV et qu'elle en est le principal bénéficiaire. Par conséquent, ces structures d'accueil ont été consolidées. Leurs actifs, consistant en encaisse affectée, sont présentés dans les autres actifs, et leurs passifs, constitués d'une provision pour obligations de rachat, sont présentés dans les créditeurs et frais courus dans les bilans consolidés de la Société.

AUTRES

I RÉGIMES DE RETRAITE

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

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

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

La situation financière des régimes de retraite à prestations déterminées de la Société et d'autres renseignements sur ces régimes sont présentés à la note 21 – Avantages sociaux futurs, afférente aux états financiers consolidés.

HYPOTHÈSES

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

DÉFICIT DES RÉGIMES DE RETRAITE

Au 31 décembre 2005 (« date de mesure »), le déficit des régimes de retraite totalisait 2,3 milliards \$ (1,9 milliard \$ au 31 décembre 2004). Ce montant inclut l'obligation au titre des prestations constituées des régimes non capitalisés de 493 millions \$ au 31 décembre 2005 (517 millions \$ au 31 décembre 2004).

La hausse du déficit est principalement attribuable à une augmentation de l'obligation au titre des prestations de retraite constituées découlant d'une baisse des taux d'actualisation à long terme au Canada et au Royaume-Uni.

Sensibilité

On estime qu'une hausse ou baisse de 0,25 % du taux d'actualisation moyen pondéré courant utilisé pour calculer la valeur actualisée nette de l'obligation au titre des prestations de retraite constituées diminuerait ou augmenterait celle-ci d'environ 300 millions \$.

MONTANTS NON CONSTATÉS

Les gains et pertes actuariels nets, fondés sur la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, qui excèdent 10 % du montant le plus élevé entre l'obligation au titre des prestations constituées et la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, de même que les coûts des services passés, sont portés aux résultats sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants. L'amortissement des montants nets non constatés devrait constituer 105 millions \$ du coût estimatif des régimes de retraite pour l'exercice 2007.

COÛT DES RÉGIMES DE RETRAITE

Le coût des régimes de retraite pour les activités poursuivies s'est élevé à 287 millions \$ pour l'exercice 2006, comparativement à 270 millions \$ pour l'exercice 2005.

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

Pour l'exercice 2007, le coût estimatif des régimes de retraite est de 325 millions \$. L'augmentation prévue découle surtout de la baisse des taux d'actualisation déjà évoquée.

CAPITALISATION

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

Les cotisations à verser aux régimes de retraite à prestations déterminées sont estimées à 410 millions \$ pour l'exercice 2007, en regard de cotisations réelles de 327 millions \$ pour l'exercice 2006. Les cotisations à verser aux régimes de retraite à cotisations déterminées sont estimées à 25 millions \$ pour l'exercice 2007, par rapport à des cotisations réelles de 26 millions \$ pour l'exercice 2006.

II CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Au 31 janvier 2006, une évaluation de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information, au sens du *Règlement 52-109*, a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité de la conception et du fonctionnement de ces contrôles et procédures.

III RISQUES ET INCERTITUDES

PRATIQUES DE GESTION DES RISQUES

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

Aéronautique

La gestion des risques de Aéronautique débute avant le lancement d'un programme. Elle comprend l'élaboration d'un plan détaillé à l'appui de la décision de lancement du programme et se poursuit à toutes les étapes du cycle du produit. La stratégie de gestion des risques de Aéronautique comprend un processus de gouvernance pour évaluer le risque d'écart par rapport aux objectifs établis en matière de revenus, de coûts, d'échéancier et

d'objectifs techniques établis à l'intérieur d'un plan détaillé dans le but de concevoir des plans de réduction de risques particuliers. Ces pratiques comportent un processus d'évaluation des contrats de vente pour s'assurer de leur conformité à la politique interne. La gestion des risques de coût d'un produit repose sur l'établissement de relations à long terme avec les fournisseurs clés ainsi que sur des processus d'évaluation des fournisseurs et de soumissions concurrentielles. Au nombre des autres pratiques de gestion des risques de coût figurent la couverture du risque de change, la souscription d'assurance et la conclusion de conventions collectives avec une partie importante de la main-d'œuvre. Les risques techniques sont réduits par le suivi rigoureux des exigences réglementaires des divers organismes ainsi que par un contrôle serré de la qualité au cours du cycle de production. L'Organisation internationale de normalisation (« ISO ») a établi la norme ISO 9001. La Society of Automotive Engineers (« SAE ») se sert de la norme ISO 9001 de base pour établir la norme AS 9100 afin de normaliser les exigences liées aux systèmes de gestion de la qualité inhérents à l'industrie aéronautique. Aéronautique détient quatre certificats ISO 9001/AS 9100 dans 12 sites au Canada, aux États-Unis et en Europe. Ces sites comprennent des installations pour toutes les étapes du cycle de la durée de vie du produit, y compris des centres administratifs, de conception, de fabrication, de mise à l'essai, de formation, de distribution de pièces de rechange et de service. L'application de ces normes permet à Aéronautique d'améliorer la qualité du produit et de réduire les coûts au moyen de la standardisation des processus et procédés de qualité.

Transport

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

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

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

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

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

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

CONTEXTE EN MATIÈRE DE RISQUES

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

RISQUE LIÉ À LA CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

RISQUE LIÉ AU CONTEXTE COMMERCIAL

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

Contexte de l'industrie aérienne

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

RISQUE D'EXPLOITATION

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

Partenaires commerciaux

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

Développement de nouveaux produits et services

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

couronné de succès. Les ventes de la Société peuvent être touchées si elle investit dans des produits qui ne remportent pas la faveur du marché, si la demande ou la préférence de la clientèle pour les modèles d'avions change, si les produits ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation ou encore si les produits ne sont pas mis en marché en temps voulu ou deviennent désuets. Dans Aéronautique et Transport, la Société est assujettie à une certification ou à des exigences d'approbation strictes, qui peuvent retarder la certification des produits de la Société. La non-conformité aux exigences réglementaires, comme celles imposées par TC, la FAA, l'AESA, les organismes nationaux de réglementation de transport sur rail ou d'autres organismes de réglementation pourraient clouer au sol des produits de la Société, ce qui pourrait se révéler très néfaste pour la Société.

Pertes découlant de garanties et de sinistres

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

Risques juridiques

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

Clients clés et fournisseurs clés

Les activités de fabrication de la Société dépendent d'un nombre limité de clients. Au 31 janvier 2006, deux clients représentaient 12 % du carnet de commandes de Aéronautique, alors que dans Transport, trois clients représentaient 44 % du carnet de commandes. La Société pense qu'elle continuera de dépendre d'un nombre limité de clients, de sorte que la perte de l'un de ces clients pourrait entraîner un recul des ventes ou de la part de marché. Étant donné que la majorité des clients de Transport sont du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, les nouvelles commandes de Transport reposent sur les budgets et les politiques en matière de dépenses du secteur public. Se reporter à la rubrique sur le soutien gouvernemental ci-après pour en savoir davantage.

Les activités de fabrication de la Société dépendent d'un nombre limité de fournisseurs clés pour la livraison de matériaux, la prestation de services et la livraison d'importants composants d'avion, dont des moteurs, des ailes, des nacelles et des fuselages pour Aéronautique, et des freins pour Transport. L'incapacité d'un ou de plusieurs des fournisseurs clés de respecter les spécifications de rendement, les normes de qualité et le calendrier de livraisons pourrait avoir une incidence néfaste sur la capacité de la Société d'honorer ses engagements envers ses clients. L'incapacité d'un ou de plusieurs des fournisseurs clés d'honorer leurs obligations contractuelles envers la Société pourrait avoir des répercussions négatives considérables sur les états financiers consolidés de la Société. Certains de ces fournisseurs participent au développement de produits, comme des plateformes

d'avion et de matériel roulant, et à la livraison ultérieure de matériaux et d'importants composants et détiennent une partie de la propriété intellectuelle à l'égard des composants clés qu'ils développent. Par conséquent, la Société conclut des contrats à long terme avec ces fournisseurs clés. Même si d'autres fournisseurs existent généralement pour l'approvisionnement en matériaux et en composants majeurs, le remplacement de certains fournisseurs clés pourrait être coûteux et prendre beaucoup de temps.

Engagements à modalités fixes

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

Ressources humaines (y compris les conventions collectives)

Les risques en matière de ressources humaines portent sur le fait que la Société ne soit pas en mesure de recruter, garder et stimuler des employés hautement compétents pour voir à la bonne conduite de ses activités, notamment les activités de recherche et de développement qui sont essentielles au succès de la Société. L'impossibilité de recruter et de garder les employés hautement compétents pourrait avoir une incidence néfaste sur les efforts de développement de la Société et retarder la production.

De plus, la Société a conclu plusieurs conventions collectives avec les employés de ses différents secteurs d'activité qui viennent à échéance à différentes dates. Si la Société n'est pas en mesure de renouveler ces conventions collectives lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, des arrêts ou conflits de travail pourraient en découler.

Environnement

Les risques environnementaux tiennent au fait que les exigences réglementaires ou leur application pourraient devenir de plus en plus rigoureuses à l'avenir et que la Société pourrait devoir engager des coûts supplémentaires pour s'y conformer. La Société est soumise, dans chaque administration où elle exerce ses activités, à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le rendement ou le contenu d'un produit, la pollution de l'air et de l'eau, les émissions de substances dangereuses et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés par des activités antérieures. Bien que la Société croie être pour l'essentiel en situation de conformité en regard des exigences actuelles des lois environnementales applicables, rien ne garantit que les restrictions imposées par les lois environnementales actuelles ou futures, les coûts liés à la conformité ou les obligations découlant de problèmes environnementaux n'aient pas d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

RISQUE DE FINANCEMENT

Aide gouvernementale

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

Financement en faveur de certains clients

La Société peut consentir un financement d'avions régionaux aux clients.

- Financement provisoire, qui inclut des prêts consentis aux clients et le crédit-bail d'avions aux clients.
 - La Société risque que certains clients, principalement des clients d'avions régionaux, ne puissent pas être en mesure d'obtenir du financement permanent, ce qui pourrait avoir un effet néfaste sur les flux de trésorerie disponibles.
- Soutien au crédit consenti par la Société sous forme de garanties de crédit ou de garanties portant sur la valeur résiduelle à des sociétés aériennes et à certaines structures d'accueil créées uniquement pour

i) acheter des avions régionaux de la Société et pour louer ces avions à des sociétés aériennes, et pour
ii) acheter des actifs financiers liés à la vente d'avions régionaux. En vertu de ces arrangements, la Société doit faire des paiements au bénéficiaire de la garantie si le débiteur ou le locataire original omet de faire des paiements en vertu du contrat de location ou du prêt, ou encore si la valeur marchande ou la valeur de revente de l'avion est inférieure à la valeur résiduelle garantie à la fin du contrat de location. Une réclamation en vertu de ces garanties peut habituellement se faire au moment de la vente d'un avion à un tiers. Une tranche importante de ces garanties se rapporte à des débiteurs ou à des locataires d'origine qui ont une note de crédit inférieure à une note de premier ordre. La faiblesse financière récente de certaines sociétés aériennes expose également la Société à une perte en vertu de ses garanties de crédit.

- Des réclamations importantes en vertu de ces garanties pourraient nuire grandement aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société (se reporter à la section Engagements et éventualités du présent rapport pour une analyse des garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle).

Liquidités et accès aux sources de financement

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

Clauses restrictives de conventions d'emprunt

Les conventions régissant certains emprunts et certaines facilités de crédit syndiquées de la Société contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, interdisent à la Société :

- de vendre la totalité ou la quasi-totalité de ses actifs;
- de contracter certains emprunts, garantis ou non;
- d'entreprendre des fusions ou des regroupements;
- d'engager des dépenses en capital supérieures à un certain montant;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées; et
- de procéder à des acquisitions dépassant un certain montant.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à la capacité de financement des activités futures de la Société ou à ses besoins de capitaux, ou pourraient l'empêcher de s'engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient lui être bénéfiques. De plus, la Société est aussi tenue de se conformer à diverses clauses restrictives financières (calculées sans l'ancien secteur de BC) en vertu de ses deux principales facilités de crédit syndiquées et doit maintenir (au sens des conventions connexes) :

- un seuil minimum de liquidités de 1,0 milliard \$ à la fin de chaque trimestre;
- un ratio minimum de couverture des intérêts de 2 pour 1 calculé sur quatre trimestres consécutifs pour la période se terminant le 31 janvier 2006, et de 2,5 pour 1 par la suite; et
- un ratio maximum d'endettement net de 55 % au 31 janvier 2006, et de 50 % à la fin de chaque trimestre par la suite.

Des événements sur lesquels la Société n'a pas de contrôle peuvent nuire à sa capacité de respecter ces clauses. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou l'incapacité de la Société de respecter ces clauses pourraient également entraîner un manquement en vertu de ses facilités de crédit bancaires, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la constitution immédiate d'une garantie en espèces à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs de la Société d'exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus.

RISQUE DE MARCHÉ

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

Fluctuations de taux de change

La Société est exposée aux risques de fluctuations de taux de change de la manière décrite sous la rubrique Instruments financiers dérivés du présent rapport. Afin de réduire ces risques, la Société recourt à des instruments financiers dérivés pour couvrir ses risques à l'égard des rentrées et des sorties de fonds futures libellées en diverses devises.

Fluctuations des taux d'intérêt

La Société est exposée aux risques de fluctuations des taux d'intérêt de la manière décrite sous la rubrique Instruments financiers dérivés du présent rapport. La Société recourt à des instruments financiers dérivés ou à une technique de gestion des actifs/passifs pour gérer l'incidence des fluctuations de taux d'intérêt, surtout à l'égard des actifs et passifs existants et des engagements financiers.

Risques de prix des produits de base

La Société est assujettie à des risques sur le prix des produits de base liés principalement aux fluctuations des prix des matériaux, comme l'aluminium et le titane utilisés dans la chaîne de production. Afin de réduire ces risques, la Société s'efforce de conclure des contrats à long terme avec ses fournisseurs.

L'incidence des fluctuations susmentionnées pourrait être importante sur les états financiers consolidés de la Société.

IV ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

MÉTHODE DU COÛT MOYEN

La méthode du coût moyen est utilisée par Aéronautique. Cette méthode consiste à comptabiliser au coût des ventes le coût de production unitaire moyen estimatif pour chaque avion.

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

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

Les coûts de production comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe ainsi que les coûts indirects de fabrication. Le total des coûts de production est estimé d'après des coûts réels et des prévisions de coûts des matériaux, de taux de change, de productivité de la main-d'œuvre, de niveau d'emploi et de salaires. Les estimations des coûts sont fondées surtout sur les tendances historiques du rendement, les tendances économiques, les conventions collectives et les informations obtenues des fournisseurs. Les coûts de production sont également fondés sur le concept de la courbe d'apprentissage, qui prévoit une diminution des coûts au fur et

à mesure que les tâches et les moyens techniques de production deviennent plus efficaces grâce à l'expérience acquise. Ainsi, le coût de production réel unitaire engagé au cours de la phase initiale d'un programme excédera le coût de production unitaire moyen estimatif pour l'ensemble du programme. Cet écart, soit l'excédent sur les coûts moyens de production, est inclus dans les stocks et devrait être recouvré sur les ventes d'avions qui doivent être produits ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne.

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

Sensibilité

Une variation de 1 % des coûts de production futurs estimatifs des quantités restantes d'avions de tous les programmes aurait fait augmenter ou diminuer le coût des ventes de la Société d'environ 50 millions \$ au cours de l'exercice 2006, dont 35 millions \$ au titre de redressement cumulatif pour les exercices précédents.

OUTILLAGE DES PROGRAMMES DE AÉRONAUTIQUE

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

MESURES INCITATIVES À LA VENTE

La Société offre des mesures incitatives à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle, principalement liées aux ventes d'avions régionaux. La direction examine le risque maximal relatif aux engagements liés à la valeur résiduelle future d'un avion et, dans le cadre des garanties de crédit, la solvabilité de l'emprunteur. Des provisions sont établies au moment de la vente de l'avion sous-jacent et sont revues tous les trimestres. Les mesures incitatives à la vente hors caisse sont incluses dans le coût des ventes, et les mesures incitatives à la vente au comptant sont présentées en réduction des revenus de Fabrication aux états des résultats consolidés. La valeur future prévue de l'avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information acquise de la vente d'avions semblables dans le marché non stratégique. La solvabilité des emprunteurs à qui des garanties de crédit ont été fournies est fondée sur les notes de crédit publiées par les agences de notation lorsqu'elles sont disponibles. La solvabilité des autres emprunteurs est évaluée à l'aide de modèles d'évaluation internes (se reporter à la note 22 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés pour obtenir plus d'information sur ces garanties).

Sensibilité

Au 31 janvier 2006, si la valeur résiduelle future d'un avion retenue pour calculer la provision pour les garanties de crédit et les garanties portant sur la valeur résiduelle fournies dans le cadre de la vente d'avions avait diminué de 5 %, le coût des ventes aurait augmenté d'environ 100 millions \$ pour l'exercice 2006.

CONTRATS À LONG TERME

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

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

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

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

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

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

Sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour tous les contrats en cours comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux dans Transport ferait augmenter le coût des ventes d'environ 60 millions \$, alors qu'une baisse de 1 % des coûts futurs estimatifs ferait diminuer le coût des ventes d'environ 50 millions \$.

ÉCART D'ACQUISITION

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

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

Les prévisions de flux de trésorerie futurs reposent sur les meilleures estimations des revenus, des coûts de production, des coûts indirects de fabrication et des autres coûts. Ces estimations sont établies à partir d'un examen des contrats existants, des commandes futures prévues, de la structure actuelle des coûts, des variations prévues des coûts, des conventions collectives et de la conjoncture générale du marché et elles doivent être revues et approuvées par la haute direction. Les flux de trésorerie futurs qui ont servi au test de dépréciation effectué au quatrième trimestre de l'exercice 2006 ont été actualisés au coût moyen pondéré du capital de 9,5 %.

ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

La Société consolide les EDDV pour lesquelles elle assume la majorité du risque de pertes ou a le droit de recevoir la majorité des rendements résiduels (si aucune partie n'assume la majorité des pertes de l'EDDV), ou les deux (le principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit, généralement, constater initialement tous les actifs, passifs et parts des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à la juste valeur à la date où l'entreprise devient le principal bénéficiaire. Se reporter à la note 23 – Entités à détenteurs de droits variables, afférente aux états financiers consolidés pour plus de renseignements sur les EDDV. La Société révisé sa décision initiale à l'égard de la comptabilisation des EDDV lorsque certains événements se produisent, comme des changements dans les documents constitutifs ou les arrangements contractuels.

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

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

GARANTIES DE PRODUITS

Les produits vendus par Aéronautique et par Transport sont assortis de garanties relatives aux systèmes, aux accessoires, au matériel, aux pièces et aux logiciels développés par la Société.

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

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

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Les coûts et obligations au titre des prestations de retraite et autres prestations aux employés dépendent des hypothèses utilisées pour calculer ces montants. Le taux d'actualisation, le taux de rendement prévu à long terme des actifs des régimes et le taux de croissance des salaires constituent d'importants éléments de la mesure des coûts et des obligations.

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

Sensibilité

Une variation de 0,25 % du taux d'actualisation moyen pondéré augmenterait ou réduirait le coût des avantages prévu d'environ 30 millions \$ pour l'exercice 2007.

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

Sensibilité

Une variation de 0,25 % du taux de rendement moyen pondéré augmenterait ou réduirait le coût des avantages prévu d'environ 10 millions \$ pour l'exercice 2007.

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

Sensibilité

Une variation de 0,25 % du taux de croissance des salaires moyen pondéré augmenterait ou réduirait le coût des avantages prévu d'environ 20 millions \$ pour l'exercice 2007.

Les autres hypothèses incluent le taux d'inflation et le taux de croissance ou de décroissance du coût des soins de santé, de même que certains facteurs démographiques tels que l'âge du départ à la retraite des employés, les taux de mortalité et le roulement du personnel. Les hypothèses sont revues et mises à jour une fois l'an.

IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

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

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

V ACTUALITÉ EN MATIÈRE DE COMPTABILITÉ ET PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les normes suivantes peuvent, une fois adoptées, influencer sur les états financiers consolidés de la Société de manière importante :

- Instruments financiers - comptabilisation et évaluation;
- Couvertures; et
- Résultat étendu.

Ces normes ont été presque entièrement harmonisées avec les PCGR des États-Unis et s'appliqueront pour la Société à compter du premier trimestre de l'exercice 2008. Les principales incidences des normes sont décrites ci-dessous :

Instruments financiers – comptabilisation et évaluation

- Tous les instruments financiers dérivés, y compris les instruments dérivés incorporés qui ne sont pas étroitement liés au contrat hôte, doivent être comptabilisés au bilan et évalués à la juste valeur.
- Tous les actifs financiers doivent être classés comme détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, détenus jusqu'à leur échéance ou comme prêts et créances et évalués à la juste valeur, au coût ou au coût après amortissement.
- Les gains et les pertes des instruments financiers mesurés à la juste valeur doivent être comptabilisés dans l'état des résultats ou dans les autres éléments du résultat étendu.

Couvertures

Les couvertures peuvent être désignées comme couvertures de juste valeur, couvertures de flux de trésorerie ou couvertures d'un investissement net dans un établissement étranger autonome. Les gains et les pertes résultant d'une variation des justes valeurs d'instruments de couverture admissibles à l'application de la comptabilité de couverture doivent être comptabilisés dans les résultats au cours de la même période que les gains ou pertes

compensatoires liés au risque couvert, ou dans les autres éléments du résultat étendu si certains critères sont respectés, et reclassés ultérieurement dans les résultats lorsque l'élément couvert influe sur le bénéfice.

Résultat étendu

Le résultat étendu représente la variation des capitaux propres (ou de l'actif net) d'une entreprise au cours d'une période, découlant d'opérations et d'autres événements et circonstances autres qu'en rapport avec les propriétaires. Le résultat étendu et ses composantes doivent être présentés dans les états financiers consolidés ayant la même importance que les autres états qui constituent le jeu complet d'états financiers consolidés.

La Société évalue actuellement l'incidence de ces recommandations sur ses états financiers consolidés.

VI ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

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

VII TAUX DE CHANGE

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

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

	2006	2005	Augmentation (diminution)
Euro	1,2157	1,3051	(7) %
Dollar canadien	0,8742	0,8078	8 %
Livre sterling	1,7814	1,8837	(5) %

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

	2006	2005	Augmentation (diminution)
Euro	1,2374	1,2469	(1) %
Dollar canadien	0,8294	0,7729	7 %
Livre sterling	1,8121	1,8356	(1) %

VIII PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

Les états financiers consolidés de la Société ont été dressés selon les PCGR du Canada et sont exprimés en dollars américains. Les résultats d'exploitation des activités de financement de stocks, de maisons usinées au bilan et hors bilan, de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan de BC ont été présentés au titre des activités abandonnées dans les états des résultats et des flux de trésorerie consolidés, et les actifs et passifs s'y rapportant ont été présentés à titre d'Actifs détenus à des fins de vente et de Passifs liés à des actifs détenus à des fins de vente dans des postes distincts des bilans consolidés (se reporter à la note 1 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente, afférente aux états financiers consolidés).

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

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action)	2006	2005	2004
Revenus	14 726 \$	15 546 \$	15 201 \$
BAll découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	445	236	462
BAll découlant des activités poursuivies	357	64	132
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	238	12	231
BAI découlant des activités poursuivies	150	(160)	(99)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	135	(122)	(220)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	114	37	135
Bénéfice net (perte nette)	249	(85)	(85)
Bénéfice (perte) par action de base et dilué :			
Découlant des activités poursuivies	0,06	(0,08)	(0,15)
Bénéfice net (perte nette)	0,13	(0,06)	(0,07)
Dividendes en espèces déclarés par action (\$ CAN) :			
Actions classe A (droits de vote multiples)	-	0,090000	0,090000
Actions classe B (droits de vote limités)	-	0,091600	0,091600
Actions privilégiées, série 2	1,115860	0,997810	1,169296
Actions privilégiées, série 3	1,369000	1,369000	1,369000
Actions privilégiées, série 4	1,562500	1,562500	1,562500
Total de l'actif	17 482	20 130	19 277
Passif financier :			
Dettes à long terme - Bombardier	2 722	3 128	2 097
Dettes à long terme - BC	2 025	2 588	3 028

Le tableau suivant présente les données relatives aux actions autorisées, émises et en circulation au 31 janvier 2006.

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	1 892 000 000	319 260 212
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	1 892 000 000	1 425 772 756
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	2 597 907
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	9 402 093
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

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

Options émises et en cours en vertu des régimes d'achat d'actions au 28 février 2006	53 323 900
UAR émises et en circulation en vertu du régime d'UAR au 31 janvier 2006	4 014 082

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

28 mars 2006

Bombardier, Bombardier 415, Bombardier Global 5000, Challenger, Challenger 300, Challenger 604, Challenger 605, Challenger 800, Challenger 850, Challenger 870, Challenger 890, CITYFLO, CL-215T, CRJ, CRJ100, CRJ200, CRJ700, CRJ705, CRJ900, CSeries, EBI, Electrostar, FLEXITY, Flexjet, Global, Global Express, Global Express XRS, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 40, Learjet 40 XR, Learjet 45, Learjet 60, Learjet 60 XR, MITRAC, MOVIA, Q100, Q200, Q300, Q400, Série Q, Skyjet, Skyjet International, Smart Parts, Talent, TRAXX et Zefiro sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

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

BOMBARDIER INC.
DONNÉES TRIMESTRIELLES

(non vérifiées)

Pour les exercices terminés les 31 janvier

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

	2006	2006	2006	2006	2006	2005	2005	2005	2005	2005
	TOTAL	QUATRIÈME TRIMESTRE	TROISIÈME TRIMESTRE	DEUXIÈME TRIMESTRE	PREMIER TRIMESTRE	TOTAL	QUATRIÈME TRIMESTRE	TROISIÈME TRIMESTRE	DEUXIÈME TRIMESTRE	PREMIER TRIMESTRE
Revenus sectoriels										
Aéronautique ⁽¹⁾	8 087 \$	2 400 \$	1 789 \$	1 962 \$	1 936 \$	7 980 \$	2 612 \$	1 633 \$	1 962 \$	1 773 \$
Transport ⁽²⁾	6 653	1 638	1 515	1 675	1 825	7 584	2 119	1 929	1 847	1 689
Revenus intersectoriels	(14)	(3)	(3)	(4)	(4)	(18)	(6)	(4)	(4)	(4)
Revenus de tiers	14 726 \$	4 035 \$	3 301 \$	3 633 \$	3 757 \$	15 546 \$	4 725 \$	3 558 \$	3 805 \$	3 458 \$
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, revenus et dépenses de financement, et impôts sur les bénéfices										
Aéronautique ⁽¹⁾	266 \$	107 \$	31 \$	76 \$	52 \$	203 \$	85 \$	41 \$	39 \$	38 \$
Transport	179	53	39	43	44	33	61	44	43	(115)
	445	160	70	119	96	236	146	85	82	(77)
Éléments spéciaux										
Transport	88	37	25	34	(8)	172	38	43	5	86
	88	37	25	34	(8)	172	38	43	5	86
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant revenus et dépenses de financement, et impôts sur les bénéfices										
Aéronautique	266	107	31	76	52	203	85	41	39	38
Transport	91	16	14	9	52	(139)	23	1	38	(201)
	357	123	45	85	104	64	108	42	77	(163)
Revenus de financement	(156)	(52)	(39)	(32)	(33)	(104)	(35)	(29)	(24)	(16)
Dépenses de financement	363	98	87	91	87	328	102	74	74	78
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices	150	77	(3)	26	50	(160)	41	(3)	27	(225)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	15	(8)	(2)	16	9	(38)	(6)	(6)	15	(41)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	135	85	(1)	10	41	(122)	47	3	12	(184)
Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, après impôts	114	1	(8)	107	14	37	9	7	11	10
Bénéfice net (perte nette)	249 \$	86 \$	(9) \$	117 \$	55 \$	(85) \$	56 \$	10 \$	23 \$	(174) \$
Bénéfice (perte) par action :										
De base et dilué(e)										
Découlant des activités poursuivies	0,06 \$	0,05 \$	- \$	- \$	0,02 \$	(0,08) \$	0,02 \$	- \$	- \$	(0,11) \$
Bénéfice net (perte nette)	0,13 \$	0,05 \$	(0,01) \$	0,06 \$	0,03 \$	(0,06) \$	0,03 \$	- \$	0,01 \$	(0,10) \$
Dividende - actions classe A (en dollars canadiens)	-	-	-	-	-	0,0900	0,0225	0,0225	0,0225	0,0225
Dividende - actions classe B (en dollars canadiens)	-	-	-	-	-	0,0916	0,0229	0,0229	0,0229	0,0229
Fourchettes du cours des actions classe B (en dollars canadiens)										
Haut	3,66 \$	3,13 \$	3,66 \$	3,39 \$	3,10 \$	7,13 \$	2,89 \$	3,40 \$	6,24 \$	7,13 \$
Bas	2,28 \$	2,34 \$	2,44 \$	2,41 \$	2,28 \$	1,87 \$	1,87 \$	2,55 \$	3,29 \$	5,67 \$

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

⁽²⁾ Les résultats de Transport pour le premier trimestre de l'exercice 2005 ont subi l'incidence négative des révisions des estimations pour l'achèvement de certains contrats.

BOMBARDIER INC.
RETROSPECTIVE FINANCIÈRE
BILANS CONSOLIDÉS
AUX 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS)

	2006	2005	2004	2003	2002
Actif					
Espèces et quasi-espèces	2 917 \$	2 344 \$	1 214 \$	662 \$	276 \$
Débiteurs	1 684	1 513	1 730	2 056	2 601
Financement des avions	1 457	1 791	1 463	2 209	2 072
Stocks	3 805	4 013	4 340	3 443	3 532
Immobilisations corporelles	3 090	3 412	3 550	3 523	3 259
Écart d'acquisition	2 142	2 357	2 290	2 122	1 704
Frais reportés - programme de multipropriété	270	142	-	-	-
Impôts sur les bénéfices reportés	653	522	401	446	399
Actif au titre des prestations constituées	384	353	375	173	153
Actifs détenus à des fins de vente	237	2 582	2 526	3 556	2 246
Autres actifs	843	1 101	1 388	859	866
	17 482 \$	20 130 \$	19 277 \$	19 049 \$	17 108 \$
Passif et capitaux propres					
Emprunts à court terme	- \$	- \$	- \$	816 \$	1 814 \$
Créditeurs et frais courus	6 866	7 085	6 710	5 772	4 626
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	2 191	2 359	2 686	2 496	2 067
Revenus reportés - programme de multipropriété	325	163	-	-	-
Impôts sur les bénéfices reportés	9	41	104	122	399
Dettes à long terme	4 747	5 716	5 125	5 331	4 480
Passif au titre des prestations constituées	877	897	932	753	624
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	42	1 571	1 270	1 966	1 003
Actions privilégiées	347	347	347	347	199
Capitaux propres attribuables aux porteurs d'actions ordinaires	2 078	1 951	2 103	1 446	1 896
	17 482 \$	20 130 \$	19 277 \$	19 049 \$	17 108 \$

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER

(EN MILLIONS DE DOLLARS AMERICAINS, SAUF LES MONTANTS

PAR ACTION ET LES ACTIONNAIRES INSCRITS)

	2006	2005	2004	2003	2002
Revenus sectoriels					
Aéronautique	8 087 \$	7 980 \$	8 261 \$	7 271 \$	7 933 \$
Transport	6 653	7 584	6 954	6 019	4 509
Revenus intersectoriels	(14)	(18)	(14)	(13)	(15)
Revenus de tiers	14 726 \$	15 546 \$	15 201 \$	13 277 \$	12 427 \$
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices					
Aéronautique	266 \$	203 \$	419 \$	255 \$	715 \$
Transport	179	33	43	162	89
	445	236	462	417	804
Éléments spéciaux					
Aéronautique	-	-	(19)	837	654
Transport	88	172	349	-	48
	88	172	330	837	702
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices					
Aéronautique	266	203	438	(582)	61
Transport	91	(139)	(306)	162	41
	357	64	132	(420)	102
Revenus de financement	(156)	(104)	(96)	(117)	(138)
Dépenses de financement	363	328	327	345	305
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices	150	(160)	(99)	(648)	(65)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	15	(38)	121	(159)	(22)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	135	(122)	(220)	(489)	(43)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	114	37	135	96	66
Bénéfice net (perte nette)	249 \$	(85) \$	(85) \$	(393) \$	23 \$
Bénéfice (perte) par action :					
De base et dilué(e)					
Découlant des activités poursuivies	0,06 \$	(0,08) \$	(0,15) \$	(0,37) \$	(0,04) \$
Bénéfice net (perte nette)	0,13 \$	(0,06) \$	(0,07) \$	(0,30) \$	0,01 \$
Information générale sur les activités poursuivies					
Revenus à l'exportation provenant du Canada	5 271 \$	5 430 \$	5 851 \$	4 764 \$	5 320 \$
Acquisitions d'immobilisations corporelles	329 \$	305 \$	300 \$	461 \$	723 \$
Amortissement	545 \$	549 \$	560 \$	512 \$	477 \$
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)					
Classe A	- \$	0,090000 \$	0,090000 \$	0,180000 \$	0,180000 \$
Classe B	- \$	0,091600 \$	0,091600 \$	0,181563 \$	0,181563 \$
Dividende par action privilégiée (en dollars canadiens)					
Série 2	1,115860 \$	0,997810 \$	1,169296 \$	1,193750 \$	1,375000 \$
Série 3	1,369000 \$	1,369000 \$	1,369000 \$	0,684500 \$	- \$
Série 4	1,562500 \$	1,562500 \$	1,562500 \$	1,398760 \$	- \$
Nombre d'actions ordinaires (en millions)	1 745	1 750	1 750	1 378	1 371
Valeur comptable par action ordinaire (en dollars américains)	1,19 \$	1,11 \$	1,20 \$	1,05 \$	1,38 \$
Actionnaires inscrits	13 600	13 008	12 371	11 579	11 310
Fourchettes du cours de l'action					
(en dollars canadiens)					
Classe A					
Haut	3,69 \$	7,11 \$	6,32 \$	15,67 \$	24,60 \$
Bas	2,34 \$	2,01 \$	2,95 \$	3,19 \$	9,25 \$
Clôture	3,02 \$	2,80 \$	5,96 \$	5,34 \$	14,72 \$
Classe B					
Haut	3,66 \$	7,13 \$	6,28 \$	15,67 \$	24,65 \$
Bas	2,28 \$	1,87 \$	2,56 \$	3,13 \$	9,19 \$
Clôture	2,98 \$	2,62 \$	5,99 \$	5,12 \$	14,70 \$

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

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

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

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont établi des contrôles et des procédures de communication de l'information, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à la Société leur a été communiquée et a été communiquée adéquatement dans les états financiers consolidés et le rapport de gestion. Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information à la fin de l'exercice 2006. En date de la fin de l'exercice, la direction est d'avis que les contrôles et procédures de communication de l'information donnent une assurance raisonnable que l'information importante liée à la Société a été communiquée dans les états financiers consolidés et le rapport de gestion. Conformément au Règlement 52-109, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont fourni aux Autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

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

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

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

Signé par

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

Signé par

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

Le 28 mars 2006

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Nous avons vérifié les bilans consolidés de Bombardier Inc. aux 31 janvier 2006 et 2005 et les états consolidés des résultats, des capitaux propres et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

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

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société aux 31 janvier 2006 et 2005 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Signé par

Ernst & Young s.r.l.
Comptables agréés
Montréal, Canada
Le 21 mars 2006

BOMBARDIER INC.
BILANS CONSOLIDÉS
AUX 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS)

	Notes	2006	2005
			(redressé - note 1)
Actif			
Espèces et quasi-espèces	8	2 917 \$	2 344 \$
Débiteurs	2	1 684	1 513
Financement d'avions	3	1 457	1 791
Stocks	4	3 805	4 013
Immobilisations corporelles	5	3 090	3 412
Écart d'acquisition	6	2 142	2 357
Frais reportés - programme de multipropriété		270	142
Impôts sur les bénéfices reportés	16	653	522
Actif au titre des prestations constituées	21	384	353
Actifs détenus à des fins de vente	1	237	2 582
Autres actifs	7	843	1 101
		17 482 \$	20 130 \$
Passif			
Créditeurs et frais courus	9	6 866 \$	7 085 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	4	2 191	2 359
Revenus reportés - programme de multipropriété		325	163
Impôts sur les bénéfices reportés	16	9	41
Dette à long terme	10	4 747	5 716
Passif au titre des prestations constituées	21	877	897
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	1	42	1 571
		15 057	17 832
		2 425	2 298
		17 482 \$	20 130 \$

Engagements et éventualités 22

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

Au nom du conseil d'administration,

(Signé par)

LAURENT BEAUDOIN
ADMINISTRATEUR

(Signé par)

L. DENIS DESAUTELS
ADMINISTRATEUR

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS
POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS)

	Notes	2006		2005	
		Nombre (en milliers)	Montant	Nombre (en milliers)	Montant
CAPITAL SOCIAL	11				
Actions privilégiées					
Série 2		2 598	51 \$	2 598	51 \$
Série 3		9 402	148	9 402	148
Série 4		9 400	148	9 400	148
		21 400	347	21 400	347
Actions ordinaires					
Actions classe A (droits de vote multiples)					
Solde au début de l'exercice		342 000	31	342 018	31
Conversion en actions classe B		(22 740)	(2)	(18)	-
Solde à la fin de l'exercice		319 260	29	342 000	31
Actions classe B (droits de vote limités)					
Solde au début de l'exercice		1 408 467	1 411	1 407 567	1 408
Émission en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	12	-	-	882	3
Conversion d'actions classe A		22 740	2	18	-
		1 431 207	1 413	1 408 467	1 411
Achat et détention en mains tierces en vertu du régime d'unités d'actions fondé sur le rendement	12	(5 434)	(14)	-	-
Solde à la fin de l'exercice		1 425 773	1 399	1 408 467	1 411
Solde à la fin de l'exercice - actions ordinaires		1 745 033	1 428	1 750 467	1 442
Total - capital social			1 775		1 789
SURPLUS D'APPORT					
Solde au début de l'exercice			13		4
Rémunération à base d'actions	12		7		9
Solde à la fin de l'exercice			20		13
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS					
Solde au début de l'exercice			301		532
Bénéfice net (perte nette)			249		(85)
Dividendes :					
Actions privilégiées			(25)		(23)
Actions ordinaires			-		(123)
Solde à la fin de l'exercice			525		301
ÉCART DE CONVERSION	13		105		195
Total - capitaux propres			2 425 \$		2 298 \$

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS
POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS,
SAUF LES MONTANTS PAR ACTION)

	Notes	2006	2005
			(redressé - note 1)
Revenus			
Fabrication		10 708 \$	11 526 \$
Services		2 537	2 386
Autres		1 481	1 634
		14 726	15 546
Coût des ventes		12 719	13 754
Frais de vente et d'administration		842	859
Recherche et développement		175	148
Amortissement		545	549
Éléments spéciaux	14	88	172
		14 369	15 482
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant ce qui suit:		357	64
Revenus de financement	15	(156)	(104)
Dépenses de financement	15	363	328
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices		150	(160)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	16	15	(38)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		135	(122)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	1	114	37
Bénéfice net (perte nette)		249 \$	(85) \$
Bénéfice (perte) par action :			
De base et dilué(e)	17		
Découlant des activités poursuivies		0,06 \$	(0,08) \$
Bénéfice net (perte nette)		0,13 \$	(0,06) \$

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS
POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS)

	Notes	2006	2005
			(redressé - note 1)
Activités d'exploitation			
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		135 \$	(122) \$
Éléments hors caisse :			
Amortissement		545	549
Pertes sur créances	3	11	27
Impôts sur les bénéfices reportés	16	(138)	(123)
Perte (gain) sur cessions d'immobilisations corporelles		6	(5)
Rémunération à base d'actions	12	7	9
Éléments spéciaux	14	88	172
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	19	100	(27)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		754	480
Activités d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations corporelles		(329)	(305)
Cessions d'immobilisations corporelles		107	31
Règlement de la réclamation - Adtranz	6	-	209
Cession d'activités abandonnées, après l'encaisse cédée	1	1 363	(31)
Autres		193	310
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		1 334	214
Activités de financement			
Produits de l'émission de dette à long terme		8	826
Remboursements de dette à long terme		(876)	(632)
Émission d'actions, après les frais connexes	12	-	3
Achat d'actions ordinaires - détention en mains tierces	12	(14)	-
Dividendes versés		(25)	(146)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(907)	51
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces		(174)	101
Flux de trésorerie découlant des activités poursuivies		1 007	846
Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées	1	(440)	288
Augmentation nette des espèces et quasi-espèces		567	1 134
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice		2 355	1 221
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice⁽¹⁾		2 922 \$	2 355 \$
⁽¹⁾ Composées des éléments suivants :			
Espèces et quasi-espèces liées aux :			
Activités poursuivies		2 917 \$	2 344 \$
Activités abandonnées	1	5	11
		2 922 \$	2 355 \$
Information supplémentaire			
Espèces payées pour :			
Intérêts		425 \$	380 \$
Impôts sur les bénéfices		56 \$	19 \$

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

SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Pour les exercices terminés les 31 janvier 2006 et 31 janvier 2005

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

Mode de présentation

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

Au cours de l'exercice 2006, la Société a continué de mettre en œuvre sa stratégie visant à réduire les activités de Bombardier Capital (« BC »), et plusieurs portefeuilles ont été vendus ou mis en vente. Les portefeuilles restants sont essentiellement liés au secteur aéronautique de la Société (« Aéronautique »). Par conséquent, ils sont maintenant inclus dans Aéronautique, et les résultats de BC ne sont plus présentés séparément à compter du quatrième trimestre de l'exercice 2006 (se reporter à la note 25 – Information sectorielle). D'autres modifications importantes au mode de présentation des états financiers consolidés de la Société ont été apportées rétroactivement à toutes les périodes présentées par suite de ce qui précède. Ces modifications n'ont eu aucune incidence sur la structure juridique et les capitaux propres consolidés de la Société. Parmi les modifications les plus importantes, notons :

- **Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente** – Les activités de financement de stocks, de maisons usinées au bilan et hors bilan, de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan de BC ont été présentées à titre d'activités abandonnées dans les états des résultats et des flux de trésorerie consolidés, et les actifs et les passifs connexes ont été présentés à titre d'actifs détenus à des fins de vente et de passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente dans des postes distincts des bilans consolidés (se reporter à la note 1 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente).
- **Financement d'avions** – Les activités principales de BC, composées du financement d'avions commerciaux, et les activités de prêts relatifs aux avions d'affaires, sont maintenant gérées par Aéronautique et, par conséquent, ces activités font partie des résultats de ce secteur. Les portefeuilles de BC liés à ces activités sont inclus dans un nouveau poste du bilan, Financement d'avions, avec les autres actifs liés au financement d'avions de Aéronautique. Les activités restantes de BC ne sont pas significatives et les actifs connexes sont compris dans les Autres actifs aux bilans consolidés.
- **Présentation de BC** – La situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de BC ne sont plus présentés dans des colonnes distinctes dans les bilans, les états des résultats et les états des flux de trésorerie consolidés.
- **Revenus de financement et Dépenses de financement** – Les intérêts créditeurs, y compris les intérêts créditeurs générés par les portefeuilles de l'ancien secteur BC, sont maintenant présentés dans Revenus de financement, un nouveau poste des états des résultats consolidés. Les intérêts créditeurs de BC étaient auparavant inclus dans Revenus de financement et les autres intérêts créditeurs, dans Intérêts débiteurs, montant net. Les intérêts débiteurs sur la dette à long terme de l'ancien secteur BC, auparavant inclus dans le coût des ventes, sont maintenant présentés dans Dépenses de financement, un nouveau poste des états des résultats consolidés. En outre, certains frais de financement qui figuraient dans le coût des ventes de Aéronautique ont été reclassés dans Dépenses de financement.

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

L'incidence sur les états des résultats consolidés de la réattribution des portefeuilles de BC à Aéronautique, de même que de certains autres reclassements mentionnés plus haut à la rubrique « Revenus de financement et Dépenses de financement », se présente comme suit pour les exercices indiqués :

	2006 ⁽¹⁾	2005 ⁽¹⁾
Revenus		
Financement	(79) \$	(91) \$
Autres	10	36
	(69)	(55)
Coût des ventes	(106)	(126)
	37	71
Intérêts débiteurs, montant net	(170)	(153)
Revenus de financement	156	104
Dépenses de financement	363	328
Bénéfice découlant des activités poursuivies, avant impôts	- \$	- \$

⁽¹⁾ Un nombre entre parenthèses représente une baisse du poste des états des résultats en question.

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent :

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

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

Filiale	Emplacement
Learjet Inc.	États-Unis
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	Royaume-Uni
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Short Brothers plc	Royaume-Uni
Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH & Co. KG	Allemagne

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

EDDV – Depuis le 1^{er} novembre 2004, la Société consolide les EDDV conformément à la NOC-15, « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (« NOC-15 »). La NOC-15 exige la consolidation d'une EDDV si une partie détenant des droits de propriété, des droits contractuels ou d'autres intérêts financiers dans l'EDDV (détenteur de droits variables) assume la majorité du risque de perte lié aux activités de l'EDDV, a le droit de recevoir la majorité des rendements résiduels de l'EDDV (si aucune partie n'assume la majorité des pertes de l'EDDV) ou les deux (le principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit, généralement, constater initialement tous les actifs, passifs et parts des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à la juste valeur à la date où l'entreprise devient le principal bénéficiaire. Cependant, pour les entités à détenteurs de droits variables créées avant l'adoption initiale de la NOC-15, les actifs, les passifs et les parts des actionnaires sans contrôle de ces entités doivent être initialement consolidées comme si les entités avaient été consolidées depuis le moment où la Société en est devenue le principal bénéficiaire. Voir la note 23 – Entités à détenteurs de droits variables, pour plus de renseignements sur les EDDV. La Société révisé sa décision initiale à l'égard de la comptabilisation des EDDV lorsque certains événements se produisent, comme des changements dans les documents constitutifs ou les arrangements contractuels.

Utilisation d'estimations

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

Conversion de devises

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

Tous les établissements étrangers importants sont considérés autonomes.

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

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

Dette à long terme et prêts intersociétés désignés à titre de couverture du placement net dans des établissements étrangers autonomes – Les gains ou les pertes de change, après impôts, liés à la dette à long terme et aux prêts intersociétés désignés à titre de couverture du placement net de la Société dans des établissements étrangers autonomes sont inclus dans Écart de conversion aux états des capitaux propres consolidés.

Espèces et quasi-espèces

Les espèces et quasi-espèces comprennent des espèces et des placements très liquides d'institutions financières de premier ordre qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins. (Voir la note 8 – Emprunts à court terme.)

Opérations de titrisation

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

Lorsque la cession est considérée comme une vente, tous les actifs vendus sont sortis du bilan. Les actifs reçus et les passifs pris en charge, comme ceux découlant de l'amélioration du crédit des créances cédées, sont comptabilisés à la juste valeur. Le gain ou la perte est constaté au moment de la vente des actifs. La valeur comptable est répartie entre les actifs vendus et les droits conservés, d'après leur juste valeur relative à la date de cession. La Société estime généralement la juste valeur d'après la valeur actualisée des flux de trésorerie

futurs prévus, selon les meilleures estimations de la direction à l'égard des pertes sur créances, des courbes des taux à terme et des taux d'actualisation en fonction des risques sous-jacents.

Les droits conservés sont comptabilisés à titre de prêts, de créances liées à des contrats de location ou de placements, conformément à leur substance. Lorsque la valeur comptable excède la juste valeur des droits conservés comptabilisés à titre de placements et que la baisse de la juste valeur est durable, les droits conservés sont dépréciés à leur juste valeur. Les autres droits conservés sont comptabilisés conformément aux conventions comptables applicables à des catégories d'actifs semblables.

Créances liées à des contrats de location

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

Provision pour pertes sur créances

Les prêts et les créances liées à des contrats de location sont réputés douteux lorsque la direction est d'avis qu'il existe un doute raisonnable quant au recouvrement ultime d'une partie du capital et des intérêts, habituellement lorsque les paiements dus en vertu des contrats sont en souffrance depuis 90 jours ou que les clients ont déclaré faillite.

La Société établit une provision pour pertes sur créances suffisante pour éponger les pertes. Le niveau de la provision est fondé sur l'estimation de la direction des risques associés à chacun des portefeuilles de la Société, y compris les pertes subies par le passé, l'expérience de recouvrement, le rendement de l'industrie et l'incidence de la conjoncture économique actuelle et prévue.

Placements à long terme

Les placements dans des entités, lorsque la Société y exerce une influence notable, sont comptabilisés selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation et sont présentés dans Autres actifs aux bilans consolidés. Les autres placements à long terme sont présentés au coût, y compris les placements dans des structures de financement qui sont présentés dans Financement d'avions. Tous les autres placements sont présentés dans Autres actifs aux bilans consolidés.

Lorsque la valeur comptable excède la juste valeur et que la baisse de la juste valeur est durable, les placements à long terme sont dépréciés à leur juste valeur.

Évaluation des stocks

Programmes aéronautiques – Les stocks, établis selon la méthode du coût moyen, sont comptabilisés au coût ou à la valeur recouvrable nette, selon le moindre des deux montants. Ils comprennent les matériaux, la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication.

La méthode du coût moyen est une méthode de comptabilisation qui tient compte de la réalité économique de coûts de production unitaires plus élevés au cours de la phase initiale d'un programme et de coûts de production unitaires moins élevés à la fin d'un programme (concept de la courbe d'apprentissage). L'écart entre les coûts réels et moyens au cours de la phase initiale d'un programme est comptabilisé à titre d'excédent sur les coûts de production moyens et est inclus dans les stocks.

Dans la mesure où il est prévu que le coût des stocks dépassera leur montant recouvrable, des charges sont imputées aux résultats afin de réduire les coûts capitalisés à leur valeur de réalisation nette estimative.

Contrats à long terme – Les stocks des contrats à long terme comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux comprennent les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication de même que les marges estimatives connexes. Les stocks des contrats de services à long terme comptabilisés au rythme de la prestation de services comprennent les matériaux, la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication.

Autres stocks – Les stocks de produits finis, autres que ceux compris dans les programmes aéronautiques et les contrats à long terme, sont évalués au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût des produits finis comprend le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication connexes.

Les avions d'occasion détenus à des fins de vente sont évalués au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. La Société estime la valeur de réalisation nette en utilisant des évaluations de tierces parties de la valeur des avions et en considérant les conditions actuelles et futures du marché, y compris les renseignements recueillis sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

Avances et facturations progressives – Les avances reçues et les facturations progressives à l'égard des contrats à long terme et des programmes aéronautiques sont déduites des coûts relatifs en stocks. Les avances et les facturations progressives qui excèdent le coût des contrats connexes sont présentées à titre de passif.

Actifs à long terme

Les actifs à long terme se composent des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, des immobilisations corporelles et des actifs incorporels à durée de vie utile limitée.

Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation – Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation sont comptabilisés au coût. L'amortissement est constaté linéairement sur les périodes correspondant à leur durée de vie utile estimative. Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation liés aux avions, principalement les avions d'occasion, sont présentés dans Financement d'avions. Tous les autres actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation sont présentés dans Autres actifs aux bilans consolidés.

Immobilisations corporelles – Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. De plus, les contrats de location de matériel, lorsque les risques et les avantages inhérents à la propriété sont transférés à la Société, sont inclus dans les immobilisations corporelles. Dans Aéronautique, les coûts engagés une fois établie la faisabilité technique et effectué le lancement des programmes, y compris les coûts de conception, de mise au point et de mise à l'essai de prototypes, sont comptabilisés à titre d'outillage des programmes aéronautiques. L'outillage des programmes aéronautiques comprend principalement les coûts de main-d'œuvre liés à l'ingénierie et les coûts indirects de fabrication, les coûts liés aux essais et à la certification ainsi que l'outillage acheté. L'outillage des programmes aéronautiques construit par la Société comprend les intérêts débiteurs engagés en cours de construction.

L'amortissement est constaté linéairement selon les durées de vie utile estimatives suivantes :

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

L'amortissement des actifs en construction débute lorsqu'ils sont prêts à être utilisés. L'amortissement du coût de l'outillage d'un programme aéronautique débute à la date de livraison du premier avion du programme.

Les améliorations des immobilisations corporelles existantes qui prolongent de façon importante la durée de vie utile ou améliorent l'utilité de l'actif sont capitalisées, alors que les coûts d'entretien et de réparation sont portés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Actifs incorporels à durée de vie utile limitée – Les actifs incorporels à durée de vie utile limitée comprennent le coût des licences, des brevets et des marques de commerce acquis et sont amortis linéairement sur leur durée de vie utile estimative, qui ne dépasse pas 20 ans.

Dépréciation – Les actifs à long terme font l'objet d'un test de dépréciation lorsque certains événements ou changements de circonstances indiquent que la valeur comptable d'un actif pourrait ne pas être recouvrable. Le test de recouvrabilité est effectué à l'aide des flux de trésorerie nets futurs non actualisés qui sont directement associés à l'utilisation et à la cession éventuelle de l'actif. Le montant de la dépréciation, s'il y a lieu, représente l'écart entre la valeur comptable et la juste valeur des actifs et est comptabilisé dans Amortissement dans les états des résultats consolidés.

Les actifs à long terme détenus à des fins de vente sont présentés au coût ou à la juste valeur, moins les frais de vente, selon le moindre des deux montants.

Écart d'acquisition

L'écart d'acquisition représente l'excédent du prix d'achat, y compris les coûts d'acquisition, sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis.

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

Rémunération et autres paiements à base d'actions

Régimes d'options d'achat d'actions – Toutes les attributions accordées ou modifiées après le 31 janvier 2003 sont comptabilisées selon la méthode de la juste valeur. Selon cette méthode, la valeur de la rémunération est calculée à la date d'attribution à l'aide du modèle modifié d'établissement de prix d'options de Black et Scholes. La valeur de la charge de rémunération est constatée sur la période d'acquisition des droits rattachés aux options d'achat d'actions moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport dans les capitaux propres.

Toutes les attributions accordées ou modifiées avant le 1^{er} février 2003 sont comptabilisées comme des opérations portant sur les capitaux propres. Aucune charge de rémunération n'est comptabilisée dans les états des résultats consolidés pour ces attributions.

Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit du capital social.

Régime d'unités d'actions fondé sur le rendement (« UAR ») – La valeur de la rémunération liée aux UAR pour lesquelles il est prévu que les droits y rattachés seront acquis est établie en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto à la date d'attribution. La valeur de la charge de rémunération est constatée linéairement sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport dans les capitaux propres. L'incidence de toute variation du nombre d'UAR pour lesquelles il est prévu que les droits y rattachés seront acquis est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée.

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés – Les contributions de la Société au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés.

Constatation des revenus

Programmes aéronautiques – Les revenus provenant de la vente d'avions commerciaux et d'avions d'affaires à fuselage étroit (série *Learjet*), sont comptabilisés à la livraison finale des produits et présentés dans Revenus de fabrication.

Les contrats d'avions d'affaires à large fuselage (*Challenger 300*, *Challenger 604*, *Challenger 605*, *Global Express* et *Bombardier Global 5000*) sont divisés entre les avions non aménagés (avant l'aménagement intérieur et avant que les appareils électroniques de bord facultatifs soient installés) et les aménagements intérieurs. Les revenus sont constatés au moment de la livraison d'avions non aménagés lorsque certaines

conditions sont remplies, et au moment de l'acceptation définitive par le client de l'aménagement intérieur et des appareils électroniques de bord facultatifs, et sont présentés dans Revenus de fabrication.

Multipropriété – Les revenus provenant de la vente de parts d'avions sont constatés pendant la période au cours de laquelle les services connexes sont rendus au client, soit habituellement cinq ans, et sont inclus dans Revenus de fabrication. Au moment de la vente, le produit de la vente est inscrit dans Revenus reportés – programme de multipropriété. La valeur comptable de l'avion connexe est transférée dans Frais reportés – programme de multipropriété et est imputée au coût des ventes pendant la même période. Les autres revenus provenant du programme de multipropriété, y compris ceux liés à l'équipage et à l'entretien, sont constatés au moment où les services sont rendus au client et sont présentés dans Revenus de services aux états des résultats consolidés.

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication des produits, y compris la révision des véhicules et des composants, sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux, de manière comparable au Statement of Position 81-1, intitulé *Accounting for Performance of Construction-Type and Certain Production-Type Contracts* (« SOP 81-1 »), publié par l'American Institute of Certified Public Accountants. Le degré d'avancement est habituellement établi en fonction des coûts réels engagés par rapport au total des coûts prévus pour l'ensemble du contrat, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du degré d'avancement. Les revenus tirés de la révision des véhicules et des composants sont présentés dans Revenus de services. Les revenus tirés des systèmes et de la signalisation sont présentés dans Autres revenus. Tous les autres revenus provenant des contrats de fabrication à long terme sont présentés dans Revenus de fabrication dans les états des résultats consolidés.

Les revenus tirés des contrats de services d'entretien conclus à compter du 17 décembre 2003 sont constatés proportionnellement au total des coûts initialement prévus au début du contrat et sont présentés dans Revenus de services. Les contrats de services d'entretien conclus auparavant sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux.

Les revenus provenant des autres contrats de service à long terme sont habituellement constatés lorsque les services sont rendus et sont présentés dans Revenus de services dans les états des résultats consolidés.

Les revenus estimatifs des contrats à long terme comprennent les revenus liés aux modifications de commandes et aux réclamations, lorsqu'il est probable qu'elles se traduiront par des revenus additionnels d'un montant qui peut faire l'objet d'une estimation fiable.

Autres – Les revenus provenant de la vente d'avions d'occasion et de pièces de rechange sont constatés à la livraison. Les revenus tirés des avions d'occasion sont présentés dans Autres revenus et les revenus tirés des pièces de rechange sont inclus dans Revenus de services aux états des résultats consolidés. Les revenus tirés des contrats de location-exploitation, principalement liés aux avions d'occasion, sont constatés linéairement sur la durée du contrat et sont inclus dans Autres revenus aux états des résultats consolidés. Les intérêts créditeurs liés au financement d'avions sont constatés sur la durée des prêts ou des contrats connexes de façon à générer un taux de rendement constant sur le placement et sont inclus dans Revenus de financement aux états des résultats consolidés.

Coût des ventes

Programmes aéronautiques – Le coût unitaire moyen des avions commerciaux et des avions d'affaires est établi en fonction du coût de production total estimatif pour une quantité d'avions prédéterminée relative à un programme. Les estimations du coût de production total et des quantités d'avions produits dans le cadre des programmes font partie intégrante de la méthode du coût moyen. Les quantités d'avions des programmes sont fondées sur l'évaluation par la direction des conditions du marché et de la demande prévisible au début de la phase de production de chacun des programmes, en tenant compte notamment des commandes fermes existantes. Les coûts de production comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe ainsi que les coûts indirects de fabrication. Le total des coûts de production est estimé d'après les coûts réels et prévus des matériaux, les taux de change, la productivité de la main-d'œuvre, le niveau d'emploi et les salaires. Les estimations des coûts sont fondées surtout sur les tendances historiques du rendement, les tendances économiques, les conventions collectives et l'information obtenue des fournisseurs.

Le coût unitaire moyen est comptabilisé au coût des ventes au moment de la livraison de chaque avion. Selon le concept de la courbe d'apprentissage, qui prévoit une diminution prévisible des coûts unitaires au fur et à mesure que les tâches et les techniques de production deviennent plus efficaces grâce à l'expérience acquise et aux mesures de gestion, l'excédent sur les coûts de production moyens engagés au cours des phases initiales d'un programme est reporté et recouvert sur les ventes d'avions qui doivent être produits ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne.

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

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

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

Mesures incitatives à la vente

Relativement à la vente d'un avion neuf, la Société peut offrir au client des mesures incitatives à la vente sous la forme de garanties de crédit, de garanties portant sur la valeur résiduelle et d'options de reprise. La provision relative aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle est inscrite au moment de la vente en fonction de la valeur actualisée des paiements nets prévus à effectuer en vertu des garanties. La provision relative aux options de reprise est fondée sur les pertes prévues. Les mesures incitatives à la vente hors caisse sont incluses dans le coût des ventes, et les mesures incitatives à la vente au comptant sont présentées en réduction des revenus de fabrication aux états des résultats consolidés.

La Société établit les paiements nets futurs prévus à effectuer en vertu des garanties ou les pertes prévues en vertu des options de reprise à l'aide d'évaluations de tierces parties, lorsqu'elles sont disponibles, de la valeur prévue de l'avion, des ratios de prêts en défaut prévus selon les notes de crédit externes des parties garanties, des perspectives actuelles et futures du marché, de l'âge et de la condition de l'avion, des niveaux prévus de l'offre de l'avion sur le marché et de la probabilité que les options de reprise seront exercées.

Les provisions sont révisées trimestriellement et l'incidence de toute révision est constatée au cours de la période où la révision a lieu.

Recherche et développement

Les coûts de développement sont capitalisés lorsque certains critères permettant leur report sont satisfaits et que leur recouvrement est raisonnablement assuré. Les coûts de développement capitalisés liés aux programmes aéronautiques sont inclus dans les immobilisations corporelles, au poste Outillage des programmes aéronautiques. Les coûts de recherche et développement relatifs aux contrats à long terme sont comptabilisés dans les stocks et imputés au coût des ventes en vertu de la comptabilité pratiquée à l'égard des contrats à long terme. Lorsque le recouvrement des coûts capitalisés n'est plus raisonnablement assuré, ces coûts sont radiés. Les coûts de recherche et développement présentés dans les états des résultats consolidés excluent les coûts engagés en vertu des contrats à long terme et les coûts de développement capitalisés dans l'outillage des programmes.

Aide gouvernementale

L'aide gouvernementale, y compris les crédits d'impôt à l'investissement, liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles, est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale, y

compris les crédits d'impôt à l'investissement, liée aux dépenses courantes, est portée en réduction des dépenses connexes.

Garanties sur produits

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

La Société examine trimestriellement ses provisions pour garanties sur produits constatées et tout rajustement est comptabilisé aux résultats. Les dépenses au titre de garanties font partie du coût des ventes.

Impôts sur les bénéfices

La Société comptabilise les impôts sur les bénéfices d'après la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôts sur les bénéfices reportés sont constatés en fonction de l'incidence fiscale future des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur valeur fiscale respective. Les actifs et les passifs d'impôts sur les bénéfices reportés sont évalués à l'aide de taux d'imposition pratiquement en vigueur, qui seront en vigueur pour l'exercice au cours duquel les écarts devraient se résorber.

Une provision pour moins-value est constituée pour réduire la valeur comptable des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés, lorsqu'il est plus probable qu'improbable que ces actifs ne seront pas réalisés.

Bénéfice par action

Le bénéfice de base par action est calculé à partir du bénéfice net moins les dividendes sur actions privilégiées, après impôts, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice.

Le bénéfice dilué par action est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.

Instruments financiers dérivés

Conformément à sa stratégie de gestion des risques, la Société a recours à des instruments financiers dérivés pour gérer les risques de change et de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés comprennent des contrats de change à terme, des swaps de taux d'intérêt, des swaps combinés d'intérêt et de devises et des garanties de taux d'intérêt plafonds. La Société n'utilise pas d'instruments financiers dérivés à des fins de transaction ou de spéculation.

Contrats de change à terme – La Société a recours à des contrats de change à terme afin de couvrir son exposition au risque de change découlant des flux de trésorerie prévus en devises. Les gains et les pertes non réalisés sur les contrats de change à terme désignés à titre de couverture de flux de trésorerie prévus en devises et efficaces à cette fin ne sont pas constatés dans les états financiers consolidés jusqu'à ce que les opérations prévues aient lieu.

La Société utilise également des contrats de change à terme pour couvrir son exposition au risque de change découlant de prêts à long terme consentis par des tiers et de prêts et créances intersociétés. Les gains et les pertes non réalisés sur ces contrats de change à terme sont immédiatement constatés dans les résultats pour contrebalancer les gains ou les pertes non réalisés découlant des variations de taux de change sur les éléments couverts.

Swaps de taux d'intérêt – La Société conclut des swaps de taux d'intérêt afin d'atteindre une combinaison appropriée de dettes à long terme à taux d'intérêt fixe et variable. En outre, la Société conclut des swaps de taux d'intérêt pour atténuer l'incidence des variations de taux d'intérêt sur ses engagements financiers et pour gérer son exposition aux risques de taux d'intérêt découlant du financement d'avions consenti aux clients d'avions régionaux. Les swaps prévoient l'échange de paiements d'intérêt en fonction d'un montant nominal prédéterminé

sur une période établie. Les swaps désignés à titre de couvertures et efficaces à cette fin sont comptabilisés selon la comptabilité d'exercice. Selon cette méthode, les gains ou les pertes non réalisés ne sont pas constatés, et les paiements nets dus ou à recevoir sur les instruments financiers dérivés sont comptabilisés à titre de rajustement des Revenus de financement ou des Dépenses de financement aux états des résultats consolidés.

Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises – La Société conclut des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises pour couvrir son exposition aux risques de devises et pour modifier la nature des taux d'intérêt de fixe à variable de sa dette à long terme. Ces swaps prévoient l'échange d'obligations de paiements d'intérêt à taux fixe et à taux variable, de même que de montants de capital dans deux devises différentes pour une période déterminée. Les gains et les pertes liés à ces swaps combinés de taux d'intérêt et de devises désignés à titre de couvertures et efficaces à cette fin sont comptabilisés conformément aux mêmes règles de comptabilisation que celles évoquées ci-dessus pour les contrats de change à terme et les swaps de taux d'intérêt.

La Société conclut aussi des swaps combinés d'intérêt et de devises pour gérer son exposition aux risques de devises de son placement net à l'étranger. Ces swaps prévoient l'échange de montants de capital dans deux monnaies différentes pour une période établie. Les gains et les pertes liés à ces swaps combinés de taux d'intérêt et de devises désignés à titre de couvertures et efficaces à cette fin sont comptabilisés dans Écart de conversion aux bilans consolidés.

Garanties de taux d'intérêt plafonds – La Société a conclu des garanties de taux d'intérêt plafonds afin de se protéger des risques de hausse des taux d'intérêt découlant de la protection accordée à certains clients dans le cadre de vente d'avions. Les gains et les pertes liés à ces garanties de taux d'intérêt plafonds sont constatés au moment où l'avion est vendu.

Comptabilité de couverture – La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, au moment de la mise en place de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur de l'instrument financier dérivé contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

La Société documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des dérivés à des flux de trésorerie prévus libellés en devises ou à un actif ou à un passif particulier. La Société documente aussi formellement et évalue, au moment de la mise en place de la couverture et sur une base continue, si les instruments financiers dérivés qui sont utilisés dans des opérations de couverture sont très efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts.

Les gains et les pertes liés aux instruments financiers dérivés qui ont été réglés avant leur échéance sont reportés et inclus dans Autres actifs ou Créiteurs et frais courus dans les bilans consolidés. S'il est toujours probable que l'élément couvert sous-jacent survienne, ces gains ou ces pertes sont constatés aux résultats à titre de rajustement des revenus ou des dépenses connexes au cours de la même période où l'opération faisant l'objet de la couverture influe sur les résultats. S'il est improbable que l'élément couvert sous-jacent survienne, ces gains ou ces pertes sont immédiatement constatés dans les résultats.

Une relation de couverture est rompue si la couverture cesse d'être efficace, et le gain ou la perte non réalisé sur l'instrument financier dérivé connexe est imputé aux résultats de même que les variations ultérieures de la juste valeur de l'instrument financier dérivé.

Avantages sociaux futurs

Les régimes à prestations déterminées sont comptabilisés comme suit :

- Les actifs des régimes sont évalués à leur juste valeur.
- En ce qui a trait aux titres de participation, la Société utilise une évaluation fondée sur les valeurs marchandes de l'actif, lequel, aux fins de l'évaluation du coût des avantages, tient compte de l'incidence des gains ou des pertes sur une période de trois ans commençant à l'exercice au cours duquel ces gains ou ces pertes se produisent. En ce qui a trait aux placements autres que dans des titres de participation, la Société utilise une évaluation fondée sur les valeurs marchandes actuelles.

- Les gains et les pertes actuariels nets, fondés sur la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, qui excèdent 10 % de l'obligation au titre des prestations constituées ou la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes selon le montant le plus élevé des deux, de même que les coûts des services passés, sont amortis aux résultats sur la durée moyenne pondérée estimative du reste de la carrière active des participants, soit environ 16 ans.
- Les obligations au titre des régimes sont établies en fonction des versements de prestations futurs prévus actualisés selon les taux d'intérêt actuels du marché.
- Lorsqu'un événement, comme la vente d'un secteur, entraîne à la fois une compression et un règlement, la compression est comptabilisée avant le règlement. Une compression est la perte, pour les employés, du droit de gagner des prestations futures en vertu du régime. Un règlement est la quittance de l'obligation en vertu d'un régime.
- Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi de manière actuarielle à l'aide de la méthode de répartition des prestations au prorata des services, et de la meilleure estimation par la direction du rendement prévu des placements du régime, de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, du taux de mortalité et du coût des soins de santé.
- Le coût des avantages est capitalisé au titre des coûts de main-d'œuvre et inclus dans les stocks et l'outillage des programmes aéronautiques ou constaté directement dans les résultats.
- La Société utilise le 31 décembre comme date de mesure.

Obligations environnementales

Un passif environnemental est comptabilisé lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les dépenses environnementales qui ont trait aux activités courantes sont passées en charges ou capitalisées, selon le cas. Les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont constatées dans les résultats.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices terminés les 31 janvier 2006 et 31 janvier 2005

(Tous les montants sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire.)

1. ACTIVITÉS ABANDONNÉES ET ACTIFS DÉTENUS À DES FINS DE VENTE

Les événements suivants ont eu lieu au cours de l'exercice 2006 relativement à l'ancien secteur BC :

- En mai 2005, la Société a vendu ses activités de financement de stocks à GE Commercial Finance (« GE ») pour un produit au comptant de 1,3 milliard \$ (732 millions \$ après le remboursement par BC de ses facilités bancaires de titrisation liées au financement de stocks non transférées à GE). La vente s'est soldée par un gain avant impôts de 191 millions \$ (121 millions \$ après impôts). GE a pris en charge les obligations futures de gestion de BC en vertu des facilités publiques de titrisation liées au financement de stocks actuellement en place. En tout, 280 employés ont été mutés chez GE.
- En juillet 2005, la Société a vendu ses activités de maisons usinées au bilan à Vanderbilt Mortgage and Finance, Inc. pour un produit au comptant de 119 millions \$, ce qui a entraîné une perte après impôts de 18 millions \$.
- En novembre 2005, la Société a conclu une entente en vue de transférer les droits et obligations de gestion liés à ses activités de maisons usinées hors bilan à Green Tree Servicing LLC. Le portefeuille hors bilan totalisait environ 869 millions \$ au 31 janvier 2006. Le transfert a été achevé en mars 2006. Des dépenses après impôts de 10 millions \$, principalement liées à la dépréciation d'actifs et à des indemnités de départ, ont été comptabilisées au cours de l'exercice 2006.
- En janvier 2006, la Société a décidé de vendre ses activités de financement de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan. Par conséquent, des dépenses après impôts de 3 millions \$ liées à des indemnités de départ ont été comptabilisées au cours de l'exercice 2006.

Par conséquent, les résultats d'exploitation connexes ont été présentés à titre d'activités abandonnées dans les états des résultats et des flux de trésorerie consolidés, et les actifs et les passifs connexes ont été présentés à titre d'« Actifs détenus à des fins de vente » et de « Passifs liés à des actifs détenus à des fins de vente » dans des postes distincts aux bilans consolidés pour toutes les périodes présentées.

Les actifs détenus à des fins de vente et les passifs liés à ces actifs étaient comme suit aux 31 janvier :

	2006	2005
Actifs		
Espèces et quasi-espèces	5 \$	11 \$
Débiteurs	58	98
Immobilisations corporelles	-	2
Impôts sur les bénéfices reportés	33	106
Autres actifs ⁽¹⁾	141	2 365
	237 \$	2 582 \$
Passifs		
Créditeurs et frais courus	40 \$	83 \$
Emprunts à court terme ⁽²⁾	-	300
Dette à long terme ⁽²⁾	2	1 188
	42 \$	1 571 \$

⁽¹⁾ Comprend 77 millions \$ de débiteurs financiers et 31 millions \$ d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au 31 janvier 2006 (respectivement 2291 millions \$ et 35 millions \$ au 31 janvier 2005).

⁽²⁾ Les données de l'exercice 2005 comprennent 588 millions \$ relatifs aux facilités bancaires de titrisation liées au financement de stocks, qui ont été remboursées à même le produit de la vente des activités de financement de stocks.

Le portefeuille de wagons à marchandises hors bilan de BC est composé de contrats de location-exploitation en vertu desquels BC est le locataire/sous-locateur. La valeur actualisée nette des loyers minimums de BC s'établissait à 580 millions \$ au 31 janvier 2006 (602 millions \$ au 31 janvier 2005). Les loyers minimums non actualisés de BC liés à ce portefeuille sont inclus dans la rubrique portant sur les opérations de cession-bail de la note 22 – Engagements et éventualités.

Les actifs détenus à des fins de vente comprennent des débiteurs financiers de 1483 millions \$ et des passifs de 1483 millions \$ liés aux EDDV consolidées au 31 janvier 2005 (néant au 31 janvier 2006). Ces EDDV représentaient des structures de titrisation créées aux fins d'acquérir, sur une base renouvelable, certains débiteurs liés au financement de stocks. Leurs actifs étaient isolés sur le plan juridique par rapport aux créanciers généraux de la Société et leurs investisseurs n'avaient aucun recours contre les actifs de la Société advenant le défaut des débiteurs, à l'exception des droits subordonnés conservés de la Société totalisant 209 millions \$ au 31 janvier 2005 (néant au 31 janvier 2006). Avant l'adoption de la NOC-15, BC consolidait ces entités en vertu des règles comptables alors existantes.

Les résultats d'exploitation, y compris les intérêts débiteurs attribués, étaient comme suit pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Revenus - Autres	177 \$	238 \$
Coût des ventes	103	109
Frais de vente et d'administration	34	68
Amortissement	2	2
	139	179
Bénéfices avant impôts sur les bénéfices	38	59
Impôts sur les bénéfices	14	22
	24	37
Gain (perte), après impôts, réalisé(e) lors de la vente :		
des activités de financement de stocks	121	-
des activités de maisons usinées au bilan	(18)	-
Perte, après impôts, liée à la cession prévue :		
des activités de maisons usinées hors bilan	(10)	-
du financement de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan ⁽¹⁾	(3)	-
	114 \$	37 \$

⁽¹⁾ Représente les indemnités de départ estimatives liées à ces activités, qui devraient être vendues au cours de l'exercice 2007.

Les flux de trésorerie découlant des activités abandonnées étaient comme suit pour les exercices :

	2006	2005
Activités d'exploitation	76 \$	74 \$
Activités d'investissement	70	(79)
Activités de financement	(586)	293
	(440) \$	288 \$

Instruments financiers

Au cours de l'exercice 2005, la Société a conclu des swaps variable-variable pour convertir le taux d'intérêt de base de certaines de ses dettes de financement de stocks titrisées du LIBOR au taux préférentiel américain moins 2,85 %. Ces swaps ont été utilisés pour aligner le taux d'intérêt de base de certaines dettes à long terme sur la même base que les débiteurs financiers correspondants. Ces swaps ont pris fin au cours de l'exercice 2006 par suite de la vente de l'actif sous-jacent. Le montant nominal de ces swaps variable-variable s'établissait à 900 millions \$ au 31 janvier 2005.

Relativement à son portefeuille abandonné de financement de biens de consommation, la Société a conclu des swaps de taux d'intérêt pour convertir le taux d'intérêt de base fixe de ses débiteurs financiers en taux d'intérêt variables. Ces swaps viendront à échéance au cours de l'exercice 2008. Le montant nominal total des swaps de taux d'intérêt totalisait 13 millions \$ au 31 janvier 2006 (20 millions \$ au 31 janvier 2005).

Vente du secteur Produits récréatifs

Relativement à la vente du secteur Produits récréatifs de Bombardier (« BPR ») au cours de l'exercice 2004, la Société a versé 31 millions \$ au cours de l'exercice 2005 à titre de rajustement du produit de la vente de ce secteur, principalement en raison de son engagement envers la capitalisation du régime de retraite. Cet engagement avait été comptabilisé au moment de la vente et, par conséquent, le versement n'a eu aucune incidence sur les résultats d'exploitation de l'exercice 2005.

2. DÉBITEURS

Les débiteurs étaient comme suit aux 31 janvier :

	2006	2005
Débiteurs ⁽¹⁾		
Aéronautique		
Dollar américain	603 \$	425 \$
Autres devises	26	18
Transport		
Euro	384	245
Dollar américain	171	167
Livre sterling	145	166
Diverses devises de l'Europe de l'Ouest	67	92
Autres devises	123	90
	1 519	1 203
Droits conservés	-	103
Taxe de vente	57	90
Autres	209	191
	1 785	1 587
Provision pour pertes sur créances	(101)	(74)
	1 684 \$	1 513 \$

⁽¹⁾ Les débiteurs sont présentés par monnaie de facturation.

La Société utilise des facilités de titrisation comme source de financement. En vertu de ces arrangements, la Société a tiré un produit de 408 millions \$ de la vente de débiteurs pour l'exercice 2006 (1491 millions \$ pour l'exercice 2005). Au 31 janvier 2006, le solde impayé des débiteurs cédés aux facilités de titrisation totalisait 2 millions \$ (321 millions \$ au 31 janvier 2005), dont 2 millions \$ (218 millions \$ au 31 janvier 2005) avaient été vendus. Le solde invendu des débiteurs cédés figure dans les droits conservés ci-dessus. Les droits conservés améliorent le crédit des débiteurs cédés. Ces débiteurs ne sont pas disponibles pour payer les créanciers de la Société.

3. FINANCEMENT D'AVIONS

Le financement d'avions s'établissait comme suit aux 31 janvier :

	2006				2005			
	Total	Moyenne pondérée		Taux ⁽¹⁾ fixe/ variable	Total	Moyenne pondérée		Taux ⁽¹⁾ fixe/ variable
Échéance (mois)		Taux ⁽¹⁾ (%)	Échéance (mois)			Taux ⁽¹⁾ (%)		
Avions commerciaux								
Financement provisoire ⁽²⁾								
Prêts	435 \$	79	7,1	Variable	661 \$	71	5,9	Variable
Créances liées à des contrats de location	388	211	7,3	Variable	424	197	6,5	Fixe/var.
	823				1 085			
Financement à long terme								
Prêts	278	109	6,0	Fixe/var.	230	125	4,9	Fixe/var.
Créances liées à des contrats de location ⁽³⁾	104	21	6,0	Fixe/var.	116	31	5,1	Fixe/var.
	382				346			
Prêts – Avions d'affaires ⁽⁴⁾	58	41	5,7	Fixe/var.	145	59	6,9	Fixe/var.
Prêts et créances liées à des contrats de location – Total	1 263				1 576			
Provision pour perte sur créances	(84)				(94)			
	1 179				1 482			
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	230				271			
Placements dans des structures de financement	48				38			
	1 457 \$				1 791 \$			

⁽¹⁾ Les taux d'intérêt sont présentés compte non tenu des instruments financiers dérivés connexes.

⁽²⁾ Le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux est composé d'un crédit-relais accordé aux clients jusqu'à ce que le financement permanent d'un tiers soit obtenu.

⁽³⁾ Comprend 67 millions \$ en créances liées à des contrats de location pour des EDDV consolidées au 31 janvier 2006 (78 millions \$ au 31 janvier 2005).

⁽⁴⁾ Ce portefeuille est en voie d'être liquidé.

Prêts et créances liées à des contrats de location – Le financement consenti à trois transporteurs aériens représente environ 41 % du total des prêts et créances liées à des contrats de location au 31 janvier 2006. Les prêts et les créances liées à des contrats de location sont généralement garantis par les actifs connexes.

Les créances liées à des contrats de location comprenaient les éléments suivants, avant la provision pour pertes sur créances, aux 31 janvier :

	2006	2005
Total des loyers minimums	978 \$	974 \$
Revenu non gagné	(538)	(523)
Valeur résiduelle non garantie	52	89
	492 \$	540 \$

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Solde au début de l'exercice	94 \$	80 \$
Pertes sur créances	11	27
Montants radiés, après recouvrements	(22)	(13)
Incidence des fluctuations de taux de change	1	-
Solde à la fin de l'exercice	84 \$	94 \$

Les prêts et créances liées à des contrats de location douteux étaient de 237 millions \$ au 31 janvier 2006 (245 millions \$ au 31 janvier 2005).

Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation – Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation étaient comme suit aux 31 janvier :

	2006		2005	
	Coût	Valeur comptable nette	Coût	Valeur comptable nette
Avions commerciaux d'occasion	292 \$	190 \$	364 \$	241 \$
Avions d'affaires d'occasion	42	40	68	27
Autres	-	-	5	3
	334 \$	230 \$	397 \$	271 \$

Le revenu de location tiré des contrats de location-exploitation et l'amortissement des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation se sont établis à respectivement 44 millions \$ et 24 millions \$ pour l'exercice 2006 (respectivement 78 millions \$ et 48 millions \$ pour l'exercice 2005).

Opérations de titrisation hors bilan et autres cessions de débiteurs – En janvier 2005, la Société a établi une facilité de financement de 364 jours de 1,5 milliard \$ avec un tiers, en vertu de laquelle elle a vendu certains débiteurs financiers liés au portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux à une structure d'accueil. Le tiers investisseur a financé 55 % de l'encours des débiteurs financiers initialement transférés à la structure d'accueil. Au 31 janvier 2005, la Société avait cédé des débiteurs financiers totalisant 306 millions \$ à la structure d'accueil dans laquelle elle avait conservé une participation subordonnée de 137 millions \$, le crédit desquels avait été amélioré par la Société de manière limitée. Cette participation est incluse dans le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux. Dans le cadre de cette opération, la Société fournit à la structure d'accueil des services de gestion en contrepartie d'honoraires au prix du marché. Cette opération n'a eu aucune incidence importante sur les états consolidés des résultats. Cette facilité a été résiliée au cours de l'exercice 2006 et a été remplacée par la structure RASPRO (voir la note 23 – Entités à détenteurs de droits variables).

4. STOCKS

Les stocks de la Société étaient comme suit aux 31 janvier :

	2006	2005
Contrats à long terme	1 517 \$	1 640 \$
Programmes aéronautiques	1 468	1 616
Produits finis ⁽¹⁾	820	757
	3 805 \$	4 013 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent six avions neufs non rattachés à une commande ferme et huit avions d'occasion totalisant 155 millions \$ au 31 janvier 2006 (trois avions neufs et 11 avions d'occasion totalisant 95 millions \$ au 31 janvier 2005).

Programmes aéronautiques – Les stocks des programmes aéronautiques comprenaient les excédents sur les coûts moyens de production suivants aux 31 janvier :

	2006	2005
Avions d'affaires		
Série Learjet	221 \$	254 \$
Challenger 300	140	117
Série Global	319	411
Avions régionaux⁽¹⁾		
Série CRJ	54	83
Série Q	23	54
	757 \$	919 \$

⁽¹⁾ Les appareils CRJ200 et Q200 n'avaient aucun solde d'excédent sur les coûts moyens de production aux 31 janvier 2006 et 2005.

Le produit prévu des ventes futures d'avions pour chacun des programmes, déduction faite des coûts additionnels de production qui seront engagés, excédait les coûts connexes liés aux stocks au 31 janvier 2006. Cependant, des coûts importants pourraient éventuellement être imputés au coût des ventes au cours d'un exercice donné si une quantité d'avions inférieure à celle prévue pour un programme est vendue, si le produit des ventes futures d'avions est moindre que celui anticipé ou si les coûts à engager pour achever le programme dépassent les estimations en cours.

Les montants nets recouvrables au titre de l'excédent sur les coûts de production moyens uniquement fondés sur les commandes fermes au 31 janvier 2006, définis comme les flux de trésorerie non actualisés nets prévus provenant de la vente d'avions en vertu de commandes fermes, s'établissaient à 614 millions \$. Le solde de l'excédent sur les coûts de production moyens, de 143 millions \$, devrait être entièrement recouvré à partir des commandes futures.

Avances et facturations progressives – En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les pratiques de l'industrie. De plus, dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement dans Transport, au titre des avances reçues de clients avant l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraison et au rendement des produits.

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 à respectivement 3378 millions \$ et 2341 millions \$ au 31 janvier 2006 (respectivement 4089 millions \$ et 2433 millions \$ au 31 janvier 2005).

Les avances reçues et les facturations progressives liées aux contrats à long terme et aux programmes aéronautiques en cours totalisaient respectivement 3534 millions \$ et 1391 millions \$ au 31 janvier 2006 (respectivement 4276 millions \$ et 1349 millions \$ au 31 janvier 2005) dont respectivement 1673 millions \$ et 518 millions \$ constituent un passif présenté à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes au 31 janvier 2006 (respectivement 1827 millions \$ et 532 millions \$ au 31 janvier 2005).

5. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux 31 janvier :

	2006		2005	
	Valeur comptable nette		Valeur comptable nette	
	Coût		Coût	
Terrains	112 \$	112 \$	131 \$	131 \$
Bâtiments	1 759	885	1 818	981
Matériel	1 429	560	1 387	595
Outillage des programmes aéronautiques				
Avions d'affaires	1 854	914	1 778	1 036
Avions régionaux	1 249	477	1 189	502
Autres	168	142	197	167
	6 571 \$	3 090 \$	6 500 \$	3 412 \$

Le tableau qui précède comprend des actifs loués en vertu de contrats de location-acquisition dont le coût et la valeur comptable nette totalisaient respectivement 67 millions \$ et 56 millions \$ au 31 janvier 2006 (respectivement 73 millions \$ et 62 millions \$ au 31 janvier 2005).

Le tableau ci-dessus présente en outre des actifs en construction et en développement totalisant 37 millions \$ au 31 janvier 2006 (32 millions \$ au 31 janvier 2005).

L'amortissement des immobilisations corporelles était comme suit pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Outillage des programmes aéronautiques	254 \$	244 \$
Bâtiments, matériel et autres	220	224
	474 \$	468 \$

6. ÉCART D'ACQUISITION

L'écart d'acquisition est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Les variations du solde de l'écart d'acquisition étaient comme suit pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Solde au début de l'exercice	2 357 \$	2 290 \$
Rajustement du prix d'achat	-	(25)
Constatation de pertes fiscales non comptabilisées antérieurement	(53)	(33)
Incidence des fluctuations de taux de change	(162)	125
Solde à la fin de l'exercice	2 142 \$	2 357 \$

Au cours de l'exercice 2005, la Société a conclu une entente avec DaimlerChrysler AG portant sur la totalité des différends en cours découlant de l'acquisition d'Adtranz, entraînant le versement à la Société de 170 millions € (209 millions \$). Au cours de l'exercice 2002, la Société avait comptabilisé un rajustement du prix d'achat de 150 millions € au titre de réduction de l'écart d'acquisition relativement à ces différends. Le montant supplémentaire de 20 millions € (25 millions \$) a été comptabilisé à titre de réduction additionnelle de l'écart d'acquisition.

La Société a procédé au test de dépréciation annuel requis au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006 et n'a relevé aucune dépréciation.

7. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux 31 janvier :

	2006	2005
Frais payés d'avance	178 \$	176 \$
Actifs incorporels à durée de vie utile limitée, déduction faite de l'amortissement cumulé de 94 millions \$ au 31 janvier 2006 (64 millions \$ au 31 janvier 2005)	148	195
Placements dans des sociétés sous influence notable ⁽¹⁾	97	73
Placements dans des titres	91	99
Encaisse affectée ⁽²⁾	81	64
Portefeuilles en liquidation progressive ⁽³⁾	41	65
Placement en actions privilégiées de BPR	30	30
Instruments financiers dérivés	28	211
Dépôts	14	33
Financement de débiteurs ⁽⁴⁾	-	59
Autres	135	96
	843 \$	1 101 \$

⁽¹⁾ Liés à Transport.

⁽²⁾ Comprend 70 millions \$ en encaisse affectée liée aux EDDV consolidées au 31 janvier 2006 (61 millions \$ au 31 janvier 2005).

⁽³⁾ Principalement composés du portefeuille de matériel industriel de BC.

⁽⁴⁾ Représente le financement offert à l'acquéreur de l'ancien secteur BPR de la Société, une partie liée (voir la note 18 – Opérations entre parties liées).

L'amortissement des actifs incorporels à durée de vie utile limitée de l'exercice 2006 comprend une dépréciation de 17 millions \$ des marques de commerce de Transport.

8. EMPRUNTS À COURT TERME

En vertu d'ententes auprès de syndicats bancaires, Bombardier Inc. doit respecter certaines clauses financières, y compris, à compter du deuxième trimestre de l'exercice 2006, des liquidités minimales de 1,0 milliard \$ en espèces et quasi-espèces à la fin de chacun des trimestres. Les clauses financières applicables (calculées en excluant l'ancien secteur BC) étaient respectées aux 31 janvier 2006 et 2005.

Les facilités de crédit, les taux et les échéances étaient comme suit au 31 janvier 2006 :

	Montants confirmés	Montants prélevés	Lettres de crédit prélevées	Montants disponibles	Taux de fin d'exercice	Taux moyen de l'exercice	Échéance (exercice)
Européenne ⁽¹⁾	3 829 \$	- \$	3 160 \$	669 \$	-	-	2008
Lettres de crédit européennes ⁽²⁾	353	s.o.	327	26	s.o.	s.o.	2008-2009
Nord-américaine	1 100	-	762	338	-	-	2008
	5 282 \$	- \$	4 249 \$	1 033 \$			

s.o. : sans objet.

⁽¹⁾ 3150 millions €.

⁽²⁾ 290 millions €.

- En juin 2005, la Société a conclu une nouvelle facilité de crédit syndiquée nord-américaine de 1,1 milliard \$ afin de refinancer sa facilité de crédit de 1,7 milliard \$ CAN qui devait venir à échéance en septembre 2005. La nouvelle facilité n'est pas garantie et vient à échéance en juillet 2007.
- Au cours de l'exercice 2006, la Société n'a pas renouvelé l'unique facilité de crédit de BC, totalisant 600 millions \$.
- Au cours de l'exercice 2006, la Société n'a pas renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit syndiquée européenne totalisant 492 millions €, étant donné que le montant total moins élevé des facilités de crédit restantes répondait à ses besoins futurs prévus.

Les facilités de crédit, les taux et les échéances étaient comme suit au 31 janvier 2005 :

	Montants confirmés	Montants prélevés	Lettres de crédit prélevées	Montants disponibles	Taux de fin d'exercice	Taux moyen de l'exercice	Échéance (exercice)
Européenne ⁽¹⁾	4 753 \$	- \$	3 103 \$	1 650 \$	-	-	2006-2008
Lettres de crédit européennes ⁽²⁾	378	s.o.	89	289	s.o.	s.o.	2008-2009
Nord-américaine	1 388	-	1 128	260	-	-	2006
Facilités de crédit – BC	600	-	s.o.	600	-	1,9 %	2006
	7 119 \$	- \$	4 320 \$	2 799 \$			

s.o. : sans objet.

⁽¹⁾ 3642 millions €.

⁽²⁾ 290 millions €.

- En novembre 2004, la Société a conclu une facilité de lettre de crédit européenne de trois ans de 165 millions €.
- En septembre 2004, la Société a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit nord-américaine. Cette tranche de 718 millions \$ CAN a remplacé 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 tranche de la facilité, totalisant 492 millions €, a remplacé la tranche à court terme de 560 millions € de la facilité de crédit européenne.
- En juillet 2004, la Société a conclu une facilité de lettre de crédit européenne de quatre ans de 125 millions €.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans les tableaux ci-dessus, la Société avait des facilités bilatérales totalisant 79 millions \$ au 31 janvier 2006 (287 millions \$ au 31 janvier 2005).

9. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les crédeurs et frais courus étaient comme suit aux 31 janvier :

	2006	2005
Créditeurs	1 944 \$	2 014 \$
Mesures incitatives à la vente ⁽¹⁾	1 252	1 190
Frais courus	987	1 277
Garanties de produits	970	1 055
Salaires et avantages sociaux à payer	395	334
Impôts sur les bénéfiques et autres taxes	240	130
Intérêts	130	113
Indemnités de départ et autres obligations liées à la cessation d'emploi pour départ involontaire	129	251
Provisions pour obligations de rachat ⁽²⁾	70	61
Part des actionnaires sans contrôle	28	46
Autres	721	614
	6 866 \$	7 085 \$

⁽¹⁾ Composées de la provision pour garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle et d'options de reprise ainsi que d'autres provisions et obligations associées à la vente d'avions (voir la note 22 – Engagements et éventualités).

⁽²⁾ Voir la note 22 – Engagements et éventualités.

Garanties de produits – Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur la structure des avions qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

Les variations de la provision pour garanties de produits ont été comme suit pour les exercices 2006 et 2005 :

	Aéronautique	Transport	Total
Solde au 31 janvier 2004	260 \$	672 \$	932 \$
Charge de l'exercice	120	370	490
Variations des estimations	27	29	56
Paievements	(150)	(304)	(454)
Incidence des fluctuations de taux de change	-	31	31
Solde au 31 janvier 2005	257	798	1 055
Charge de l'exercice	122	332	454
Variations des estimations	15	(41)	(26)
Paievements	(121)	(348)	(469)
Incidence des fluctuations de taux de change	-	(44)	(44)
Solde au 31 janvier 2006	273 \$	697 \$	970 \$

Indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire et autres coûts connexes – Les variations de la provision pour indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire et autres coûts connexes étaient comme suit pour les exercices 2006 et 2005 :

	Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire		Autres		Total	
Solde au 31 janvier 2004	201	\$	47	\$	248	\$
Charge de l'exercice ⁽¹⁾	221		79		300	
Variations des estimations ⁽¹⁾	(44)		(46)		(90)	
Éléments hors caisse	-		(37)		(37)	
Paiements	(137)		(26)		(163)	
Incidence des fluctuations de taux de change	10		-		10	
Solde au 31 janvier 2005	251		17		268	
Charge de l'exercice ⁽²⁾	30		84		114	
Variations des estimations ⁽²⁾	7		(27)		(20)	
Éléments hors caisse	-		(4)		(4)	
Paiements	(146)		(40)		(186)	
Incidence des fluctuations de taux de change	(13)		-		(13)	
Solde au 31 janvier 2006	129	\$	30	\$	159	\$

⁽¹⁾ Comprend 38 millions \$ comptabilisés dans le coût des ventes de Aéronautique et 172 millions \$ dans les éléments spéciaux de Transport (voir la note 14 – Éléments spéciaux).

⁽²⁾ Comprend 6 millions \$ comptabilisés dans le coût des ventes de Aéronautique et 88 millions \$ dans les éléments spéciaux de Transport (voir la note 14 – Éléments spéciaux).

10. DETTE À LONG TERME

La dette à long terme était comme suit aux 31 janvier :

							2006	2005
	Montant en monnaie d'origine 2006/2005	Monnaie	Fixe/ Variable ⁽²⁾	Taux d'intérêt ⁽²⁾ 2006/2005	Échéance	Paiement d'intérêt ⁽³⁾	Montant	Montant
BOMBARDIER⁽¹⁾								
Déventures	-/150	USD	Fixe	-%/6,58 %	Janv. 2006	S	- \$	150 \$
	175	GBP	Fixe	6,25 %	Févr. 2006	A	311	330
	150	CAD	Fixe	6,40 %	Déc. 2006	S	131	121
	500	EUR	Fixe	5,75 %	Févr. 2008	A	608	653
	150	CAD	Fixe	7,35 %	Déc. 2026	S	131	121
Billets	29/34	CAD	Fixe	7,00 %	2007-2012	A	26	27
	550	USD	Fixe	6,75 %	Mai 2012	S	550	550
	500	USD	Fixe	6,30 %	Mai 2014	S	500	500
	250	USD	Fixe	7,45 %	Mai 2034	S	250	250
Autres ⁽⁴⁾	59/94	USD	Fixe/var.	4,92 %/5,54 %	2007-2027	Divers	59	94
	76/86 ⁽⁵⁾	Diverses	Fixe/var.	4,82 %/4,63 %	2007-2018	Divers	76	86
EDDV	80/246	USD	Fixe	5,98 %/8,59 %	2007-2014	Divers	80	246
							2 722 \$	3 128 \$
BC⁽¹⁾								
Billets à moyen terme	-/300	USD	Variable	-%/5,44 %	Mai 2005	M	- \$	300 \$
	-/200	USD	Fixe	-%/7,50 %	Oct. 2005	S	-	200
	450	USD	Fixe	6,13 %	Juin 2006	S	450	450
	200	CAD	Fixe	6,35 %	Juill. 2006	S	175	162
	220	USD	Fixe	7,09 %	Mars 2007	S	220	220
Billets	500	EUR	Fixe	6,13 %	Mai 2007	A	608	653
	300	GBP	Fixe	6,75 %	Mai 2009	A	534	565
Autres	38/38 ⁽⁵⁾	Diverses	Fixe/var.	10,33 %/7,23 %	2007-2017	M	38	38
							2 025	2 588
							4 747 \$	5 716 \$

⁽¹⁾ La dette à long terme liée aux deux secteurs manufacturiers de la Société (Aéronautique et Transport) est présentée sous le titre « Bombardier » alors que celle qui était liée à l'ancien secteur BC est présentée sous le titre « BC ».

⁽²⁾ Les taux d'intérêt ne tiennent pas compte de l'incidence des instruments financiers dérivés de couverture correspondants (voir la note 20 – Instruments financiers) et, pour la dette à taux variable, correspondent au taux moyen de l'exercice.

⁽³⁾ Mensuel (M), semestriel (S) et annuel (A).

⁽⁴⁾ Comprend 68 millions \$ liés aux obligations en vertu des contrats de location-acquisition au 31 janvier 2006 (94 millions \$ au 31 janvier 2005).

⁽⁵⁾ Les montants sont exprimés en dollars américains.

Tous les éléments de dette à long terme sont de rang égal et ne sont pas garantis, sauf la dette des EDDV consolidées qui représente des emprunts garantis.

Les remboursements prévus sur la dette à long terme pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

	Bombardier		BC	Total
	Dette	Contrats de location-exploitation	Dette	
2007	524	3 \$	627 \$	1 154 \$
2008	34	3	830	867
2009	615	3	3	621
2010	9	3	537	549
2011	6	4	4	14
Par la suite	1 466	52	24	1 542
	2 654	68 \$	2 025 \$	4 747 \$

11. CAPITAL SOCIAL

Actions privilégiées

Un nombre illimité d'actions privilégiées, sans droit de vote, sans valeur nominale, pouvant être émises en séries est autorisé. Les séries suivantes étaient émises aux 31 janvier 2006 et 2005 :

12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 \$ CAN l'action.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation à une date de conversion donnée, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.

Dividende : Depuis le 1^{er} août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15^e jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable égal à 80 % du taux préférentiel canadien. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera rajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 \$ CAN l'action ou supérieur à 25,10 \$ CAN l'action.

12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3

- Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ CAN l'action, le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite.
- Conversion : Convertibles au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées, rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation à une date de conversion donnée, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.
- Dividende : Jusqu'au 31 juillet 2007, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 5,476 %, ou 1,369 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,34225 \$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts constitutifs. Ces dividendes seront payables trimestriellement le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre, lorsque déclarés.
-

9 400 000 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4

- Rachat : Rachetables, au gré de la Société, en tout temps à compter du 31 mars 2007, à 26,00 \$ CAN l'action si elles sont rachetées avant le 31 mars 2008; à 25,75 \$ CAN l'action si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2008 mais avant le 31 mars 2009; à 25,50 \$ CAN si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2009 mais avant le 31 mars 2010; à 25,25 \$ CAN l'action si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2010 mais avant le 31 mars 2011; et à 25,00 \$ CAN l'action si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2011.
- Conversion : À compter du 31 mars 2007, la Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 \$ CAN ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affilée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
- Dividende : Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 %, ou 1,5625 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ CAN l'action.
-

Actions ordinaires

Les classes d'actions ordinaires suivantes, sans valeur nominale, étaient autorisées aux 31 janvier 2006 et 2005 :

1 892 000 000 d'actions classe A (droits de vote multiples)

Droits de vote : Dix votes chacune.

Conversion : Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).

1 892 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités)

Droits de vote : Un vote chacune.

Conversion : Convertibles chacune, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.

Dividende : Dividendes préférentiels non cumulatifs annuels de 0,0015625 \$ CAN l'action, en priorité par rapport aux actions classe A (droits de vote multiples), payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ CAN l'action, lorsque déclarés.

12. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu de régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Des options ont également été attribuées aux administrateurs jusqu'au 1^{er} octobre 2003. Sur les 135 782 688 actions classe B (droits de vote limités) initialement réservées aux fins d'émission, 51 835 696 étaient disponibles à ces fins au 31 janvier 2006 en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions. Au cours de l'exercice 2006, la Société n'a émis aucune action classe B (droits de vote limités) par suite de l'exercice d'options d'achat d'actions (882 050 actions classe B au cours de l'exercice 2005).

Régime d'options d'achat d'actions en vigueur, fondé sur le rendement – En date du 27 mai 2003, la Société a modifié, prospectivement, le régime d'options d'achat d'actions pour les employés clés. Ce régime a été de nouveau modifié le 30 mars 2004 et s'applique à toutes les options attribuées en vertu du régime. Les modalités et conditions importantes du régime modifié sont les suivantes :

- Le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options.
- Les droits rattachés aux options attribuées s'acquièrent à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant un an après la date d'attribution. Cependant, des seuils de prix cibles prédéterminés doivent être atteints pour que les options puissent être exercées. Ces options peuvent être exercées si, au cours de la période de 12 mois précédant la date à laquelle les droits rattachés à ces options sont acquis, le prix moyen pondéré à la Bourse (sur une période de 21 jours de Bourse consécutifs) est supérieur ou égal au seuil de prix cible établi au moment où l'option a été attribuée. Si, au cours de cette période de 12 mois, le prix moyen pondéré à la Bourse n'a pas été atteint, le seuil de prix cible correspondant à la prochaine tranche de droits à acquérir s'appliquera.
- Au 31 janvier 2006, les prix cibles se situaient entre 4 \$ CAN et 11 \$ CAN l'option.
- Les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement se résumait comme suit au 31 janvier 2006 :

Fourchettes de prix d'exercice (\$ CAN)	Nombre d'options	Émises et en cours		Exerçables	
		Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
2 à 4	11 828 000	5,59	3,05	2 296 625	3,86
4 à 6	11 029 000	5,35	4,33	2 784 500	4,34
6 à 7	359 000	5,08	6,83	89 750	6,83
	23 216 000			5 170 875	

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices indiqués :

	2006		2005	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	19 759 270	4,22	6 646 500	4,00
Attribuées	7 224 000	2,53	15 402 520	4,31
Exercées	-	-	(8 250)	3,93
Annulées	(3 767 270)	4,08	(2 281 500)	4,20
Solde à la fin de l'exercice	23 216 000	3,72	19 759 270	4,22
Options exerçables à la fin de l'exercice	5 170 875	4,17	1 388 000	3,99

Régimes d'options d'achat d'actions antérieurs – Pour les options émises aux employés clés avant le 27 mai 2003 et les options émises aux administrateurs, le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options. Les droits rattachés à ces options s'acquièrent à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant deux ans après la date d'attribution, à l'exception de 140 000 options en cours attribuées aux administrateurs dont les droits s'acquièrent à raison de 20 % par année à compter de la date d'attribution. Les options viennent à échéance au plus tard dix ans après leur date d'attribution.

L'information sur ces options se résumait comme suit au 31 janvier 2006 :

Fourchettes de prix d'exercice (\$ CAN)	Nombre d'options	Émises et en cours		Exerçables	
		Durée résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
3 à 5	410 000	0,61	4,70	410 000	4,70
5 à 7	8 500 400	1,12	5,42	8 000 400	5,44
7 à 10	3 379 000	2,03	7,72	3 379 000	7,72
10 à 12	6 958 000	3,22	10,78	6 958 000	10,78
12 à 15	3 903 000	6,09	14,53	2 003 500	14,48
15 à 25	6 957 500	4,77	20,53	6 075 688	20,36
	30 107 900 ⁽¹⁾			26 826 588	

⁽¹⁾ Comprend trois millions d'options détenues par des employés de BPR.

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices indiqués :

	2006		2005	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	33 703 270	11,50	37 427 486	11,54
Exercées	-	-	(873 800)	3,86
Annulées	(3 355 370)	11,32	(2 850 416)	14,39
Échues	(240 000)	3,77	-	-
Solde à la fin de l'exercice	30 107 900	11,58	33 703 270	11,50
Options exerçables à la fin de l'exercice	26 826 588	11,15	26 994 458	10,31

Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2006 a été de 0,81 \$ l'option (1,06 \$ l'option pour l'exercice 2005) et la juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle modifié d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre les prix cibles liés au régime d'options d'achat d'actions fondées sur le rendement dans le calcul de la juste valeur, et des hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Taux d'intérêt sans risque	3,36 %	4,16 %
Durée prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	49,95 %	49,08 %
Taux de dividende prévu de l'action	1,20 %	1,20 %

Toutes les attributions accordées ou modifiées avant le 1^{er} février 2003 sont comptabilisées comme des opérations portant sur les capitaux propres. Aucune charge de rémunération n'est comptabilisée dans les états consolidés des résultats pour ces attributions.

Régime d'unités d'actions fondé sur le rendement

Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2006, le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'unités d'actions fondé sur le rendement (« UAR »), en vertu duquel des UAR peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés clés. Un total de 4 180 000 UAR a été autorisé aux fins d'émission. Les UAR donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société.

Au cours de l'exercice 2006, la Société a attribué 4 165 500 UAR à des dirigeants et à d'autres employés clés (les « bénéficiaires ») et a fourni des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat de 5 434 000 actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre pour 14 millions \$. Ces actions sont détenues en fiducie par le fiduciaire à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR soient acquis ou qu'elles soient annulées. Le coût d'achat a été déduit du capital social. Les droits rattachés aux UAR seront acquis le 10 juin 2008, si certains objectifs de rendement financier sont atteints. Le ratio de conversion des UAR comportant des droits acquis varie de 70 % à 130 %.

Le nombre d'UAR a varié comme suit pour l'exercice 2006 :

	Nombre d'UAR
Solde au début de l'exercice	-
Attribuées	4 165 500
Annulées	(151 418)
Solde à la fin de l'exercice	4 014 082

Une charge de rémunération de 2 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2006 relativement au régime d'UAR (néant pour la période correspondante de l'exercice précédent).

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés

En vertu du régime d'achat d'actions à l'intention des employés, les employés de la Société ont le droit d'acheter des actions classe B (droits de votes limités) de la Société jusqu'à concurrence de 20 % de leur salaire de base à hauteur d'un maximum annuel de 30 000 \$ CAN par employé. Les cotisations de la Société au régime sont égales à 20 % de celles des employés. Les cotisations sont utilisées pour acheter des actions classe B (droits de votes limités) sur le marché libre à des dates de placement mensuelles ou autrement déterminées par la Société, mais au moins une fois par mois. La contribution de la Société au régime a totalisé 4 millions \$ pour l'exercice 2006 (6 millions \$ pour l'exercice 2005). Les actions achetées sont assujetties à une période de détention obligatoire de 12 mois qui doit être terminée à la date anniversaire du 1^{er} janvier.

13. ÉCART DE CONVERSION

Les composantes de la variation nette de l'écart de conversion ont été comme suit pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Solde au début de l'exercice	195 \$	128 \$
Incidence des fluctuations de taux de change au cours de l'exercice :		
Sur le placement net dans des établissements étrangers autonomes	(163)	97
Sur certains éléments de dette à long terme et prêts intersociétés libellés en devises désignées comme couvertures du placement net dans des établissements étrangers autonomes, après impôts	73	(30)
Solde à la fin de l'exercice	105 \$	195 \$

14. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux ont été somme suit pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	35 \$	142 \$
Autres ⁽¹⁾	53	30
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	88	172
	(11)	(18)
	77 \$	154 \$

⁽¹⁾ Constitués des coûts de résiliation de contrats de location, des coûts environnementaux et d'autres coûts, en partie compensés par les gains non imposables réalisés lors de la vente de terrains et de bâtiments, totalisant 27 millions \$ pour l'exercice 2006 (néant pour l'exercice 2005).

Les éléments spéciaux ont trait aux activités de restructuration visant à réduire la structure des coûts de Transport. Le plan de restructuration vise à réduire les effectifs de 7600 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, dont 7300 sont des postes permanents, ainsi qu'à fermer des sites de fabrication. Environ 7500 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris les employés contractuels, avaient été abolis au 31 janvier 2006.

Le coût total de la restructuration est estimé à 630 millions \$, 609 millions \$ ayant été comptabilisés au 31 janvier 2006.

15. REVENUS DE FINANCEMENT ET DÉPENSES DE FINANCEMENT

Les revenus de financement et les dépenses de financement de la Société ont été comme suit pour les exercices indiqués :

	2006		2005
Revenus de financement			
Prêts et créances liées à des contrats de location – après incidence des instruments de couverture	(93)	\$	(58) \$
Espèces et quasi-espèces	(51)		(33)
Autres	(12)		(13)
	(156)	\$	(104) \$
Dépenses de financement			
Intérêts débiteurs – dette à long-terme ⁽¹⁾ , après incidence des instruments de couverture	276	\$	238 \$
Désactualisation de l'obligation liée aux mesures incitatives à la vente, incluant les passifs éventuels	65		58
Frais financiers liés au rachat d'options d'achat ⁽²⁾	-		19
Autres	22		13
	363	\$	328 \$

⁽¹⁾ Comprend 11 millions \$ pour les intérêts liés à des EDDV pour l'exercice 2006 (5 millions \$ pour l'exercice 2005).

⁽²⁾ Lié aux billets remboursables par anticipation.

16. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

Les impôts sur les bénéfices reportés reflètent l'incidence fiscale nette des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs aux fins de la présentation de l'information financière et leur valeur aux fins fiscales. Les principales composantes de l'actif (du passif) d'impôts sur les bénéfices reportés de la Société étaient les suivantes aux 31 janvier :

	2006		2005
Reports prospectifs de pertes d'exploitation	1 763	\$	1 895 \$
Garanties et autres provisions	558		403
Obligation au titre des prestations constituées	155		171
Actifs incorporels	22		17
Stocks	196		108
Immobilisations corporelles	(360)		(325)
Autres	(1)		8
	2 333		2 277
Provision pour moins-value	(1 689)		(1 796)
Montant net	644	\$	481 \$

Le montant net des impôts sur les bénéfices reportés présenté aux bilans consolidés était comme suit aux 31 janvier :

	2006		2005
Actif d'impôts reportés	653	\$	522 \$
Passif d'impôts reportés	(9)		(41)
	644	\$	481 \$

La charge (le recouvrement) d'impôts sur les bénéfices attribuée aux activités poursuivies s'est établie comme suit pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Impôts sur les bénéfices exigibles		
Canada	81 \$	55 \$
Étranger	72	40
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement – étranger	-	(10)
	153	85
Impôts sur les bénéfices reportés		
Écarts temporaires et reports prospectifs de pertes d'exploitation	(21)	(59)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	(20)	-
Moins-value des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés	38	23
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement	(135)	(87)
	(138)	(123)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	15 \$	(38) \$

Le rapprochement des impôts sur les bénéfices attribués aux activités poursuivies, calculés aux taux canadiens prévus par la loi, et de la charge d'impôts sur les bénéfices s'est présentée comme suit pour les exercices indiqués :

	2006		2005	
	\$	%	\$	%
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices aux taux prévus par la loi	48	32,0	(51)	31,9
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants :				
Écart des taux d'imposition de sociétés émettrices étrangères	(44)		(63)	
Réévaluation des impôts sur les bénéfices reportés libellés en devises	(25)		(3)	
Economies fiscales non comptabilisées découlant de pertes et d'écarts temporaires de sociétés émettrices étrangères	41		106	
Moins-value des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés	38		23	
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement	(135)		(97)	
Écarts permanents	108		42	
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	(20)		-	
Autres	4		5	
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	15		(38)	

Les pertes d'exploitation reportées prospectivement et d'autres écarts temporaires, qui sont disponibles pour réduire le bénéfice imposable futur de certaines filiales et pour lesquels une provision pour moins-value a été constatée, ainsi que la période au cours de laquelle ils peuvent être utilisés, étaient les suivants au 31 janvier 2006 :

Moins d'un an	189 \$
De 1 an à 5 ans	399
De 6 à 10 ans	65
De 11 à 15 ans	644
De 16 à 20 ans	33
	1 330 \$

De plus, environ 3,8 milliards \$ de pertes d'exploitation reportées prospectivement et autres écarts temporaires n'ont pas de date d'échéance.

Environ 1,7 milliard \$ des reports prospectifs de pertes d'exploitation et autres écarts temporaires présentés ci-dessus se rapportent aux acquisitions d'entreprises. Toute constatation ultérieure de ces économies d'impôts futurs sera enregistrée à titre de réduction de l'écart d'acquisition lié à ces acquisitions.

Environ 2,0 milliards \$ des pertes d'exploitation reportées prospectivement susmentionnées ont trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts sur les bénéfices minimums sont payables sur 40 % du revenu imposable.

De plus, la Société dispose d'environ 600 millions \$ de pertes en capital dont la majorité peuvent être reportées prospectivement indéfiniment. Les pertes en capital peuvent uniquement être déduites des gains en capital futurs et, de ce fait, aucune économie d'impôts sur les bénéfices reportés n'a été comptabilisée.

Les bénéfices non distribués des filiales étrangères de la Société sont considérés réinvestis indéfiniment et, par conséquent, aucune charge d'impôts n'a été comptabilisée à leur égard. Si ces bénéfices étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des retenues d'impôts à la source.

17. BÉNÉFICE (PERTE) PAR ACTION

Le bénéfice (la perte) par action de base et dilué(e) a été calculé(e) comme suit pour les exercices indiqués :

(Nombre d'actions et d'options d'achat d'actions en milliers)	2006	2005
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	135 \$	(122) \$
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	(25)	(23)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies attribué(e) aux porteurs d'actions ordinaires	110	(145)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	114	37
Bénéfice (perte) attribué(e) aux porteurs d'actions ordinaires	224 \$	(108) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 748 429	1 750 292
Effet net des options d'achat d'actions	-	59
Nombre dilué moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 748 429	1 750 351
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) :		
Découlant des activités poursuivies	0,06 \$	(0,08) \$
Découlant des activités abandonnées	0,07	0,02
	0,13 \$	(0,06) \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action dans le tableau ci-dessus, sauf pour 1 582 438 options d'achat d'actions pour l'exercice 2005, étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou aux seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société pour les périodes présentées. Pour l'exercice 2005, l'exercice des options d'achat d'actions sur la perte par action ordinaire découlant des activités poursuivies était antidilutif.

18. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les opérations effectuées avec BPR, société dont certains actionnaires importants sont aussi des actionnaires importants de Bombardier Inc., ont été comme suit pour les exercices indiqués :

	2006	2005
Volume du financement de débiteurs	36 \$	227 \$
Revenus du financement des stocks ⁽¹⁾	12 \$	30 \$

⁽¹⁾ Inclus dans le bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts.

Financement de débiteurs – BPR et la Société ont conclu une entente de financement de débiteurs. Dans le cours normal des affaires, la Société a acquis des débiteurs de BPR, dont elle a tiré des revenus de financement. L'entente de financement était pour un montant maximum de 115 millions \$ et est venue à échéance en juin 2005.

Financement de stocks – BPR et la Société ont conclu une entente de financement de stocks pour les détaillants de produits de BPR. Dans le cours normal des affaires, la Société a gagné des revenus de financement liés aux programmes de mesures incitatives à la vente de BPR relativement au financement accordé aux détaillants par la Société. L'entente de financement de stocks était pour un montant maximum de 750 millions \$.

Ces opérations ont été mesurées aux valeurs d'échange qui se rapprochent de la juste valeur.

En mai 2005, la Société a vendu ses activités de financement de stocks à GE (voir la note 1 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente).

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

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

	2006	2005
Débiteurs	(194) \$	67 \$
Financement d'avions	295	(386)
Stocks	143	424
Frais reportés – programme de multipropriété	(128)	(142)
Créditeurs et frais courus	(90)	84
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	(80)	(302)
Revenus reportés – programme de multipropriété	162	163
Obligation au titre des prestations constituées, montant net	(14)	(37)
Autres (principalement « Autres actifs »)	6	102
	100 \$	(27) \$

20. INSTRUMENTS FINANCIERS

La Société est exposée aux risques de fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt. La Société est partie à un certain nombre d'instruments financiers dérivés, principalement des contrats de change à terme, des swaps de taux d'intérêt, des swaps combinés d'intérêt et de devises et des garanties de taux d'intérêt plafonds pour couvrir une tranche de ses risques de change et de taux d'intérêt. Ces instruments financiers dérivés servent à gérer les risques de change et de taux d'intérêt à l'égard des actifs, passifs et engagements financiers ainsi que des flux de trésorerie prévus en devises.

Risque de change

Contrats de change à terme – Les contrats de change à terme, par principale monnaie, étaient les suivants au 31 janvier :

						2006
Monnaie d'achat	Montant nominal ⁽¹⁾	Équivalent en dollars américains	Monnaie de vente	Taux ⁽²⁾	Échéance (exercice)	
CAD	3 679 \$	3 216 \$	USD	1,2399	2007-2010	
EUR	1 288	1 565	USD	0,8135	2007-2011	
GBP	406	723	USD	0,5604	2007-2008	
SEK	3 751	493	EUR	9,2754	2007-2010	
EUR	383	466	GBP	1,4402	2007-2012	
CHF	522	408	EUR	1,5264	2007-2010	
USD	340	340	CAD	0,7664	2007-2008	
SEK	2 496	328	GBP	12,847	2007-2011	
USD	206	206	Autres	-	2007-2010	
USD	174	174	EUR	1,2331	2007-2011	
Autres	455	455	Autres	-	2007-2011	
Autres	189	189	EUR	-	2007-2009	

⁽¹⁾ Les montants nominaux sont exprimés en monnaie d'achat, à l'exception de ceux des catégories « Autres », qui sont exprimés en dollars américains.

⁽²⁾ Le taux représente le taux de change moyen pondéré confirmé.

Monnaie d'achat	Montant nominal ⁽¹⁾	Équivalent en dollars américains	Monnaie de vente	Taux ⁽²⁾	Échéance (exercice)
CAD	3 749 \$	3 028 \$	USD	1,3106	2006-2010
EUR	1 425	1 860	USD	0,7692	2006-2009
GBP	417	785	USD	0,5710	2006-2007
USD	609	609	EUR	1,2431	2006-2007
CHF	519	437	EUR	1,5229	2006-2010
USD	378	378	CAD	0,7594	2006-2008
SEK	1 959	281	EUR	9,1874	2006-2010
SEK	1 629	233	GBP	12,4524	2006-2011
USD	226	226	Autres	-	2006-2010
EUR	157	204	GBP	1,4317	2006-2012
Autres	424	424	Autres	-	2006-2011
Autres	301	301	EUR	-	2006-2009

⁽¹⁾ Les montants nominaux sont exprimés en monnaie d'achat, à l'exception de ceux des catégories « Autres », qui sont exprimés en dollars américains.

⁽²⁾ Le taux représente le taux de change moyen pondéré confirmé.

- Pour Aéronautique, les contrats de change à terme servent principalement à vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens et des livres sterling afin de couvrir les flux de trésorerie prévus en devises.
- Pour Transport, les contrats de change à terme servent principalement à vendre ou acheter des dollars américains, des livres sterling, des euros et des devises d'autres pays de l'Europe de l'Ouest afin de couvrir les flux de trésorerie prévus en devises.

Risque de taux d'intérêt

Swaps de taux d'intérêt – Les swaps de taux d'intérêt étaient les suivants aux 31 janvier :

Montant nominal ⁽¹⁾ (équivalent en dollars US)	Monnaie	Taux à recevoir ⁽²⁾	Taux à payer ⁽²⁾	Échéance (exercice)	Élément couvert
		Taux fixe	Taux variable		
500 (608) \$	EUR	6,13 %	EUROLIBOR 6 mois + (3,01 % -3,69 %)	2008	Dettes à long terme - BC
550	USD	6,75 %	LIBOR 3 mois + 2,28 %	2013	Dettes à long terme - Bombardier
500	USD	6,30 %	LIBOR 3 mois + 1,60 %	2015	Dettes à long terme - Bombardier
450	USD	2,07 % - 2,15 %	LIBOR 1 mois	2007	Dettes à long terme - BC
200 (356)	GBP	6,75 %	LIBOR 3 mois + 1,85 %	2010	Dettes à long terme - BC
220	USD	4,96 %	LIBOR 1 mois	2008	Dettes à long terme - BC
200 (175)	CAD	6,35 %	CDOR 1 mois + 3,42 %	2007	Dettes à long terme - BC
		Taux variable	Taux fixe		
120 \$	USD	LIBOR 1 mois	5,24 % - 5,28 %	2023	Financement d'avions provisoire
89	USD	LIBOR 6 mois	6,61 %	2014	Engagements financiers
33 (59)	GBP	LIBOR 3 mois	5,62 %	2013	Engagements financiers
19	USD	LIBOR 1 mois + 5,24 %	8,69 %	2016	Financement d'avions à long terme
17	USD	LIBOR 1 mois	5,02 %	2019	Financement d'avions provisoire
26	Autres	CDOR, LIBOR ou EUROLIBOR	5,08 % - 7,97 %	2007-2014	Financement d'avions à long terme
18	Autres	CDOR ou LIBOR	6,13 % - 12,28 %	2009-2012	Engagements financiers

⁽¹⁾ Les montants nominaux sont exprimés en monnaie d'origine, à l'exception de ceux des catégories « Autres », qui sont exprimés en dollars américains.

⁽²⁾ LIBOR : taux interbancaire offert à Londres; EUROLIBOR : taux interbancaire offert en Europe; CDOR : taux offert pour les dépôts canadiens.

2005

Montant nominal ⁽¹⁾ (équivalent en dollars américains)	Monnaie	Taux à recevoir		Taux à payer		Échéance (exercice)	Élément couvert
		Taux fixe	Taux variable	Taux fixe	Taux variable		
550 \$	USD	6,75 %	LIBOR 3 mois + 2,28 %			2013	Dettes à long terme - Bombardier
500	USD	6,30 %	LIBOR 3 mois + 1,60 %			2015	Dettes à long terme - Bombardier
450	USD	2,07 % - 2,15 %		LIBOR 1 mois		2007	Dettes à long terme - BC
250 (326)	EUR	6,13 %		Divers		2008	Dettes à long terme - BC
220	USD	4,96 %		Divers		2008	Dettes à long terme - BC
200	USD	1,72 % - 1,78 %		LIBOR 1 mois		2006	Dettes à long terme - BC
200 (162)	CAD	6,35 %		Divers		2007	Dettes à long terme - BC
		Taux variable		Taux fixe			
89 \$	USD		LIBOR 6 mois		6,61 %	2014	Engagements financiers
33	USD		LIBOR 1 mois		5,90 %	2009	Financement d'avions à long terme
28	USD		LIBOR 1 mois		3,90 %	2018	Financement d'avions à long terme
19	USD		LIBOR 1 mois + 5,24 %		8,69 %	2016	Financement d'avions à long terme
18	USD		LIBOR 1 mois		6,13 %	2010	Financement d'avions à long terme
13	USD		LIBOR 1 mois		4,14 %	2017	Financement d'avions à long terme
33 (62)	GBP		LIBOR 3 mois		5,62 %	2013	Engagements financiers
36	Autres		CDOR, LIBOR ou EUROLIBOR		5,19 % - 7,97 %	2006-2014	Financement d'avions à long terme
18	Autres		CDOR ou LIBOR		6,13 % - 12,28 %	2009-2012	Engagements financiers

⁽¹⁾ Les montants nominaux sont exprimés en monnaie d'origine, à l'exception de ceux des catégories « Autres », qui sont exprimés en dollars américains.

Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises – Les swaps combinés de taux d'intérêt et de devises étaient les suivants aux 31 janvier :

2006

Devises à recevoir	Montant nominal	Devises à payer	Montant nominal	Taux à recevoir	Taux à payer	Échéance (exercice)	Élément couvert
GBP	100 \$	USD	164 \$	6,75 %	LIBOR 1 mois + 2,28 %	2010	Dettes à long terme - BC
USD	164	EUR	124	LIBOR 1 mois + 2,28 %	EUROLIBOR 6 mois + 2,40 %	2010	Placement net à l'étranger

2005

Devises à recevoir	Montant nominal	Devises à payer	Montant nominal	Taux à recevoir	Taux à payer	Échéance (exercice)	Élément couvert
EUR	250 \$	USD	226 \$	6,13 %	LIBOR 1 mois + 1,31 %	2008	Dettes à long terme - BC
GBP	300	USD	456	6,75 %	LIBOR 1 mois + 1,61 %	2010	Dettes à long terme - BC
USD	164	EUR	124	LIBOR 1 mois + 2,28 %	EUROLIBOR 6 mois + 2,40 %	2010	Placement net à l'étranger

Garanties de taux d'intérêt plafonds – Le montant nominal des garanties de taux d'intérêt plafonds totalisait 340 millions \$ au 31 janvier 2006 (359 millions \$ au 31 janvier 2005). Les taux d'intérêt prévus se comparent au LIBOR pour un mois et s'échelonnent entre 1,95 % et 5,70 %. Les montants nominaux sont amortis mensuellement jusqu'à l'exercice 2013, lorsque la dernière garantie en cours (montant nominal de 233 millions \$) prend fin.

Juste valeur des instruments financiers

La juste valeur des instruments financiers pour lesquels la valeur comptable présentée diffère de la juste valeur était comme suit aux 31 janvier :

	2006		2005	
	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur
Prêts et créances liées aux contrats de location ⁽¹⁾	1 263 \$	1 265 \$	1 576 \$	1 569 \$
Dette à long terme – Bombardier	2 722	2 561	3 128	2 904
Dette à long terme – BC	2 025	2 028	2 588	2 579
Instruments financiers dérivés :				
Contrats de change à terme				
Favorables	9	296	30	261
Défavorables	(10)	(130)	-	(127)
Garanties de taux d'intérêt plafonds	-	29	-	26
Swaps ⁽²⁾				
Favorables	28	36	211	299
Défavorables	-	(48)	(11)	(30)

⁽¹⁾ Inclus dans Financement d'avions.

⁽²⁾ Comprennent les swaps de taux d'intérêt et les swaps combinés de taux d'intérêt et de devises.

Les justes valeurs présentées sont fondées sur l'information dont la direction disposait aux 31 janvier 2006 et 2005. La juste valeur estimative de certains instruments financiers a été calculée à partir de l'information disponible sur le marché ou d'après d'autres méthodes d'évaluation qui exigent l'exercice d'un jugement considérable dans l'interprétation des données du marché et l'élaboration des estimations. Par conséquent, les estimations figurant dans les présentes ne sont pas nécessairement représentatives des montants que la Société pourrait obtenir dans un échange aux conditions actuelles du marché. L'utilisation d'autres hypothèses ou d'autres méthodes d'évaluation pourrait avoir une incidence importante sur les justes valeurs estimatives.

La juste valeur des instruments financiers a été établie comme suit :

- **Espèces et quasi-espèces, débiteurs, créditeurs et frais courus** – La valeur comptable présentée aux bilans consolidés se rapproche de la juste valeur.
- **Prêts et créances liées à des contrats de location** – La juste valeur des prêts à taux variables et des créances liées à des contrats de location dont le taux est fréquemment révisé et qui ne présentent pas de variation importante du risque de crédit se rapproche de leur valeur comptable. La juste valeur des prêts et des créances liées à des contrats de location à taux fixes est estimée par l'analyse des flux de trésorerie actualisés, au moyen de taux d'intérêt applicables à des actifs financiers comportant des modalités semblables à ceux des emprunteurs et de qualité de crédit similaire.
- **Dette à long terme** – La juste valeur de la dette à long terme est évaluée à l'aide de cours publics ou d'analyses de flux de trésorerie actualisés d'après des taux d'emprunt actuels qui s'appliquent à des emprunts semblables.
- **Instruments financiers dérivés** – La juste valeur reflète généralement les montants estimatifs que la Société recevrait au règlement de contrats favorables ou serait tenue de payer afin de mettre fin aux contrats défavorables à la date du bilan. Des cours de courtiers en valeurs mobilières sont obtenus des banquiers de la Société pour la plupart des instruments financiers dérivés de la Société.

Risque de crédit

En plus du risque de crédit décrit ailleurs dans les présents états financiers consolidés, la Société est exposée à des risques liés à la nature hors bilan des instruments financiers dérivés, où un manquement d'une contrepartie entraînerait des pertes économiques sur les contrats favorables. Cependant, les contreparties à ces instruments financiers dérivés sont des institutions financières de premier ordre qui, selon la Société, respecteront leurs obligations contractuelles.

21. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Régimes de retraite à prestations déterminées – La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés et non capitalisés, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. Les prestations déterminées offertes en vertu des régimes des salariés sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. Certains des régimes à l'intention des salariés horaires offrent des prestations fondées sur des montants établis pour chaque année de service.

L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de la capitalisation des régimes de retraite capitalisés de la Société, à l'exclusion des régimes du Royaume-Uni, a été préparée en date du 31 décembre 2004. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée au cours des deuxième et troisième trimestres de l'exercice 2007, avec date effective du 31 décembre 2005. Les dates d'évaluation actuarielle les plus récentes aux fins de la capitalisation des régimes du Royaume-Uni s'échelonnent entre décembre 2004 et juin 2005. Les prochaines évaluations actuarielles exigées se feront entre décembre 2007 et juin 2008.

Régimes de retraite à cotisations déterminées – La Société offre des régimes de retraite à cotisations déterminées, au Canada comme à l'étranger, à une tranche de ses employés, principalement chez Aéronautique. Les cotisations déterminées sont fondées sur un pourcentage du salaire.

Avantages complémentaires de retraite – La Société offre des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et postérieurs au départ à la retraite. Ces régimes se composent de régimes d'invalidité à long terme auto-assurés au Canada et de couverture d'assurance-maladie complémentaire de retraite et de prestations d'assurance-vie, principalement au Canada et aux États-Unis.

L'actif et le passif au titre des prestations constituées comptabilisés dans les bilans consolidés étaient comme suit aux 31 janvier :

Montants comptabilisés

	2006			2005		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Actif au titre des prestations constituées						
Régimes de retraite	293 \$	91 \$	384 \$	235 \$	118 \$	353 \$
Passif au titre des prestations constituées						
Régimes de retraite	(56)	(539)	(595)	(55)	(585)	(640)
Avantages complémentaires de retraite	(233)	(49)	(282)	(209)	(48)	(257)
	(289) \$	(588) \$	(877) \$	(264) \$	(633) \$	(897) \$

Régimes de retraite à prestations déterminées

Les principales hypothèses actuarielles ayant servi à déterminer l'obligation au titre des prestations constituées et le coût des avantages étaient comme suit (hypothèses moyennes pondérées au 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice) :

Hypothèses actuarielles

(en pourcentage)	2006			2005		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Obligation au titre des prestations constituées						
Taux d'actualisation	5,00	4,61	4,77	6,00	5,06	5,39
Taux de croissance des salaires	3,25	3,53	3,43	3,50	3,61	3,57
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	6,00	5,06	5,39	6,00	5,37	5,59
Taux de rendement à long terme prévu de l'actif des régimes	7,12	7,26	7,20	7,14	7,59	7,40
Taux de croissance des salaires	3,50	3,61	3,57	4,00	3,85	3,90

Les tableaux suivants présentent les variations de l'obligation au titre des prestations constituées pour les périodes de douze mois terminées les 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice, ainsi que leur répartition entre les principaux pays aux 31 décembre :

Obligation au titre des prestations constituées

	2006			2005		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Obligation au début de la période	1 843 \$	3 404 \$	5 247 \$	1 637 \$	3 087 \$	4 724 \$
Coût des services rendus au cours de la période	60	106	166	61	98	159
Intérêts débiteurs	112	171	283	105	173	278
Cotisations des participants aux régimes	21	28	49	21	28	49
Modifications des régimes	11	(3)	8	10	3	13
Perte actuarielle (gain actuariel)	289	338	627	(32)	30	(2)
Prestations versées	(88)	(107)	(195)	(80)	(105)	(185)
Compression	-	(10)	(10)	(2)	(16)	(18)
Règlement	-	(10)	(10)	-	(9)	(9)
Prestations spéciales de cessation d'emploi	-	-	-	2	-	2
Incidence des fluctuations de taux de change	186	(184)	2	121	115	236
Obligation à la fin de la période	2 434 \$	3 733 \$	6 167 \$	1 843 \$	3 404 \$	5 247 \$

Royaume-Uni	2 530 \$	2 218 \$
Canada	2 434	1 843
États-Unis	445	386
Allemagne	382	401
Suisse	220	235
Autres	156	164
	6 167 \$	5 247 \$

Actifs des régimes

	2006			2005		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Juste valeur au début de la période	1 402 \$	1 919 \$	3 321 \$	1 111 \$	1 501 \$	2 612 \$
Rendement réel des actifs des régimes	159	228	387	83	153	236
Cotisations de la Société	153	174	327	181	293	474
Cotisations des participants aux régimes	21	28	49	21	28	49
Prestations versées	(88)	(107)	(195)	(80)	(105)	(185)
Règlement	-	(10)	(10)	(2)	(10)	(12)
Autres	-	-	-	-	(1)	(1)
Incidence des fluctuations de taux de change	136	(99)	37	88	60	148
Juste valeur à la fin de la période	1 783 \$	2 133 \$	3 916 \$	1 402 \$	1 919 \$	3 321 \$

Canada	1 783 \$	1 402 \$
Royaume-Uni	1 664	1 513
États-Unis	291	222
Suisse	154	160
Autres	24	24
	3 916 \$	3 321 \$

Le rapprochement entre la situation de capitalisation des régimes de retraite et les montants présentés aux bilans consolidés était comme suit aux 31 janvier :

Situation de capitalisation

	2006			2005		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Juste valeur des actifs des régimes	1 783 \$	2 133 \$	3 916 \$	1 402 \$	1 919 \$	3 321 \$
Obligation au titre des prestations constituées	(2 434)	(3 733)	(6 167)	(1 843)	(3 404)	(5 247)
Situation de capitalisation – déficit	(651)	(1 600)	(2 251)	(441)	(1 485)	(1 926)
Perte actuarielle nette non amortie	812	1 145	1 957	556	1 014	1 570
Coûts des services passés non amortis	64	(1)	63	57	(7)	50
Cotisations versées en janvier	12	8	20	8	11	19
Actifs (passifs) au titre des prestations constituées	237 \$	(448) \$	(211) \$	180 \$	(467) \$	(287) \$

Le tableau précédent inclut les régimes pour lesquels l'obligation au titre des prestations constituées excède les actifs des régimes, comme suit :

Obligation au titre des prestations constituées en excédent des actifs des régimes

	2006			2005		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Juste valeur des actifs des régimes	1 300 \$	1 976 \$	3 276 \$	1 014 \$	1 719 \$	2 733 \$
Obligation au titre des prestations constituées	(1 996)	(3 603)	(5 599)	(1 490)	(3 230)	(4 720)
	(696) \$	(1 627) \$	(2 323) \$	(476) \$	(1 511) \$	(1 987) \$

Les actifs des régimes sont détenus en fiducie et leurs répartitions moyennes pondérées étaient comme suit au 31 décembre, date de mesure :

Actifs des régimes

(en pourcentage)	Répartition visée		Répartition réelle	
	2007	2006	2006	2005
Catégorie d'actifs				
Espèces et quasi-espèces	3	4		3
Titres de participation cotés en Bourse	60	62		57
Titres à revenu fixe cotés en Bourse	37	34		37
Titres de participation de sociétés fermées et autres	-	-		3

Aux 31 décembre 2005 et 2004, les titres de participation cotés en Bourse n'incluaient pas d'actions de la Société.

Les composants du coût des avantages ont été les suivants pour les exercices indiqués :

Coût des avantages

	2006			2005		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Coût des services rendus au cours de l'exercice	60 \$	106 \$	166 \$	61 \$	98 \$	159 \$
Intérêts débiteurs	112	171	283	105	173	278
Rendement réel des actifs des régimes	(159)	(228)	(387)	(83)	(153)	(236)
Perte actuarielle (gain actuariel)	289	338	627	(32)	30	(2)
Modifications des régimes	11	(3)	8	10	3	13
Perte (gain) de compression	-	(6)	(6)	1	(15)	(14)
Perte sur règlement	-	-	-	2	-	2
Prestations spéciales de cessation d'emploi	-	-	-	2	-	2
Autres	-	1	1	-	1	1
Coût des avantages avant rajustements pour tenir compte de la nature à long terme des régimes	313	379	692	66	137	203
Écart entre le rendement réel et le rendement prévu des actifs des régimes	56	94	150	(12)	16	4
Écart entre la perte actuarielle réelle (le gain actuariel réel) et le montant comptabilisé	(265)	(288)	(553)	53	18	71
Amortissement du coût des services passés	(5)	3	(2)	(6)	(2)	(8)
Coût des avantages comptabilisé	99 \$	188 \$	287 \$	101 \$	169 \$	270 \$

Régimes de retraite à cotisations déterminées

Les cotisations au comptant aux régimes de retraite à cotisations déterminées, qui correspondent au coût comptabilisé des prestations, se sont établies à 26 millions \$ pour l'exercice 2006 (27 millions \$ pour l'exercice 2005).

Avantages complémentaires de retraite

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour calculer l'obligation au titre des prestations constituées et le coût des avantages étaient comme suit (hypothèses moyennes pondérées au 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice) :

Hypothèses actuarielles

(en pourcentage)	2006			2005		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Obligation au titre des prestations constituées						
Taux d'actualisation	5,00	5,32	5,04	6,00	5,75	5,96
Taux de croissance des salaires	3,25	3,92	3,43	3,50	4,00	3,64
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	6,00	5,75	5,96	6,00	5,90	5,98
Taux de croissance des salaires	3,50	4,00	3,64	4,00	4,00	4,00

Au 31 décembre 2005, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 9,5 %, diminuant à 5,5 % d'ici l'exercice 2010 pour demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage du taux de croissance ou de décroissance prévu aurait les effets suivants :

	Augmentation de 1 %		Diminution de 1 %	
Effet sur l'obligation au titre des prestations constituées	40	\$	(35)	\$
Effet sur le coût des avantages comptabilisé	4	\$	(3)	\$

Les tableaux suivants présentent les variations de l'obligation au titre des prestations constituées pour les périodes de douze mois terminées les 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice, ainsi que leur répartition entre les principaux pays aux 31 décembre :

Obligation au titre des prestations constituées

	2006			2005		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Obligation au début de la période	270 \$	58 \$	328 \$	228 \$	51 \$	279 \$
Coût des services rendus au cours de la période	9	2	11	9	2	11
Intérêts débiteurs	15	3	18	14	3	17
Modifications des régimes	(1)	-	(1)	-	-	-
Perte actuarielle	53	1	54	16	4	20
Prestations versées	(13)	(3)	(16)	(13)	(4)	(17)
Gain de compression	-	(1)	(1)	-	(4)	(4)
Incidence des fluctuations de taux de change	28	(1)	27	16	6	22
Obligation à la fin de la période	361 \$	59 \$	420 \$	270 \$	58 \$	328 \$
Canada			361 \$			270 \$
États-Unis			40			39
Royaume-Uni			12			12
Autres			7			7
			420 \$			328 \$

Le rapprochement entre la situation de capitalisation des régimes d'avantages complémentaires de retraite et les montants présentés aux bilans consolidés était comme suit pour les exercices indiqués :

Situation de capitalisation

	2006			2005		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Déficit	(361) \$	(59) \$	(420) \$	(270) \$	(58) \$	(328) \$
Perte actuarielle nette non amortie	129	10	139	61	10	71
Coûts des services passés non amortis	(2)	-	(2)	(1)	-	(1)
Prestations versées en janvier	1	-	1	1	-	1
Passifs au titre des prestations constituées	(233) \$	(49) \$	(282) \$	(209) \$	(48) \$	(257) \$

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages pour les exercices indiqués :

Coût des avantages

	2006			2005		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Coût des services rendus au cours de l'exercice	9 \$	2 \$	11 \$	9 \$	2 \$	11 \$
Intérêts débiteurs	15	3	18	14	3	17
Perte actuarielle	53	1	54	14	4	18
Modifications des régimes	(1)	-	(1)	-	-	-
Gain de compression	-	(1)	(1)	-	(2)	(2)
Coût des avantages avant rajustements pour tenir compte de la nature à long terme des régimes	76	5	81	37	7	44
Écart entre la perte actuarielle réelle de l'exercice et le montant comptabilisé	(39)	-	(39)	(9)	(4)	(13)
Amortissement du coût des services passés	1	-	1	-	-	-
Coût des avantages comptabilisé	38 \$	5 \$	43 \$	28 \$	3 \$	31 \$

22. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

En plus des engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés, la Société est soumise à d'autres risques hors bilan. Le tableau suivant présente le risque éventuel maximal pour chaque groupe important de risques aux 31 janvier. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des déboursés prévus par la Société.

Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la note 23 – Entités à détenteurs de droits variables.

	2006		2005	
	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations ⁽¹⁾	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations ⁽¹⁾
Ventes d'avions				
Crédit (a)	1 409 \$		1 074 \$	
Valeur résiduelle (a)	2 565		2 481	
Risques mutuellement exclusifs ⁽²⁾	(892)		(811)	
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	3 082 \$	952 \$	2 744 \$	817 \$
Options de reprise (b)	1 230	11	1 470	24
Options de vente multipropriété (c)	1	-	21	5
Autres⁽³⁾				
Crédit et valeur résiduelle (e)	170	-	181	-
Obligations de rachat (f)	165	70	175	61
Garanties d'exécution (g)	938	-	1 031	-

⁽¹⁾ Inclues dans les créditeurs et frais courus.

⁽²⁾ Certaines garanties portant sur la valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont venues à échéance sans avoir été exercées et, par conséquent, les montants de ces garanties ne doivent pas être additionnés pour établir le risque combiné maximal de la Société.

⁽³⁾ En outre, la Société a aussi fourni d'autres garanties (voir le paragraphe h).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle, dans le cadre de ventes d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties compte non tenu de l'avantage net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles pour réduire le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes anticipées ont été établies pour tenir compte des risques liés à ces garanties après avoir pris en considération l'incidence de la valeur estimative de revente des avions, laquelle est fondée sur des évaluations indépendantes de tiers, du produit anticipé d'autres actifs couvrant de tels risques ainsi que des passifs pouvant servir à couvrir ces risques. Le produit anticipé de la vente des actifs donnés en sûreté devrait couvrir l'ensemble des risques de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu des provisions et passifs déjà constitués.

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle – La Société fournit des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts, ainsi que des services liés à la revente d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'en 2025. 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 61 % du total du risque de crédit maximal au 31 janvier 2006. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie de crédit que si les avions sous-jacents sont vendus à un tiers.

En outre, la Société offre des garanties portant sur la valeur résiduelle d'avions à la date d'échéance de certaines ententes de location et de financement. Cette garantie prévoit un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu d'une garantie portant sur la valeur résiduelle peut être faite à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties portant sur la valeur résiduelle en cours au 31 janvier 2006 ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées :

Moins d'un an	25 \$
De 1 an à 5 ans	157
De 6 à 10 ans	573
De 11 à 15 ans	984
Par la suite	826
	2 565 \$

b) Options de reprise – Relativement à la vente d'avions neufs, la Société fournit, de temps à autre, des options de reprise aux clients. Ces options offrent aux clients de rendre leur avion d'occasion, à un montant prédéterminé et pendant une période prédéterminée, moyennant l'achat d'un avion neuf.

L'engagement de la Société visant l'achat d'avions d'occasion, à la date d'exercice la plus rapprochée, se présentait comme suit au 31 janvier 2006 :

Moins d'un an	873 \$
De 1 an à 3 ans	141
De 4 à 5 ans	181
Par la suite	35
	1 230 \$

La Société réévalue ses engagements d'achat d'avions découlant des options de reprise à la lumière de la juste valeur prévue des avions et comptabilise les pertes anticipées à l'état des résultats. La juste valeur d'un avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information recueillie sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire. Les provisions relatives aux pertes anticipées sur les options de reprise ont totalisé 11 millions \$ au 31 janvier 2006 (18 millions \$ au 31 janvier 2005). Ces provisions ont été établies selon la probabilité que ces options seront exercées. De plus, la Société a constitué une provision de 1 million \$ au 31 janvier 2006 (6 millions \$ au 31 janvier 2005) à l'égard des options de reprise relatives à des commandes fermes d'avions neufs.

c) Options de vente multipropriété – En vertu du programme nord-américain de multipropriété Flexjet, certains clients peuvent échanger leurs parts d'avion à des montants prédéterminés pour des parts d'avion d'un plus grand modèle à des montants prédéterminés. L'engagement total de racheter des parts d'avion, en échange de parts d'un plus grand modèle, atteignait 1 million \$ au 31 janvier 2006 (21 millions \$ au 31 janvier 2005). Les provisions pour pertes anticipées, établies selon la probabilité que ces options seront exercées, étaient de néant au 31 janvier 2006 (5 millions \$ au 31 janvier 2005).

En outre, la Société offre à ses clients l'option de lui revendre leurs parts d'avion à la juste valeur estimative au cours d'une période prédéterminée à compter de la date d'achat. L'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondé sur les justes valeurs actuelles estimatives totalisait 573 millions \$ au 31 janvier 2006 (527 millions \$ au 31 janvier 2005). Étant donné que le prix d'achat est établi à la juste valeur estimative des parts d'avion lorsque l'option est exercée, la Société n'encourt pas de risque hors bilan lié à ces options.

d) Engagements de financement – La Société s'est engagée à consentir du financement dans le cadre de la vente future d'avions dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2010 et relativement à une facilité de financement hors bilan de 296 millions \$, qui, déduction faite du financement par des tiers déjà en place, s'élevait à 2,2 milliards \$ au 31 janvier 2006. La Société réduit ses risques de taux d'intérêt et de crédit en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement qui doivent être satisfaites par les parties faisant l'objet de la garantie avant que ces dernières puissent bénéficier de l'engagement de la Société, et en concluant des garanties de taux d'intérêt plafonds.

Autres garanties

e) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle – Dans le cadre de la vente de certain matériel de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 46 millions \$ au 31 janvier 2006 (45 millions \$ au 31 janvier 2005). Cette garantie vient à échéance au cours de l'exercice 2026 et est relative à un client. De plus, au 31 janvier 2006, la Société avait fourni des garanties portant

sur la valeur résiduelle totalisant 124 millions \$ à la date d'échéance de certaines ententes de financement et autres conventions (136 millions \$ au 31 janvier 2005), principalement liées à Transport. La plupart de ces garanties peuvent être exercées en 2012.

f) Obligations de rachat – La Société a offert à certains prestataires de financement de Transport, le droit, sous certaines conditions, de revendre du matériel à la Société à des prix prédéterminés. Un montant de 165 millions \$ au 31 janvier 2006 (175 millions \$ au 31 janvier 2005) est lié à deux ententes en vertu desquelles la Société peut être tenue, à compter de l'exercice 2009, de racheter le matériel au prestataire de financement en cas de défaut de paiement de la part du client. En outre, à trois dates distinctes, à compter de l'exercice 2009, la Société peut également être tenue de racheter le matériel. Dans le cadre de cet engagement, des fonds ont été déposés par le client dans des comptes de dépôt en garantie, lesquels, avec l'intérêt cumulé, devraient suffire à couvrir entièrement le risque de la Société. Une provision pour obligations de rachat totalisant 70 millions \$ était comprise dans les créditeurs et frais courus au 31 janvier 2006 (61 millions \$ au 31 janvier 2005).

g) Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats de Transport, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Dans le cours normal des affaires en vertu de ces obligations conjointes et solidaires, ou dans le cadre de garanties d'exécution qui peuvent être émises à cet égard, chaque partenaire est généralement responsable face à un client 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 totalisant environ 178 millions \$ au 31 janvier 2006 (228 millions \$ au 31 janvier 2005). Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur contractuelle totale revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque de la Société totaliserait environ 760 millions \$ au 31 janvier 2006 (803 millions \$ au 31 janvier 2005). Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé et aucun passif important n'a été constaté dans les états financiers consolidés 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 limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces indemnités.

Opérations de cession-bail

La Société a conclu des opérations de cession-bail avec des tiers principalement liées à des wagons à marchandises, une activité abandonnée (voir la note 1 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente), ainsi qu'à des avions d'occasion.

Les paiements minimums exigibles en vertu de baux pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

	Loyers	Garanties portant sur la valeur résiduelle	Total
2007	73 \$	-	73 \$
2008	74	43	117
2009	63	-	63
2010	67	-	67
2011	73	-	73
Par la suite	672	-	672
	1 022 \$	43 \$	1 065 \$

Les paiements minimums comprennent 978 millions \$ pour les wagons à marchandises, 45 millions \$ pour les avions d'occasion et 42 millions \$ pour d'autres types de matériel.

Les paiements de sous-location minimums prévus des exploitants et l'avantage net lié à la valeur de revente estimative du matériel correspondent approximativement au montant des loyers minimums.

La dépense de loyer relative aux arrangements de cession-bail a été de 83 millions \$ pour l'exercice 2006 (89 millions \$ pour l'exercice 2005).

Contrats de location-exploitation

La Société loue des bâtiments et du matériel et a pris en charge des contrats de location-exploitation d'avions lors de la vente d'avions neufs. Les paiements minimums exigibles en vertu de baux s'y rattachant pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

	Bâtiments et matériel		Avions		Garanties portant sur la valeur résiduelle		Total
2007	92	\$	37	\$	-	\$	129 \$
2008	62		27		-		89
2009	59		22		-		81
2010	42		15		-		57
2011	38		10		-		48
Par la suite	207		12		63		282
	500	\$	123	\$	63	\$	686 \$

La dépense de loyer liée aux contrats de location-exploitation a été de 165 millions \$ pour l'exercice 2006 (178 millions \$ pour l'exercice 2005).

Autres engagements

La Société a des engagements en vertu d'ententes visant à impartir une part importante de sa fonction de technologies de l'information chez Aéronautique et Transport à un prestataire de services logistiques pour les entrepôts de pièces de rechange centralisés de la Société de Aéronautique. Les paiements minimums s'y rattachant pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

2007	189 \$
2008	176
2009	156
2010	137
2011	24
Par la suite	52
	734 \$

La Société reçoit un soutien financier de divers paliers gouvernementaux, dont le soutien financier lié au développement d'avions. Certains programmes de soutien financier exigent que la Société verse des montants aux gouvernements, au moment de la livraison du produit, lorsque est atteint un niveau minimal convenu de ventes de produits connexes. Si le niveau minimal convenu n'est pas atteint, aucun montant n'est payable aux gouvernements. La Société comptabilise le montant payable aux gouvernements au moment où le produit donnant lieu à ce paiement est livré. Le soutien gouvernemental à remboursement conditionnel (non actualisé), principalement fondé sur les livraisons futures d'avions, totalisait 535 millions \$ au 31 janvier 2006. Le montant remboursable uniquement fondé sur le total des quantités restantes de programmes d'avions était de 226 millions \$ au 31 janvier 2006.

Litiges

Le 7 février 2005, le Teamsters Local 445 Freight Division Pension Fund a intenté un recours collectif devant la cour de district américaine du Southern District of New York contre la Société, Bombardier Capital Inc., Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation (« BCMSC ») et autres pour violations présumées des lois fédérales sur les valeurs mobilières relatives aux certificats de titres de premier rang / subordonnés avec flux identiques de série 2000-A (Senior/Subordinated Pass-Through Certificates, Series 2000-A) de BCMSC échéant le 15 janvier 2030. Le 15 avril 2005, les plaignants ont déposé un recours modifié, les modifications comprenant l'inclusion de tous les acheteurs sur le marché secondaire de certificats de titres de premier rang / subordonnés

avec flux identiques de série 1998-A, de série 1998-B, de série 1998-C, de série 1999-A, de série 1999-B, de série 2000-A et de série 2000-B de BCMSC comme composante de la demande de recours collectif. Bien que la Société ne puisse prédire l'issue d'un litige, selon l'information actuellement disponible, la Société est d'avis qu'elle dispose de défenses solides et a l'intention de défendre vigoureusement sa position.

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des actions judiciaires en suspens au 31 janvier 2006, selon les informations actuellement disponibles, la direction est d'avis que la résolution de ces actions judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

23. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

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

	2006		2005	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Aéronautique				
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux ⁽¹⁾	6 946 \$	4 106 \$	5 306 \$	2 871 \$
Vente de droits en vertu de contrats de fabrication	-	-	166	154
Structure de cession-bail	15	15	16	16
Transport				
Partenariats	4 805	4 326	4 352	4 035
Garantie de soutien à la vente	529	523	663	662
Comptes de dépôt en espèces	70	70	61	61
	12 365	9 040	10 564	7 799
Moins actifs et passifs des EDDV consolidées :				
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux	67	65	78	76
Vente de droits en vertu de contrats de fabrication	-	-	166	154
Structure de cession-bail	15	15	16	16
Comptes de dépôt en espèces	70	70	61	61
	152	150	321	307
Actifs et passifs des EDDV non consolidées	12 213 \$	8 890 \$	10 243 \$	7 492 \$

⁽¹⁾ La hausse de l'exercice 2006 renvoie principalement à la clôture de la facilité RASPRO, opération de titrisation de 1,7 milliard \$ liée à la vente de 70 avions régionaux.

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

Aéronautique

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

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

La Société a conclu que la plupart des structures d'accueil sont des EDDV et qu'elle est le principal bénéficiaire de deux d'entre elles seulement, lesquelles ont été consolidées. Pour toutes les autres structures d'accueil, la consolidation ne convient pas en vertu de la NOC-15. Afin de déterminer si la Société est le principal bénéficiaire, certaines structures de financement liées à la vente d'avions régionaux ont été regroupées si elles présentaient des caractéristiques communes, comme la clientèle, le type d'avion, les modalités du contrat et le financement. Le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces structures d'accueil non consolidées s'élevait à 2,1 milliards \$, pour lequel 551 millions \$ en provisions et passifs pouvaient servir à couvrir ce risque au 31 janvier 2006 (respectivement 1,6 milliard \$ et 295 millions \$ au 31 janvier 2005). Le risque maximal de la Société en vertu de ces garanties est présenté à la note 22 – Engagements et éventualités.

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

Après la clôture de l'opération de titrisation, il a été décelé que les flux de trésorerie de la structure RASPRO seraient différents des prévisions. Au 28 mars 2006, la Société et son mandataire, Wachovia Capital Markets, LLC, étudient des moyens pour rajuster les flux de trésorerie de RASPRO. Diverses solutions sont envisagées, y compris la participation de diverses parties, et ces solutions pourraient comprendre en partie, l'acquisition d'actifs par la Société pour une contrepartie au comptant ou d'autres considérations, dont la réalisation n'aurait pas d'incidence négative importante sur la Société. Les détenteurs de titres de RASPRO bénéficient de diverses garanties de tiers.

RASPRO est assujettie aux règles de consolidation applicables aux EDDV qui exigent que les détenteurs de droits variables réévaluent la pertinence de la consolidation lorsque certains événements surviennent. Les modifications envisagées aux flux de trésorerie de RASPRO constitueraient, selon les règles régissant les EDDV, un événement qui entraîne une révision du statut de l'entité et la Société, étant un détenteur de droits variables, réévaluera la pertinence de consolider cette entité si des rajustements aux flux de trésorerie sont adoptés et lorsqu'ils le seront.

Vente de droits en vertu de contrats de fabrication – En 1995, la Société a conclu une entente avec LR Jet Corporation (« LR Jet »), société créée dans le seul but d'acheter, de manière renouvelable, des droits en vertu de certains contrats de fabrication d'avions de la Société. Le prix d'acquisition a été essentiellement financé par de la dette à long terme émise à des investisseurs non liés. La Société a conclu que LR Jet est une EDDV et qu'elle en est le principal bénéficiaire. Par conséquent, LR Jet a été consolidée. En date du 31 janvier 2006, la dette à long terme de LR Jet a été remboursée en entier.

Transport

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

La participation de la Société à des entités créées dans le cadre de ces partenariats se fait surtout au moyen de placements en actions ou en titres d'emprunt subordonnés, ou les deux, et de contrats de fabrication, de vente et de services à long terme. La Société a conclu que certaines de ces entités sont des EDDV, mais qu'elle n'en est pas le principal bénéficiaire. Par conséquent, ces entités n'ont pas été consolidées. La Société continue de comptabiliser ces investissements à la valeur de consolidation, constatant sa quote-part du bénéfice net ou de la

perte nette d'après les modalités du contrat de partenariat. Aux 31 janvier 2006 et 2005, le risque maximal de perte hors bilan de la Société à l'égard de ces EDDV non consolidées, outre le risque découlant de ses obligations contractuelles, était négligeable.

Aux 31 janvier 2006 et 2005, la Société détenait les participations suivantes dans des partenariats importants qui sont des EDDV :

- En avril 2003, Metronet Rail BCV Holdings Ltd. et Metronet Rail SSL Holdings Ltd. (collectivement « Metronet »), dans lesquelles la Société détient une participation en actions de 20 %, ont obtenu des contrats pour la rénovation, la modernisation et l'entretien de deux projets d'infrastructure du métro de Londres. Dans le cadre de sa participation dans Metronet, la Société a obtenu des contrats fermes pour fournir des voitures de métro, de la signalisation et des services d'entretien et de gestion à Metronet.
- La Société détient une participation en actions de 20 % dans Consorzio Treno Veloce Italiano (« TREVI »), entité qui a obtenu, depuis mai 1992, une série de contrats, dont la fourniture de locomotives et de voitures ETR 500 ainsi que l'entretien et la remise à neuf, pour lesquels la Société a été choisie comme sous-traitant de TREVI.
- En mai 2004, Arrow Light Rail Holdings Ltd. et Arrow Light Rail Ltd. (collectivement « Arrow »), dans lesquelles la Société détient une participation en actions de 12,5 %, ont obtenu des contrats pour la conception, la fabrication, l'exploitation et l'entretien du Nottingham Express Transit Line One System situé au Royaume-Uni. Dans le cadre de sa participation dans Arrow, la Société a obtenu le contrat pour l'exploitation et les services d'entretien.
- En juin 2004, Yong-In LRT Co., Ltd (« Yong-In »), dans laquelle la Société détient une participation en actions de 26 %, a été créée afin de construire et d'exploiter un réseau de tramways dans la ville de Yong-In, en Corée du Sud. Dans le cadre de sa participation dans Yong-In, la Société est responsable de la gestion du projet, de l'intégration de systèmes, de la mobilisation et de la tenue d'essais, ainsi que de la fourniture de véhicules et autre matériel.

Garanties de soutien à la vente – En août 1998, la Société a donné des garanties portant sur la valeur résiduelle de rames automotrices électriques et diesels vendues à Lombard Leasing Contracts Limited (« Lombard »). En vertu d'une structure de location-exploitation, Lombard loue des trains à un tiers exploitant. La Société a conclu que Lombard est une EDDV, mais que la Société n'en est pas le principal bénéficiaire. Par conséquent, cette entité n'a pas été consolidée. Le risque maximal de la Société par suite de sa participation dans Lombard est limité à ses garanties portant sur la valeur résiduelle totalisant 124 millions \$ au 31 janvier 2006 (135 millions \$ au 31 janvier 2005). Le risque maximal de la Société découlant de ces garanties est présenté à la note 22 – Engagements et éventualités.

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

Par suite de cet engagement, Fabian Investments Limited et Lineal Investments Limited ont été créées, et des fonds ont été déposés dans un compte de dépôt en garantie par le locataire du matériel. Ces fonds, ainsi que l'intérêt cumulé, devraient suffire à couvrir entièrement le risque de la Société. La Société a conclu que ces structures d'accueil sont des EDDV et qu'elle en est le principal bénéficiaire. Par conséquent, ces structures d'accueil ont été consolidées. Leurs actifs, consistant en encaisse affectée, sont présentés dans les autres actifs, et leurs passifs, constitués d'une provision pour obligations de rachat, sont présentés dans les créanciers et frais courus dans les bilans consolidés de la Société.

24. RECLASSEMENT

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés (se reporter au mode de présentation) afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour l'exercice 2006.

25. INFORMATION SECTORIELLE

À compter du quatrième trimestre de l'exercice 2006, BC a cessé d'être présentée comme un secteur distinct, puisque ces activités ne respectent plus la définition comptable d'un secteur isolable par suite d'une

restructuration interne aux fins de la prise de décision et de l'évaluation du rendement. Cette restructuration interne a découlé de la taille et de la nature des activités résiduelles de BC.

Les portefeuilles restants de BC, principalement liés au financement provisoire et au financement à long terme d'avions régionaux et aux activités de prêts relatifs aux avions d'affaires, sont maintenant gérés par Aéronautique et, par conséquent, tous les revenus et dépenses inclus dans le bénéfice (la perte) avant les revenus et les dépenses de financement et les impôts sur les bénéfices (« BAII ») font partie de ses résultats d'exploitation. En outre, certains frais financiers qui figuraient auparavant dans le coût des ventes de Aéronautique ont été reclassés dans Dépenses de financement. Les chiffres comparatifs de Aéronautique ont été reclassés en conséquence. Voir la rubrique « Mode de présentation » pour plus de renseignements.

En raison de ces modifications, la Société compte maintenant deux secteurs isolables : Aéronautique et Transport. Chaque secteur isolable offre différents produits et services et nécessite des technologies et des stratégies de marketing distinctes.

Aéronautique	Transport
Aéronautique est un constructeur d'avions d'affaires, d'avions régionaux et d'avions amphibies et un fournisseur de services connexes. Il offre une famille complète de biréacteurs régionaux et de turbopropulseurs commerciaux, ainsi qu'un vaste éventail d'avions d'affaires. Il propose également le programme de multipropriété <i>Flexjet</i> , des programmes donnant droit à des heures de vol, des services de logistique de pièces, des services techniques, des services d'entretien d'avions et des services de formation au pilotage.	Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes en plus d'offrir une gamme complète de véhicules de transport-passagers, de locomotives, de véhicules légers sur rail et de systèmes de transport automatisés. Il propose aussi des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des systèmes de transport et fournit des solutions de contrôle ferroviaire. Transport est également un prestataire de services d'entretien.

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le sommaire des principales conventions comptables.

La direction évalue le rendement sectoriel de ses secteurs de fabrication en fonction du BAII.

Les dépenses du siège social sont attribuées aux secteurs, généralement selon leurs revenus respectifs. Des opérations intersectorielles sont conclues dans le cours normal des affaires et sont mesurées à la valeur d'échange, soit la contrepartie établie et acceptée par ces derniers.

Les actifs sectoriels nets excluent les espèces et quasi-espèces, les impôts sur les bénéfices reportés et les actifs détenus à des fins de vente, et sont présentés déduction faite des crédettes et frais courus (excluant les impôts sur les bénéfices et les intérêts à payer), les avances et facturations progressives excédant les coûts connexes, les revenus reportés des programmes de multipropriété et les passifs au titre des prestations constituées.

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

INFORMATION SECTORIELLE

Secteurs d'activité	Bombardier Inc. consolidé						
	Notes	Aéronautique		Transport			
		2006	2005	2006	2005	2006	2005
		(redressé - note 1)	(redressé - note 1)				
Revenus de tiers							
Fabrication	10 708	\$ 11 526	\$ 6 352	\$ 5 904	\$ 4 356	\$ 5 622	
Services	2 537	2 386	1 208	1 116	1 329	1 270	
Autres	1 481	1 634	527	960	954	674	
	14 726	15 546	8 087	7 980	6 639	7 566	
Revenus intersectoriels	-	-	-	-	14	18	
Revenus sectoriels	14 726	15 546	8 087	7 980	6 653	7 584	
Coût des ventes	12 719	13 754	6 925	6 922	5 808	6 850	
Frais de vente et d'administration	842	859	398	382	444	477	
Recherche et développement	175	148	92	62	83	86	
Amortissement	545	549	406	411	139	138	
Éléments spéciaux	14	88	-	-	88	172	
	14 369	15 482	7 821	7 777	6 562	7 723	
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant revenus et dépenses de financement, et impôts sur les bénéfices		357	\$ 64	\$ 266	\$ 203	\$ 91	(139)
Actifs nets sectoriels	3 637	\$ 4 352	\$ 3 205	\$ 4 115	\$ 432	\$ 237	
Passifs alloués aux secteurs :							
Créditeurs et frais courus ⁽¹⁾	6 645	6 911					
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	2 191	2 359					
Revenus reportés - programme de multipropriété	325	163					
Passif au titre des prestations constituées	877	897					
Actifs non alloués aux secteurs :							
Espèces et quasi-espèces	2 917	2 344					
Impôts sur les bénéfices reportés	653	522					
Actifs détenus à des fins de vente	237	2 582					
Total des actifs consolidés	17 482	\$ 20 130	\$	\$	\$	\$	
Acquisitions d'immobilisations corporelles	329	\$ 305	\$ 228	\$ 208	\$ 101	\$ 97	

⁽¹⁾ Exclut les intérêts et les impôts à payer totalisant respectivement 130 millions \$ et 91 millions \$ au 31 janvier 2006 (113 millions \$ et 61 millions \$ au 31 janvier 2005) qui ne sont pas alloués aux secteurs.

INFORMATION SECTORIELLE

Information géographique	Revenus ⁽¹⁾		Immobilisations corporelles, actifs incorporels, et écart d'acquisition ⁽²⁾	
	2006	2005	2006	2005
États-Unis	5 810 \$	6 291 \$	391 \$	362 \$
Royaume-Uni	1 573	2 167	714	723
Allemagne	1 529	1 585	1 287	1 423
Canada	825	458	1 975	2 222
France	707	541	34	35
Italie	387	391	127	138
Espagne	346	407	8	9
Suisse	250	609	279	303
Pays-Bas	245	323	-	-
Japon	219	100	-	-
Suède	205	331	428	487
Chine	196	265	16	19
Autriche	174	375	5	11
Portugal	76	100	9	9
Autres - Europe	565	675	88	204
Autres - Amériques	649	383	10	9
Autres - Asie	586	141	2	2
Autres - Pacifique	313	216	7	7
Autres	71	188	-	1
	14 726 \$	15 546 \$	5 380 \$	5 964 \$

⁽¹⁾ Les revenus sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

⁽²⁾ Les immobilisations corporelles et actifs incorporels sont attribués aux pays d'après l'emplacement des actifs.

L'écart d'acquisition est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'acquisition.