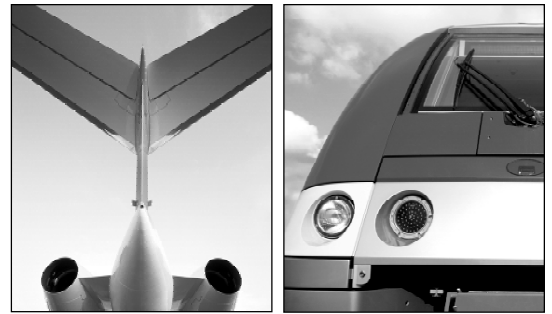


**BOMBARDIER**

# Deuxième RAPPORT TRIMESTRIEL

Semestre terminé le 31 juillet 2004



## **DISCUSSION ET ANALYSE DE LA DIRECTION**

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

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

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

## RÉSULTATS CONSOLIDÉS

	Trois mois terminés les 31 juillet		Six mois terminés les 31 juillet	
	2004	2003	2004	2003
Revenus	3 876 \$	3 818 \$	7 404 \$	7 150 \$
Coût des ventes	3 389	3 218	6 600	6 001
Marge	487	600	804	1 149
Frais d'exploitation <sup>(1)</sup>	255	302	505	558
Amortissement	137	125	282	287
Intérêts débiteurs, montant net	46	37	91	75
BAI avant éléments spéciaux	49	136	(74)	229
Éléments spéciaux	(5)	(28)	(91)	(37)
BAI	44	108	(165)	192
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	21	38	(14)	67
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	23	70	(151)	125
Perte découlant des activités abandonnées – après impôts <sup>(2)</sup>	-	(2)	-	(3)
Bénéfice net (perte nette)	23 \$	68 \$	(151) \$	122 \$
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) (en dollars)	0,01 \$	0,04 \$	(0,09) \$	0,07 \$

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

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

Les progressions de 58 millions \$ et de 254 millions \$ des revenus consolidés pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004 comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent reflètent principalement l'augmentation des revenus du secteur transport. Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, cette augmentation a été en partie compensée par un recul des revenus dans le secteur aéronautique.

La marge s'est établie à 487 millions \$, ou 13 % des revenus, pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, contre 600 millions \$, ou 16 % des revenus, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cette diminution est surtout attribuable à un fléchissement des marges des secteurs aéronautique et transport. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, la marge était de 804 millions \$, ou 11 % des revenus, comparativement à 1,1 milliard \$, ou 16 % des revenus, pour la période correspondante de l'exercice précédent. Cette baisse est essentiellement attribuable à la baisse de la marge dans le secteur transport.

Les diminutions des frais d'exploitation de 47 millions \$ et de 53 millions \$ pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004 par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent reflètent une réduction des frais d'exploitation dans tous les secteurs.

L'amortissement a augmenté de 12 millions \$ au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2004 en regard du trimestre correspondant de l'exercice précédent, en raison de la hausse de l'amortissement dans le secteur aéronautique et transport, en partie contrebalancée par une baisse de l'amortissement dans le secteur Bombardier Capital (BC). Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, la diminution de 5 millions \$ comparativement au semestre correspondant de l'exercice précédent tient principalement à un recul de l'amortissement dans les secteurs BC et transport, en partie compensé par une augmentation de l'amortissement dans le secteur aéronautique.

Les intérêts débiteurs nets des secteurs manufacturiers se sont accrus de 9 millions \$ et de 16 millions \$ pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent (les intérêts débiteurs de BC sont classés dans le coût des ventes). Ces hausses tiennent surtout à l'attribution d'une partie du total des intérêts débiteurs de la Société aux activités abandonnées pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2003, alors qu'aucune attribution n'a été effectuée au cours des périodes correspondantes du présent exercice. De plus, la Société a tiré parti des conditions favorables et des faibles taux d'intérêt en émettant, en avril 2004, 750 millions \$ de billets à long terme, émission qui a fait augmenter le total des intérêts débiteurs. Ces augmentations ont été en partie compensées par un accroissement des intérêts créditeurs en raison d'une hausse des espèces et quasi-espèces.

Le taux d'imposition réel a été de 47,7 % pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, en regard de 35,2 % pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. La variation du taux d'imposition réel s'explique principalement par la non-constatation d'avantages fiscaux découlant de pertes d'exploitation dans certaines juridictions dans le secteur transport. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, le taux de recouvrement d'impôts réel a été de 8,5 %, comparativement à un taux d'imposition réel de 34,9 % pour le semestre correspondant de l'exercice précédent. La variation s'explique principalement par la non-constatation de certains avantages fiscaux liés au plan de restructuration et à des pertes d'exploitation dans certaines juridictions dans le secteur transport.

Le carnet de commandes de Bombardier totalisait 32,9 milliards \$ au 31 juillet 2004, contre un carnet de commandes de 34,6 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette baisse pour le semestre terminé le 31 juillet 2004 est essentiellement attribuable à une réduction du carnet de commandes du secteur transport.

## BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

### Analyse des résultats

	Trois mois terminés les 31 juillet		Six mois terminés les 31 juillet	
	2004	2003	2004	2003
Revenus sectoriels				
Fabrication				
Avions régionaux	959 \$	1 211 \$	1 791 \$	1 985 \$
Avions d'affaires	456	349	791	704
Autres	53	49	105	103
	1 468	1 609	2 687	2 792
Services <sup>(1)</sup>	266	247	572	484
Autres <sup>(2)</sup>	218	196	452	384
Total des revenus	1 952	2 052	3 711	3 660
Coût des ventes	1 726	1 783	3 269	3 176
Marge	226	269	442	484
Frais d'exploitation <sup>(3)</sup>	97	105	191	199
BAlIA avant éléments spéciaux	129	164	251	285
Amortissement	87	71	182	140
BAlI avant éléments spéciaux	42	93	69	145
Intérêts débiteurs, montant net	54	46	104	95
BAl avant éléments spéciaux	(12)	47	(35)	50
Éléments spéciaux	-	(28)	-	(37)
BAl	(12) \$	19 \$	(35) \$	13 \$

<sup>(1)</sup> Comprend les revenus liés aux Services à la défense, aux pièces de rechange, au programme *Bombardier Flexjet* et aux activités de soutien aux produits.

<sup>(2)</sup> Comprend principalement les ventes d'avions d'occasion.

<sup>(3)</sup> Comprend les frais de vente et frais généraux et d'administration et les frais de recherche et de développement.

À compter du premier trimestre de l'exercice 2005, Bombardier Aéronautique a modifié prospectivement sa convention comptable de constatation des revenus de vente de parts d'avions (voir la rubrique portant sur les nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière dans le présent rapport pour de plus amples détails). En vertu de l'ancienne convention comptable, les revenus totaux auraient été supérieurs de 49 millions \$ et de 89 millions \$ pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004.

Les diminutions de 141 millions \$ et de 105 millions \$ des revenus de fabrication pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent sont principalement attribuables à la baisse du nombre de livraisons d'avions régionaux et d'aménagements intérieurs d'avions à large fuselage et à la modification de la convention comptable de constatation des revenus de vente de parts d'avions susmentionnée. Ces diminutions ont été en partie compensées par l'augmentation du nombre de livraisons et la combinaison favorable d'avions d'affaires. Les hausses de 19 millions \$ et de 88 millions \$ des revenus de services pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004 s'expliquent surtout par l'augmentation des ventes de pièces de rechange et de services de soutien aux produits, en partie contrebalancée par le recul des revenus liés aux Services à la défense, découlant de la vente des Services à l'aviation militaire en octobre 2003. Les autres revenus ont progressé de 22 millions \$ et de 68 millions \$ au cours du trimestre et du semestre terminés le 31 juillet 2004 surtout par suite d'une combinaison favorable d'avions d'occasion vendus. De plus, les autres revenus pour le semestre terminé le 31 juillet 2004 ont profité d'un accroissement du nombre d'avions d'occasion vendus comparativement au semestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge s'est élevée à 226 millions \$, ou 12 % des revenus, pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, en regard de 269 millions \$, ou 13 % des revenus, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, la marge a atteint 442 millions \$, ou 12 % des revenus, en regard de 484 millions \$, ou 13 % des revenus, pour le semestre correspondant de l'exercice précédent. Ce recul de la marge en pourcentage reflète l'incidence négative de la hausse des taux de change en vigueur du dollar canadien par rapport au dollar américain (qui se sont établis à 46 millions \$ et 67 millions \$ pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004) et l'augmentation des coûts des mesures incitatives à la vente en raison des difficultés financières persistantes des grandes sociétés aériennes nord-américaines, en partie contrebalancées par l'amélioration des marges grâce à un volume et à une combinaison favorables des livraisons d'avions d'affaires ainsi qu'à l'amélioration des marges réalisées sur les ventes d'avions d'occasion. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, le coût des ventes comprend 12 millions \$ de coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire, alors qu'aucun coût semblable n'avait été constaté pour le semestre terminé le 31 juillet 2003.

Le recul de 8 millions \$ des frais d'exploitation pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004 comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent reflète des mesures de réduction des coûts.

Les augmentations de 16 millions \$ et de 42 millions \$ de l'amortissement pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent résultent essentiellement de l'amortissement de l'outillage des programmes d'avions *Bombardier Challenger 300* et *Bombardier Learjet 40*, qui a commencé au quatrième trimestre de l'exercice 2004, ainsi que de l'incidence du rajustement de change découlant du changement de la monnaie de présentation de l'information financière à compter du 1<sup>er</sup> février 2004. L'amortissement comprend 65 millions \$ et 127 millions \$ pour l'outillage des programmes pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004, par rapport à 45 millions \$ et à 87 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

En raison de la méthode d'attribution des intérêts de la Société, qui est décrite à la note 16 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires, les intérêts débiteurs nets pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004 se sont élevés à 54 millions \$ et à 104 millions \$, contre 46 millions \$ et 95 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Les éléments spéciaux comptabilisés au trimestre et au semestre terminés le 31 juillet 2003 se rapportaient principalement à des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire dans le cadre de la réduction des effectifs des installations de Montréal, Toronto et Belfast.

Par conséquent, les marges BAI ont été négatives de 0,6 % et de 0,9 % pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004, en regard de marges BAI de 0,9 % et de 0,4 % pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Bombardier Aéronautique devrait générer des flux de trésorerie disponibles positifs et un BAI près du seuil de rentabilité pour l'exercice 2005.

## Carnet de commandes

Le carnet de commandes totalisait 10,8 milliards \$ au 31 juillet 2004, contre 10,9 milliards \$ au 31 janvier 2004 (dont respectivement 1,2 milliard \$ et 1,1 milliard \$ pour les Services à la défense). La valeur plus élevée des livraisons par rapport à celle des commandes nettes reçues d'avions régionaux a été contrebalancée par la valeur plus élevée des commandes nettes reçues en regard de celle des livraisons d'avions d'affaires. Au 31 juillet 2004, le carnet de commandes reflétait 60 commandes nettes reçues au cours du semestre terminé le 31 juillet 2004 pour les avions d'affaires.

Le nombre total de livraisons d'avions pour l'exercice 2005 devrait demeurer au même niveau que celui de l'exercice 2004.

## Avions d'affaires

Après avoir reçu la certification délivrée par la Federal Aviation Administration (FAA) en juillet 2003, l'appareil *Learjet 40* a été certifié par Transports Canada en juin 2004.

Également en juin 2004, la FAA a approuvé la version améliorée du moteur Honeywell de l'avion *Bombardier Learjet 45 XR* qui constitue la dernière étape pour permettre à Bombardier Aéronautique d'offrir la gamme complète *Learjet XR*. La certification de l'avion par l'Agence européenne de la sécurité aérienne devrait être obtenue au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2005.

Les livraisons d'avions d'affaires étaient comme suit :

	Trois mois terminés les 31 juillet		Six mois terminés les 31 juillet	
	2004	2003	2004	2003
<i>Bombardier Learjet 31A</i>	-	1	-	1
<i>Bombardier Learjet 40</i>	3	-	6	-
<i>Bombardier Learjet 45</i>	6	2	11	9
<i>Bombardier Learjet 60</i>	2	3	3	5
<i>Bombardier Challenger 300</i>	4	-	7	-
<i>Bombardier Challenger 604</i>	6	6	13	10
<i>Bombardier Global Express</i>	5	2	7	5
	26	14	47	30

Au cours du trimestre et du semestre terminés le 31 juillet 2004, les nombres de livraisons d'avions d'affaires ont augmenté par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent par suite de l'entrée en service, au quatrième trimestre de l'exercice 2004, des appareils *Challenger 300* et *Learjet 40* ainsi que de l'amélioration des conditions économiques sur le marché des avions d'affaires.

Les livraisons d'avions en vertu du programme de multipropriété, pour lequel les revenus ne sont plus constatés à la livraison depuis le 1<sup>er</sup> février 2004 (voir la rubrique sur les nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière à la page 17 du présent rapport pour de plus amples détails), ont été comme suit :

	Trois mois terminés les 31 juillet		Six mois terminés les 31 juillet	
	2004	2003	2004	2003
<i>Bombardier Learjet 40</i>	1	-	2	-
<i>Bombardier Learjet 45</i>	-	3	-	3
<i>Bombardier Learjet 60</i>	-	2	-	2
<i>Bombardier Challenger 300</i>	2	-	4	-
	3	5	6	5

La livraison d'un avion est incluse dans le tableau ci-dessus lorsque plus de la moitié des parts de l'avion ont été vendues à des clients externes. Ces livraisons n'entrent pas dans le tableau des livraisons d'avions d'affaires.

Au cours du semestre terminé le 31 juillet 2004, Bombardier Aéronautique a reçu 60 commandes nettes d'avions d'affaires, contre 24 commandes nettes pour le semestre correspondant de l'exercice précédent. Cette progression reflète une reprise du marché des avions d'affaires.

### Avions régionaux

Les livraisons d'avions régionaux étaient comme suit :

	Trois mois terminés les 31 juillet		Six mois terminés les 31 juillet	
	2004	2003	2004	2003
<i>Bombardier CRJ200</i>	26	39	55	73
<i>Bombardier CRJ700</i>	14	16	25	27
<i>Bombardier CRJ900</i>	5	3	11	4
<i>Bombardier Q100/Q200</i>	1	-	1	-
<i>Bombardier Q300</i>	2	4	3	5
<i>Bombardier Q400</i>	4	4	4	4
	<b>52</b>	<b>66</b>	<b>99</b>	<b>113</b>

Les diminutions du nombre de livraisons d'avions régionaux pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004 sont principalement attribuables à une baisse du nombre de livraisons de l'appareil *Bombardier CRJ200*. Par conséquent et comme prévu, la cadence de production de cet avion sera ralentie au troisième trimestre de 2005 afin d'aligner les niveaux de production sur le calendrier actuel des livraisons.

Les commandes d'avions régionaux étaient comme suit :

	Trois mois terminés le 31 juillet 2004			Trois mois terminés le 31 juillet 2003	
	Commandes	Annulations	Échanges	Commandes nettes	Commandes nettes
<i>Bombardier CRJ200</i>	22	-	(23)	(1)	44
<i>Bombardier CRJ700</i>	-	-	22	22	5
<i>Bombardier CRJ900</i>	-	-	-	-	-
<i>Bombardier Q100/Q200</i>	-	-	-	-	-
<i>Bombardier Q300</i>	-	-	-	-	-
<i>Bombardier Q400</i>	5	-	1	6	-
	<b>27</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>27</b>	<b>49</b>

	Six mois terminés le 31 juillet 2004			Six mois terminés le 31 juillet 2003	
	Commandes	Annulations	Échanges	Commandes nettes	Commandes nettes
<i>Bombardier CRJ200</i>	54	(2)	(20)	32	44
<i>Bombardier CRJ700</i>	7	-	16	23	5
<i>Bombardier CRJ900</i>	-	-	6	6	-
<i>Bombardier Q100/Q200</i>	1	-	-	1	1
<i>Bombardier Q300</i>	1	-	(3)	(2)	-
<i>Bombardier Q400</i>	10	-	1	11	17
	<b>73</b>	<b>(2)</b>	<b>-</b>	<b>71</b>	<b>67</b>

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

- Le 16 juillet 2004, Air Nostrum, qui offre un service aérien régional pour sa société mère, Iberia, Líneas Aéreas de España SA, a passé une commande de 20 appareils *CRJ200*, d'une valeur approximative de 510 millions \$. Air Nostrum a le droit de convertir une partie ou la totalité de ces avions en d'autres modèles d'avions régionaux de Bombardier, dont les biréacteurs *Bombardier CRJ700 et CRJ900* et le turbopropulseur *Bombardier Q400*. Les livraisons devraient commencer au troisième trimestre de l'exercice 2005.
- Le 28 juin 2004, Bombardier a annoncé une commande, par Japan Air Commuter, filiale de Japan Airlines System Corporation, de quatre avions *Q400*, dont trois ont été constatés au deuxième trimestre de l'exercice 2005 et un au premier trimestre de l'exercice 2005. Les livraisons ont commencé au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2005.
- Le 28 avril 2004, Bombardier a reçu une commande de quatre avions *Q400* de la part de All Nippon Airways Co. Ltd. (ANA) de Tokyo. Le 30 juillet 2004, ANA a commandé deux autres avions *Q400*. Les livraisons ont commencé au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2005.
- Le 2 mars 2004, Atlantic Southeast Airlines, filiale en propriété exclusive de Delta Connection, a converti 32 options en commandes fermes d'avions *CRJ200*. Cette commande a une valeur approximative de 780 millions \$, et les livraisons devraient commencer au quatrième trimestre de l'exercice 2005.

Le 28 juillet 2004, US Airways a conclu un accord provisoire avec General Electric Company et Bombardier, en vertu duquel 19 livraisons d'appareils *CRJ200*, devant commencer au troisième trimestre de l'exercice 2005, ont été reportées aux exercices 2006 et 2007. L'accord comprend la conversion de 23 avions *CRJ200* en 23 avions *CRJ700*, avec une option d'achat d'appareils *CRJ900*, sous réserve d'un accord avec son syndicat des pilotes.

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

	Commandes fermes	Options et commandes conditionnelles	Total
<i>Bombardier CRJ200</i>	128	666	794
<i>Bombardier CRJ700</i>	94	452	546
<i>Bombardier CRJ900</i>	21	26	47
<i>Bombardier Q100/Q200</i>	1	2	3
<i>Bombardier Q300</i>	1	1	2
<i>Bombardier Q400</i>	30	63	93
	275	1 210	1 485

### Services à l'aviation

Au 31 juillet 2004, le nombre de clients possédant des parts en vertu du programme nord-américain *Flexjet* avait reculé à 593, en regard de 627 au 31 janvier 2004. Le programme *Flexjet* comprenait 89 avions en service en Amérique du Nord au 31 juillet 2004, comparativement à 100 avions au 31 janvier 2004.

En vertu des programmes *Flexjet* en Europe et en Asie-Pacifique et du programme *Bombardier Skyjet*, le nombre de clients titulaires d'un contrat leur donnant droit à des heures de vol avait augmenté à 190 au 31 juillet 2004 en regard de 140 au 31 janvier 2004.

Ces variations reflètent la tendance dans l'industrie à délaisser les programmes de multipropriété pour adopter les programmes donnant droit à des heures de vol.

## Relations de travail

Le 24 mai 2004, les employés de Belfast affiliés aux syndicats Amicus, Amalgamated Transport & General Workers Union et General Machinists & Boilermakers ont approuvé une nouvelle convention collective venant à échéance le 24 janvier 2007.

## BOMBARDIER TRANSPORT

Le 16 mars 2004, le conseil d'administration a approuvé un plan de restructuration afin de réduire la structure de coûts du secteur transport. Ce plan envisage une réduction des effectifs d'environ 6 600 postes et la fermeture de sept sites de production dans cinq pays européens. Ce plan de restructuration a été lancé en raison de l'importante surcapacité des usines de fabrication. Les coûts totaux du plan de restructuration sont estimés à 583 millions \$, dont 91 millions \$ ont été constatés au cours du présent exercice, et 349 millions \$ au cours du quatrième trimestre de l'exercice terminé le 31 janvier 2004. La charge de 5 millions \$ constatée au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2004 est liée à des dépréciations d'actifs additionnelles, et la charge de 91 millions \$ constatée au cours du semestre terminé le 31 juillet 2004 reflète principalement les coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire ainsi que les coûts de fermeture de sites liés au plan de restructuration. La charge constatée au cours de l'exercice 2004 était surtout liée aux coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire et aux réductions de valeur des immobilisations corporelles.

Le plan de restructuration progresse essentiellement comme prévu. Le site Amadora au Portugal et le site Doncaster au Royaume-Uni ont cessé leurs activités de production respectivement en mai et en juin 2004, tous deux avant les dates prévues. Tel qu'envisagé, environ 1 500 employés, dont des employés contractuels, ont été mis à pied au 31 juillet 2004.

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

	T3-T4 2005		2006		Total	
Coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	24	\$	24	\$	48	\$
Autres <sup>(1)</sup>	48		47		95	
	72	\$	71	\$	143	\$
Décaissements nets de fonds	135	\$	225	\$	360	\$

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

Les décaissements nets de fonds liés au plan de restructuration totalisaient 30 millions \$ et 49 millions \$ pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004.



## Analyse des résultats

	Trois mois terminés les 31 juillet		Six mois terminés les 31 juillet	
	2004	2003	2004	2003
Revenus sectoriels				
Fabrication	1 709 \$	1 542 \$	3 263 \$	3 053 \$
Services <sup>(1)</sup>	138	145	273	273
	<b>1 847</b>	1 687	<b>3 536</b>	3 326
Coût des ventes	1 629	1 421	3 266	2 802
Marge	218	266	270	524
Frais d'exploitation <sup>(2)</sup>	139	173	272	311
BAIIA avant éléments spéciaux	79	93	(2)	213
Amortissement	36	27	70	84
BAII avant éléments spéciaux	43	66	(72)	129
Intérêts créditeurs, montant net	(8)	(9)	(13)	(20)
BAI avant éléments spéciaux	51	75	(59)	149
Éléments spéciaux	(5)	-	(91)	-
BAI	46 \$	75 \$	(150) \$	149 \$

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

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

## Revenus sectoriels par région géographique

	Trois mois terminés les 31 juillet		Six mois terminés les 31 juillet	
	2004	2003	2004	2003
Europe	1 532 \$	1 180 \$	2 944 \$	2 410 \$
Amérique du Nord	261	405	473	703
Asie-Pacifique	43	101	103	182
Autres	11	1	16	31
	<b>1 847 \$</b>	1 687 \$	<b>3 536 \$</b>	3 326 \$

La progression de 167 millions \$ des revenus de fabrication pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004 en regard du trimestre correspondant de l'exercice précédent découle principalement de l'incidence positive des fluctuations de taux de change en raison de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro et à d'autres devises d'Europe occidentale, s'élevant à environ 160 millions \$, ainsi que de l'accroissement des revenus au Royaume-Uni. Cette progression a été en partie compensée par la baisse des revenus en Amérique du Nord. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, les revenus de fabrication ont progressé de 210 millions \$, en regard du semestre correspondant de l'exercice précédent. Cette augmentation s'explique principalement par l'incidence positive des fluctuations de taux de change susmentionnée s'élevant à environ 310 millions \$, ainsi qu'à la progression des revenus au Royaume-Uni. Cette augmentation a été en partie contrebalancée par les rajustements de contrats constatés au cours du trimestre terminé le 30 avril 2004 et la diminution des revenus en Amérique du Nord.

La marge s'est élevée à 218 millions \$, ou 12 % des revenus, pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, en regard de 266 millions \$, ou 16 % des revenus, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, la marge s'est établie à 270 millions \$, ou 8 % des revenus, comparativement à 524 millions \$, ou 16 % des revenus, pour le semestre correspondant de l'exercice précédent. Ces diminutions de la marge en pourcentage sont principalement attribuables à la détérioration de la rentabilité de contrats importants au cours du quatrième trimestre de l'exercice précédent et du premier trimestre du présent exercice. Ces contrats sont maintenant constatés à des marges réduites. De plus, la marge en pourcentage pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, comparativement au semestre terminé le 31 juillet 2003, s'est ressentie des rajustements de contrats constatés au cours du premier trimestre, dont un montant important se rapportait à une seule division, Systèmes de transport.

Les diminutions de 34 millions \$ et de 39 millions \$ des frais d'exploitation pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, sont principalement attribuables aux programmes de réduction de coûts mis en œuvre au cours du présent exercice.

L'amortissement a reculé de 14 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2004 par rapport au semestre correspondant de l'exercice précédent, surtout en raison de la diminution du niveau des immobilisations corporelles découlant des réductions de valeur importantes constatées au quatrième trimestre de l'exercice terminé le 31 janvier 2004.

Les marges BAI avant éléments spéciaux ont été de 2,8 % et d'un pourcentage négatif de 1,7 % pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004, en regard de marges BAI avant éléments spéciaux de 4,4 % et de 4,5 % pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Les marges BAI se sont établies à 2,5 % et à un pourcentage négatif de 4,2 % pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004, comparativement à 4,4 % et à 4,5 % pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Bombardier Transport devrait réaliser pour les prochains trimestres des marges BAI avant éléments spéciaux similaires à la marge BAI avant éléments spéciaux du trimestre terminé le 31 juillet 2004.

### Carnet de commandes

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

(en milliards de dollars américains)	31 juillet 2004		31 janvier 2004	
Fabrication	17,3	\$	18,8	\$
Services	4,8		4,9	
	22,1	\$	23,7	\$

Les nouvelles commandes ont totalisé 1,3 milliard \$ et 2,2 milliards \$ pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004. La baisse de valeur du carnet de commandes au 31 juillet 2004 par rapport à celle au 31 janvier 2004 reflète un excédent des revenus sur les nouvelles commandes, surtout pour le premier trimestre de l'exercice 2005. De plus, le carnet de commandes a subi l'incidence négative d'un rajustement de change de près de 300 millions \$, principalement en raison de l'affaiblissement de l'euro par rapport au dollar américain.

### Principales commandes

Bombardier Transport a reçu les principales commandes suivantes au cours du semestre terminé le 31 juillet 2004 :

Client	Produit	Nombre de véhicules	Fabrication	Services
Yong-In (Corée)	Système de métro entièrement automatisé	30	200 \$	120 \$
Metropolitan Transportation Authority/Metro-North Railroad (États-Unis)	Automotrices électriques	120	206	-
RENFE (Espagne)	Maintenance des trains à grande vitesse AVE de RENFE	16	-	159
RENFE (Espagne)	Motrices à grande vitesse	44	122	-
Porterbook Leasing Ltd. (Royaume-Uni)	Remise à neuf d'automotrices électriques classe 455	364	-	114

## BOMBARDIER CAPITAL

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

	31 juillet 2004		31 janvier 2004	
<b>Portefeuilles d'activités poursuivies</b>				
Financement de stocks	1 643	\$	1 865	\$
Financement de débiteurs <sup>(1)</sup>	39		63	
	<b>1 682</b>		<b>1 928</b>	
Avions commerciaux				
Financement provisoire	715		516	
Crédit-bail à long terme	257		282	
	<b>972</b>		<b>798</b>	
Total - Portefeuilles d'activités poursuivies	<b>2 654</b>		<b>2 726</b>	
<b>Portefeuilles en liquidation progressive</b>				
Avions d'affaires				
Prêts et contrats de location-financement	180		200	
Avions d'occasion	53		174	
	<b>233</b>		<b>374</b>	
Maisons usinées	197		234	
Financement de biens de consommation	117		147	
Matériel industriel	51		67	
Crédit-bail pour wagons	37		39	
Autres	41		69	
Total - Portefeuilles en liquidation progressive	<b>676</b>		<b>930</b>	
	<b>3 330</b>	<b>\$</b>	<b>3 656</b>	<b>\$</b>

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

Les débiteurs financiers et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au 31 juillet 2004 ont reculé de 326 millions \$, ou 9 %, par rapport au 31 janvier 2004, principalement à cause d'une diminution du portefeuille de financement de stocks, correspondant au niveau cyclique moindre des activités des portefeuilles sous-jacents, et d'une réduction des portefeuilles en liquidation progressive de 254 millions \$, ou 27 %, surtout par suite d'une réduction des portefeuilles d'avions d'affaires et de maisons usinées. Ces diminutions ont été en partie compensées par une augmentation du portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux.

BC gère également un portefeuille hors bilan de crédit-bail pour wagons et d'autres portefeuilles hors bilan, totalisant respectivement 649 millions \$ et 44 millions \$ au 31 juillet 2004, en regard de respectivement 651 millions \$ et 63 millions \$ au 31 janvier 2004.

Les actifs moyens sous gestion (soit la moyenne pour les périodes correspondantes des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation présentés au bilan et du portefeuille de crédit-bail pour wagons et les autres portefeuilles hors bilan) se sont établis à 4,3 milliards \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, en regard de 5,5 milliards \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2003. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, les actifs moyens sous gestion ont été de 4,4 milliards \$, contre 5,8 milliards \$ pour le semestre correspondant de l'exercice précédent. Ces diminutions sont principalement attribuables à la réduction des portefeuilles en liquidation progressive, particulièrement celles des portefeuilles d'affacturage de débiteurs et d'avions d'affaires, en partie compensées par une augmentation du portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux.

Les revenus sectoriels se sont élevés à 107 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, par rapport à 127 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, les revenus se sont établis à 215 millions \$, comparativement à 273 millions \$ pour le semestre correspondant de l'exercice précédent. Ces baisses de revenus correspondent à la réduction des actifs moyens sous gestion.

Le BAI a totalisé 10 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, comparativement à 14 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, le BAI a atteint 20 millions \$, contre 30 millions \$ pour le semestre correspondant de l'exercice précédent. Ces reculs du BAI s'expliquent surtout par la baisse de la marge nette découlant de la réduction des portefeuilles en liquidation progressive, en partie contrebalancée par des charges autres que d'intérêt et par une qualité du crédit qui tend à s'améliorer.

Le ratio prêt/valeur du portefeuille d'avions d'affaires composé de prêts et de contrats de location-financement était de 85,8 % au 31 juillet 2004, contre 92,2 %, au 31 janvier 2004. Cette amélioration découle d'une diminution des valeurs comptables à la suite de la constatation de réserves supplémentaires et des remboursements de capital. Les valeurs marchandes sont demeurées stables, alors que les baisses continues des valeurs des avions plus anciens dont la production est terminée ont été compensées par des augmentations des valeurs des modèles plus récents.

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

## **SITUATION FINANCIÈRE**

### **Bombardier**

L'actif consolidé des secteurs manufacturiers s'élevait à 16,2 milliards \$ au 31 juillet 2004, en regard de 15,4 milliards \$ au 31 janvier 2004, soit une augmentation de 793 millions \$. L'augmentation des espèces et quasi-espèces a été en partie contrebalancée par une baisse des stocks et des immobilisations corporelles.

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

Les stocks bruts totalisaient 7,5 milliards \$ au 31 juillet 2004 (4,1 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives), comparativement à 7,2 milliards \$ (4,3 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 31 janvier 2004. Cette hausse des stocks bruts tient surtout aux augmentations du niveau de stocks du secteur transport et du niveau de produits finis du secteur aéronautique. Les avances et facturations progressives totalisaient 5,8 milliards \$ au 31 juillet 2004, comparativement à 5,6 milliards \$ au 31 janvier 2004, dont 2,4 milliards \$ était présenté à titre de passifs au 31 juillet 2004, contre 2,7 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette augmentation des avances et des facturations progressives totales au 31 juillet 2004 en regard de celles au 31 janvier 2004 découle principalement de la progression des avances du secteur transport.

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

La dette à long terme atteignait 2,8 milliards \$ au 31 juillet 2004, en regard de 2,1 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette augmentation est principalement attribuable à l'émission, en avril 2004, de 500 millions \$ de billets portant intérêt à 6,3 % échéant en 2014 et de 250 millions \$ de billets portant intérêt à 7,45 % échéant en 2034.

Le passif au titre des prestations constituées (déduction faite de l'actif au titre des prestations constituées) totalisait 421 millions \$ au 31 juillet 2004, par rapport à 557 millions \$ au 31 janvier 2004. Cette diminution nette découle principalement d'une contribution volontaire de 182 millions \$ aux régimes de retraite du secteur aéronautique au Royaume-Uni en février 2004.

## **BC**

Les débiteurs financiers avant provision pour pertes sur créances étaient de 3,0 milliards \$ au 31 juillet 2004, comparativement à 3,2 milliards \$ au 31 janvier 2004. La variation est principalement attribuable à une diminution du portefeuille de financement de stocks, correspondant au niveau cyclique moindre des activités des portefeuilles sous-jacents, et d'une réduction des portefeuilles en liquidation progressive, en partie compensée par une augmentation du portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux.

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation totalisaient 303 millions \$ au 31 juillet 2004, en regard de 472 millions \$ au 31 janvier 2004. Cette diminution s'explique surtout par une réduction continue des portefeuilles en liquidation progressive, principalement des portefeuilles d'avions d'affaires.

Les autres actifs s'élevaient à 371 millions \$ au 31 juillet 2004, comparativement à 725 millions \$ au 31 janvier 2004. Ce recul est attribuable au remboursement, au cours de l'exercice 2005, du prêt consenti par BC au cours de l'exercice 2004 dans le cadre d'une opération de financement conclue aux fins de la gestion de la dette à long terme.

## **FLUX DE TRÉSORERIE**

### **Bombardier**

Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation de Bombardier se sont élevés à 97 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, comparativement à une utilisation de 150 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2003. Cette amélioration de 247 millions \$ résulte principalement des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation d'un montant négatif de 69 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, par rapport à un montant négatif de 351 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, les flux de trésorerie utilisés dans les activités d'exploitation se sont établis à 57 millions \$, contre 1,3 milliard \$ pour le semestre correspondant de l'exercice précédent. L'amélioration de 1,2 milliard \$ est principalement attribuable aux variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation d'un montant négatif de 212 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, en regard d'un montant négatif de 1,7 milliard \$ pour le semestre correspondant de l'exercice précédent. Les variations nettes des soldes hors caisse pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2003 ont subi l'incidence négative des hausses des débiteurs et des stocks d'avions d'occasion respectivement d'environ 200 millions \$ et 700 millions \$, après l'abandon de certaines activités de financement avec BC. (Voir la note 11 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires pour de plus amples détails sur les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation.)

Les acquisitions nettes d'immobilisations corporelles de Bombardier ont totalisé 47 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, en regard de 28 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2003. Depuis le début de l'exercice, les acquisitions nettes d'immobilisations corporelles de Bombardier ont atteint 107 millions \$, comparativement à 72 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Par conséquent, les flux de trésorerie disponibles de Bombardier, définis comme étant les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, déduction faite des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles, ont totalisé 50 millions \$ pour le deuxième trimestre du présent exercice, contre une utilisation de 178 millions \$ pour le deuxième trimestre de l'exercice précédent. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, les flux de trésorerie disponibles de Bombardier ont représenté une utilisation de 164 millions \$, comparativement à une utilisation de 1,4 milliard \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Le tableau ci-dessous présente les flux de trésorerie disponibles par secteur d'activité pour le semestre terminé le 31 juillet 2004 :

	<b>Aéronautique</b>		<b>Transport</b>		<b>Total</b>	
BAI	(35)	\$	(150)	\$	(185)	\$
Éléments hors caisse :						
Amortissement						
Outillage de programme	127		-		127	
Autres	55		70		125	
Charge relative au régime de rémunération à base d'actions	2		1		3	
Éléments spéciaux	-		91		91	
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	(141)		(73)		(214)	
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	(88)		(19)		(107)	
	(80)	\$	(80)	\$	(160)	\$
Impôts sur les bénéfices <sup>(1)</sup>					(4)	
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>					<b>(164)</b>	<b>\$</b>

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

Les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation ont entraîné des flux de trésorerie négatifs de 141 millions \$ dans le secteur aéronautique, surtout en raison des paiements versés aux régimes de retraite au Royaume-Uni et de 73 millions \$ dans le secteur transport, principalement attribuables aux paiements effectués dans le cadre du plan de restructuration annoncée en mars 2004.

Au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2004, BC a consenti à Bombardier des avances nettes et prêts subordonnés totalisant 626 millions \$, comparativement à 324 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Depuis le début de l'exercice, les avances nettes et prêts subordonnés à Bombardier ont totalisé 644 millions \$, comparativement à 182 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement de Bombardier ont représenté une utilisation de 75 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, contre une utilisation de 189 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2003. Les flux de trésorerie liés aux activités de financement pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004 reflètent le versement de dividendes de 65 millions \$, tandis que les flux de trésorerie liés aux activités de financement pour le trimestre terminé le 31 juillet 2003 reflètent le remboursement de débetures de 106 millions \$ et le versement de dividendes de 62 millions \$. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, les flux de trésorerie liés aux activités de financement ont totalisé 667 millions \$, contre 1,0 milliard \$ pour le semestre correspondant de l'exercice précédent, et reflètent l'émission de 750 millions \$ de billets. Les flux de trésorerie liés aux activités de financement pour le semestre terminé le 31 juillet 2003 reflètent l'émission de 370 millions d'actions classe B (droits de vote limités) pour un produit net de 807 millions \$ et l'augmentation des emprunts à court terme de 396 millions \$, en partie compensée par le remboursement de débetures de 106 millions \$.

Les flux de trésorerie utilisés dans les activités abandonnées ont atteint 29 millions \$ et 138 millions \$ pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2003.

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

## BC

Les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation de BC ont représenté une utilisation de 16 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, comparativement à des flux de trésorerie de 51 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Ce changement résulte principalement des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation d'un montant négatif de 46 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, comparativement à un montant négatif de 5 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation se sont élevés à 88 millions \$, en regard de 59 millions \$ pour le semestre correspondant de l'exercice précédent. Cette amélioration est principalement attribuable aux variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation de 23 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, contre un montant négatif de 66 millions \$ pour le semestre correspondant de l'exercice précédent. (Voir la note 11 afférente aux états financiers consolidés intermédiaires pour de plus amples détails sur les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation.)

Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement de BC se sont établis à 205 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, comparativement à 169 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004 reflètent principalement une diminution nette des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, ainsi que le remboursement, au cours de l'exercice 2005 du prêt consenti par BC au cours de l'exercice 2004 dans le cadre d'une opération de financement conclue aux fins de la gestion de la dette à long terme. Ces éléments ont été en partie compensés par les avances nettes consenties à Bombardier totalisant 626 millions \$. Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement pour le trimestre terminé le 31 juillet 2003 reflètent surtout une diminution nette des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, principalement en raison d'une réduction des portefeuilles en liquidation progressive, qui a été en partie contrebalancée par des avances nettes consenties à Bombardier totalisant 324 millions \$. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement ont représenté une utilisation de 41 millions \$, en regard des flux de trésorerie liés aux activités d'investissement de 990 millions \$ pour le semestre correspondant de l'exercice précédent. Les flux de trésorerie utilisés dans les activités d'investissement pour le semestre terminé le 31 juillet 2004 reflètent une diminution nette des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation ainsi que le remboursement du prêt susmentionné, en partie compensés par les avances nettes consenties à Bombardier totalisant 644 millions \$. Les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement pour le semestre terminé le 31 juillet 2003 reflètent principalement la diminution nette des débiteurs financiers de 1,2 milliard \$.

Les flux de trésorerie liés aux activités de financement de BC ont totalisé une utilisation de 177 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, en regard de 459 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Les flux de trésorerie utilisés dans les activités de financement pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004 reflètent un remboursement des emprunts à court terme de 165 millions \$. Les flux de trésorerie utilisés dans les activités de financement pour le trimestre terminé le 31 juillet 2003 reflètent le remboursement d'emprunts à court terme et de dette à long terme. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, les flux de trésorerie liés aux activités de financement se sont élevés à une utilisation de 12 millions \$, comparativement à 968 millions \$ au semestre correspondant de l'exercice précédent. Les flux de trésorerie utilisés dans les activités de financement pour le semestre terminé le 31 juillet 2003 reflètent principalement le remboursement d'emprunts à court terme de 700 millions \$ ainsi que le remboursement de dette à long terme de 272 millions \$.

En raison des éléments susmentionnés, les espèces et quasi-espèces de BC totalisaient 46 millions \$ au 31 juillet 2004, contre 11 millions \$ au 31 janvier 2004.

## **SOURCES DE FINANCEMENT**

Le total des facilités de crédit confirmées au 31 juillet 2004 s'élevait à 5,7 milliards \$ pour Bombardier et à 997 millions \$ pour BC, dont respectivement 1,6 milliard \$ et 765 millions \$ étaient disponibles à cette date. Compte tenu des espèces et quasi-espèces de 2,2 milliards \$, la Société disposait de sources de financement à court terme totalisant 4,6 milliards \$ au 31 juillet 2004.

La Société est d'avis que ses facilités de crédit actuelles ainsi que ses sources de financement prévues lui permettront de mettre en œuvre des programmes d'investissement, de développer de nouveaux produits, de soutenir la croissance de ses activités, de verser des dividendes et de respecter ses autres engagements financiers prévus. Au 31 juillet 2004, la Société respectait ses engagements bancaires.

### **Bombardier**

Le total des montants disponibles en vertu des lignes de crédit de Bombardier a diminué de 45 millions \$ au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2004, et les espèces et quasi-espèces se sont accrues de 496 millions \$, ce qui correspond à une augmentation nette des sources de financement à court terme de 451 millions \$. Cette augmentation nette est attribuable surtout aux avances nettes de BC et aux flux de trésorerie disponibles de 50 millions \$ qui a été en partie contrebalancée par une réduction de 82 millions \$ de la tranche de 364 jours de la facilité de crédit européenne et les dividendes versés. Depuis le début de l'exercice, les montants disponibles en vertu des lignes de crédit de Bombardier ont augmenté de 16 millions \$, et les espèces et quasi-espèces de 985 millions \$ pour une progression des sources de financement à court terme de 1 milliard \$. Cette progression résulte surtout de l'émission de 750 millions \$ de billets, d'avances nettes de BC et de la diminution des montants des lettres de crédit émises en vertu des facilités de crédit de Bombardier, qui a été en partie compensée par l'affaiblissement de l'euro par rapport au dollar américain, l'utilisation des flux de trésorerie disponibles, la réduction de la facilité de crédit européenne et le versement des dividendes.

En juillet 2004, la Société a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit européenne. Cette facilité de crédit, d'un montant total de 492 millions €, remplace la facilité de crédit antérieure de 560 millions €

### **BC**

Le total des montants disponibles en vertu des lignes de crédit de BC a progressé de 165 millions \$ au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2004, et les espèces et quasi-espèces ont augmenté de 13 millions \$, ce qui correspond à une augmentation des sources de financement à court terme de 178 millions \$. Cette augmentation découle principalement de la diminution nette des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation ainsi que du remboursement, au cours de l'exercice 2005, du prêt consenti par BC au cours de l'exercice 2004 dans le cadre d'une opération de financement conclue aux fins de gestion de la dette à long terme en partie compensée par les avances nettes consenties à Bombardier. Depuis le début de l'exercice, les montants disponibles en vertu des lignes de crédit de BC sont demeurés les mêmes, et les espèces et quasi-espèces ont augmenté de 35 millions \$ pour une progression des sources de financement à court terme de 35 millions \$. Cette progression est principalement attribuable au remboursement du prêt susmentionné, à la diminution nette des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et aux flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, en partie compensée par les avances nettes consenties à Bombardier.



## **INCIDENCE DES COTES DE SOLVABILITÉ**

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

Une cote de solvabilité inférieure à une cote de premier ordre attribuée par Dominion Bond Rating Services Ltd. (DBRS) ou Standard & Poor's (S&P) pourrait entraîner le remboursement d'avances reçues de clients totalisant 118 millions \$ dans le secteur aéronautique. De plus, une révision à la baisse de la cote attribuée par Moody's Investor Services Inc. (Moody's) ou S&P pourrait obliger la Société à racheter à sa juste valeur (13 millions \$ au 31 juillet 2004) les options d'achat rattachées aux billets encaissables/remboursables par anticipation échéant en 2013, si le porteur de l'option d'achat devait décider de mettre fin à l'arrangement par anticipation. Les billets encaissables/remboursables par anticipation totalisant 300 millions \$ deviendraient alors exigibles à la première date d'ajustement (annuellement le 31 mai) qui suivrait immédiatement une telle décision. De plus, BC a conclu un swap de taux d'intérêt. La contrepartie peut, à son gré, mettre fin à ce swap de façon anticipée si Moody's ou S&P font passer la cote de solvabilité de la Société à une cote inférieure à une cote de premier ordre. La valeur estimative de règlement était négligeable au 31 juillet 2004.

Une révision à la baisse de la cote attribuée par DBRS pourrait donner lieu à la liquidation d'une facilité de titrisation de financement de stocks de BC de 200 millions \$ CAN (150 millions \$) (65 millions \$ CAN (49 millions \$) d'encours au 31 juillet 2004). Également, l'attribution d'une cote de solvabilité inférieure à une cote de premier ordre par Moody's ou S&P pourrait entraîner la liquidation d'une facilité de titrisation de Bombardier de 125 millions \$ (68 millions \$ d'encours au 31 juillet 2004).

DBRS, Fitch Ratings et Moody's ont confirmé leurs cotes de solvabilité de la Société le 27 mai 2004. S&P a confirmé les cotes de solvabilité de la Société le 21 juillet 2004.

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

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

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

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

Dans le secteur aéronautique, l'adoption de ces règles a donné lieu à des réductions de revenus de fabrication d'environ 49 millions \$ et de 89 millions \$ pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004 et n'a eu aucune incidence importante sur le BAI et le bénéfice (la perte) par action pour ces périodes. Ces règles n'ont eu aucune incidence importante sur la situation financière et les résultats d'exploitation intermédiaires du secteur transport.

## INCIDENCE DES FLUCTUATIONS DE TAUX DE CHANGE

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

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

	31 juillet 2004	31 janvier 2004	Diminution
Euro	1,2033	1,2455	(3 %)
Dollar canadien	0,7523	0,7539	-
Livre sterling	1,8196	1,8212	-

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

	Trois mois terminés le 31 juillet 2004	Trois mois terminés le 31 juillet 2003	Augmentation
Euro	1,2134	1,1567	5 %
Dollar canadien	0,7384	0,7288	1 %
Livre sterling	1,8189	1,6308	12 %

	Six mois terminés le 31 juillet 2004	Six mois terminés le 31 juillet 2003	Augmentation
Euro	1,2214	1,1185	9 %
Dollar canadien	0,7442	0,7006	6 %
Livre sterling	1,8241	1,6082	13 %

### INFORMATION FINANCIÈRE PROSPECTIVE

Le présent rapport contient des énoncés prospectifs qui sont assujettis à des risques et incertitudes. Pour toute information sur les facteurs de risque de nature législative ou réglementaire, économique, de change, technologique et concurrentielle, ou sur tout autre facteur important qui pourrait faire en sorte que les résultats réels diffèrent de façon importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, se reporter au rapport annuel de Bombardier pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004 à la rubrique « Risques et incertitudes » dans la section Discussion et analyse de la direction. À moins qu'elle n'y soit tenue aux termes des lois sur les valeurs mobilières applicables, Bombardier Inc. nie toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser des déclarations prospectives, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement.

Le 24 août 2004

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

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

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

**BOMBARDIER INC.**
**Bilans consolidés**

(Non vérifiés)

(en millions de dollars américains)

	Bombardier Inc.						
	Notes	consolidé		Bombardier		BC	
		31 juillet 2004	31 janvier 2004	31 juillet 2004	31 janvier 2004	31 juillet 2004	31 janvier 2004
<b>Actifs</b>							
Espèces et quasi-espèces		2 241 \$	1 221 \$	2 195 \$	1 210 \$	46 \$	11 \$
Débiteurs		1 803	1 838	1 699	1 694	104	144
Débiteurs financiers	4	2 970	3 127	-	-	2 970	3 127
Actifs loués en vertu de contrats							
de location-exploitation et autres	5	474	558	171	86	303	472
Stocks	6	4 147	4 340	4 147	4 340	-	-
Immobilisations corporelles		3 373	3 524	3 286	3 434	87	90
Écart d'acquisition		2 263	2 290	2 263	2 290	-	-
Impôts sur les bénéfices reportés		545	527	358	343	187	184
Investissement dans BC / avances et prêts subordonnés à Bombardier		-	-	873	861	1 230	585
Actif au titre des prestations constituées		428	375	428	375	-	-
Autres actifs		1 129	1 477	758	752	371	725
		<b>19 373 \$</b>	<b>19 277 \$</b>	<b>16 178 \$</b>	<b>15 385 \$</b>	<b>5 298 \$</b>	<b>5 338 \$</b>
<b>Passifs</b>							
Emprunts à court terme	7	232 \$	232 \$	- \$	- \$	232 \$	232 \$
Avances de BC		-	-	780	135	-	-
Créditeurs et frais courus		6 767	6 785	6 542	6 535	225	250
Avances et facturations progressives							
en excédent des coûts connexes	6	2 442	2 686	2 442	2 686	-	-
Impôts sur les bénéfices reportés		108	104	96	100	12	4
Dette à long terme	8	6 794	6 088	2 839	2 097	3 955	3 991
Passif au titre des prestations constituées		850	932	849	932	1	-
Prêts subordonnés de BC		-	-	450	450	-	-
		<b>17 193</b>	<b>16 827</b>	<b>13 998</b>	<b>12 935</b>	<b>4 425</b>	<b>4 477</b>
<b>Capitaux propres (Investissement dans BC)</b>							
Actions privilégiées							
Émises et en circulation :							
Série 2 : 2 597 907		51	51	51	51	-	-
Série 3 : 9 402 093		148	148	148	148	-	-
Série 4 : 9 400 000		148	148	148	148	-	-
Actions ordinaires							
Émises et en circulation :							
Classe A : 342 000 410 (342 018 248 au 31 janvier 2004)		32	31	32	31	-	-
Classe B : 1 408 466 558 (1 407 566 670 au 31 janvier 2004)		1 411	1 408	1 411	1 408	-	-
Surplus d'apport		7	4	7	4	-	-
Bénéfices non répartis		310	532	310	532	-	-
Redressement de conversion reporté		73	128	73	128	-	-
Investissement dans BC		-	-	-	-	873	861
		<b>2 180</b>	<b>2 450</b>	<b>2 180</b>	<b>2 450</b>	<b>873</b>	<b>861</b>
		<b>19 373 \$</b>	<b>19 277 \$</b>	<b>16 178 \$</b>	<b>15 385 \$</b>	<b>5 298 \$</b>	<b>5 338 \$</b>

Engagements et éventualités

15

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

**BOMBARDIER INC.****États consolidés des résultats**

(Non vérifiés)

Pour les trois mois terminés les 31 juillet

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

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003
<b>Revenus</b>							
Fabrication		3 173 \$	3 148 \$	3 173 \$	3 148 \$	- \$	- \$
Services		404	392	404	392	-	-
Financement		81	82	-	-	107	127
Autres		218	196	218	196	-	-
		<b>3 876</b>	<b>3 818</b>	<b>3 795</b>	<b>3 736</b>	<b>107</b>	<b>127</b>
Coût des ventes		3 389	3 218	3 351	3 201	64	62
Frais de vente et frais généraux et d'administration		223	280	204	256	19	24
Amortissement		137	125	123	98	14	27
Recherche et développement		32	22	32	22	-	-
Éléments spéciaux	10	5	28	5	28	-	-
Bénéfice de BC		-	-	(6)	(9)	-	-
		<b>3 786</b>	<b>3 673</b>	<b>3 709</b>	<b>3 596</b>	<b>97</b>	<b>113</b>
Intérêts débiteurs, nets		90	145	86	140	10	14
		<b>46</b>	<b>37</b>	<b>46</b>	<b>37</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Bénéfice découlant des activités poursuivies							
avant impôts sur les bénéfices		44	108	40	103	10	14
Impôts sur les bénéfices		21	38	17	33	4	5
Bénéfice découlant des activités poursuivies		23	70	23	70	6	9
Perte découlant des activités abandonnées, après impôts	3	-	(2)	-	(2)	-	-
<b>Bénéfice net</b>		<b>23 \$</b>	<b>68 \$</b>	<b>23 \$</b>	<b>68 \$</b>	<b>6 \$</b>	<b>9 \$</b>
<b>Bénéfice par action :</b>	13						
De base et dilué							
Bénéfice découlant des activités poursuivies		0,01 \$	0,04 \$				
Bénéfice net		0,01 \$	0,04 \$				

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

**BOMBARDIER INC.****États consolidés des résultats**

(Non vérifiés)

Pour les six mois terminés les 31 juillet

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

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003
<b>Revenus</b>							
Fabrication		5 942 \$	5 838 \$	5 942 \$	5 838 \$	- \$	- \$
Services		845	757	845	757	-	-
Financement		165	171	-	-	215	273
Autres		452	384	452	384	-	-
		<b>7 404</b>	<b>7 150</b>	<b>7 239</b>	<b>6 979</b>	<b>215</b>	<b>273</b>
Coût des ventes		6 600	6 001	6 527	5 971	123	132
Frais de vente et frais généraux et d'administration		446	511	404	463	42	48
Amortissement		282	287	252	224	30	63
Recherche et développement		59	47	59	47	-	-
Éléments spéciaux	10	91	37	91	37	-	-
Bénéfice de BC		-	-	(12)	(19)	-	-
		<b>7 478</b>	<b>6 883</b>	<b>7 321</b>	<b>6 723</b>	<b>195</b>	<b>243</b>
		<b>(74)</b>	<b>267</b>	<b>(82)</b>	<b>256</b>	<b>20</b>	<b>30</b>
Intérêts débiteurs, nets		91	75	91	75	-	-
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies							
avant impôts sur les bénéfices		(165)	192	(173)	181	20	30
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices		(14)	67	(22)	56	8	11
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		(151)	125	(151)	125	12	19
Perte découlant des activités abandonnées, après impôts	3	-	(3)	-	(3)	-	-
<b>Bénéfice net (perte nette)</b>		<b>(151) \$</b>	<b>122 \$</b>	<b>(151) \$</b>	<b>122 \$</b>	<b>12 \$</b>	<b>19 \$</b>
<b>Bénéfice (perte) par action :</b>							
13							
De base et dilué(e)							
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		(0,09) \$	0,07 \$				
Bénéfice net (perte nette)		(0,09) \$	0,07 \$				

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

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

(Non vérifiés)

Pour les six mois terminés les 31 juillet

(en millions de dollars américains)

		<b>Bombardier Inc. consolidé</b>	
	<b>Note</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>
<b>Solde au début de la période</b>		<b>532 \$</b>	<b>778 \$</b>
Bénéfice net (perte nette)		<b>(151)</b>	122
Dividendes :			
Actions privilégiées		<b>(11)</b>	(11)
Actions ordinaires		<b>(60)</b>	(57)
Frais d'émission d'actions, après impôts	9	-	(23)
<b>Solde à la fin de la période</b>		<b>310 \$</b>	<b>809 \$</b>

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

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

(Non vérifiés)

Pour les trois mois terminés les 31 juillet

(en millions de dollars américains)

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003
<b>Activités d'exploitation</b>							
Bénéfice découlant des activités poursuivies		23 \$	70 \$	23 \$	70 \$	6 \$	9 \$
Éléments hors caisse :							
Amortissement		137	125	123	98	14	27
Bénéfice de BC		-	-	(6)	(9)	-	-
Pertes sur créances	4	7	17	-	-	7	17
Impôts reportés sur les bénéfices		23	20	20	17	3	3
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles		-	(3)	-	(3)	-	-
Charge relative aux régimes de rémunération à base d'actions	12	1	-	1	-	-	-
Éléments spéciaux	10	5	28	5	28	-	-
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	11	(115)	(356)	(69)	(351)	(46)	(5)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		81	(99)	97	(150)	(16)	51
<b>Activités d'investissement</b>							
Acquisitions d'immobilisations corporelles		(50)	(45)	(50)	(45)	-	-
Cessions d'immobilisations corporelles		3	17	3	17	-	-
Cessions d'actifs destinés à la vente		-	54	-	54	-	-
Variation nette des débiteurs financiers		451	494	-	-	451	494
Acquisitions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation - BC		(15)	(71)	-	-	(15)	(71)
Cessions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation - BC		86	198	-	-	86	198
Ajustements aux produits de cession d'activités abandonnées	3	(28)	-	(28)	-	-	-
Investissement dans BC / avances et prêts subordonnés à Bombardier		-	-	626	324	(626)	(324)
Autres		271	(156)	(38)	(28)	309	(128)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		718	491	513	322	205	169
<b>Activités de financement</b>							
Variation nette des emprunts à court terme		(165)	(397)	-	(25)	(165)	(372)
Produits de l'émission de dette à long terme		2	8	2	4	-	4
Remboursements de dette à long terme	8	(25)	(197)	(13)	(106)	(12)	(91)
Émission d'actions, après les frais connexes		1	-	1	-	-	-
Dividendes versés		(65)	(62)	(65)	(62)	-	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(252)	(648)	(75)	(189)	(177)	(459)
Incidence des fluctuations de taux de change							
sur les espèces et quasi-espèces		(38)	(80)	(39)	16	1	(96)
Flux de trésorerie liés aux activités poursuivies		509	(336)	496	(1)	13	(335)
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	3	-	(29)	-	(29)	-	-
<b>Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces</b>		<b>509</b>	<b>(365)</b>	<b>496</b>	<b>(30)</b>	<b>13</b>	<b>(335)</b>
<b>Espèces et quasi-espèces au début de la période</b>		<b>1 732</b>	<b>886</b>	<b>1 699</b>	<b>298</b>	<b>33</b>	<b>588</b>
<b>Espèces et quasi-espèces à la fin de la période<sup>(1)</sup></b>		<b>2 241 \$</b>	<b>521 \$</b>	<b>2 195 \$</b>	<b>268 \$</b>	<b>46 \$</b>	<b>253 \$</b>

<sup>(1)</sup> Composées des éléments suivants :

Espèces et quasi-espèces liées aux:							
Activités poursuivies		2 241 \$	498 \$	2 195 \$	245 \$	46 \$	253 \$
Activités abandonnées		-	23	-	23	-	-
		<b>2 241 \$</b>	<b>521 \$</b>	<b>2 195 \$</b>	<b>268 \$</b>	<b>46 \$</b>	<b>253 \$</b>

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

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

(Non vérifiés)

Pour les six mois terminés les 31 juillet

(en millions de dollars américains)

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2004	2003	2004	2003	2004	2003
<b>Activités d'exploitation</b>							
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		(151) \$	125 \$	(151) \$	125 \$	12 \$	19 \$
Éléments hors caisse :							
Amortissement		282	287	252	224	30	63
Bénéfice de BC		-	-	(12)	(19)	-	-
Pertes sur créances	4	18	36	-	-	18	36
Impôts reportés sur les bénéfices		(23)	40	(28)	33	5	7
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles		-	(10)	-	(10)	-	-
Charge relative aux régimes de rémunération à base d'actions	12	3	-	3	-	-	-
Éléments spéciaux	10	91	37	91	37	-	-
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	11	(189)	(1 742)	(212)	(1 676)	23	(66)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		31	(1 227)	(57)	(1 286)	88	59
<b>Activités d'investissement</b>							
Acquisitions d'immobilisations corporelles		(114)	(169)	(113)	(168)	(1)	(1)
Cessions d'immobilisations corporelles		6	111	6	96	-	15
Cessions d'actifs destinés à la vente		-	54	-	54	-	-
Variation nette des débiteurs financiers		137	1 232	-	-	137	1 232
Acquisitions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation - BC		(28)	(92)	-	-	(28)	(92)
Cessions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation - BC		171	269	-	-	171	269
Ajustements aux produits de cession d'activités abandonnées	3	(28)	-	(28)	-	-	-
Investissement dans BC / avances et prêts subordonnés à Bombardier		-	-	644	182	(644)	(182)
Autres		279	(290)	(45)	(39)	324	(251)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		423	1 115	464	125	(41)	990
<b>Activités de financement</b>							
Variation nette des emprunts à court terme		-	(304)	-	396	-	(700)
Produits de l'émission de dette à long terme		761	8	761	4	-	4
Remboursements de dette à long terme	8	(38)	(386)	(26)	(114)	(12)	(272)
Émission d'actions, après les frais connexes	9	3	807	3	807	-	-
Dividendes versés		(71)	(67)	(71)	(67)	-	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		655	58	667	1 026	(12)	(968)
Incidence des fluctuations de taux de change							
sur les espèces et quasi-espèces		(89)	31	(89)	56	-	(25)
Flux de trésorerie liés aux activités poursuivies		1 020	(23)	985	(79)	35	56
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	3	-	(138)	-	(138)	-	-
<b>Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces</b>		<b>1 020</b>	<b>(161)</b>	<b>985</b>	<b>(217)</b>	<b>35</b>	<b>56</b>
<b>Espèces et quasi-espèces au début de la période</b>		<b>1 221</b>	<b>682</b>	<b>1 210</b>	<b>485</b>	<b>11</b>	<b>197</b>
<b>Espèces et quasi-espèces à la fin de la période<sup>(1)</sup></b>		<b>2 241 \$</b>	<b>521 \$</b>	<b>2 195 \$</b>	<b>268 \$</b>	<b>46 \$</b>	<b>253 \$</b>

<sup>(1)</sup> Composées des éléments suivants :

Espèces et quasi-espèces liées aux:							
Activités poursuivies		2 241 \$	498 \$	2 195 \$	245 \$	46 \$	253 \$
Activités abandonnées		-	23	-	23	-	-
		<b>2 241 \$</b>	<b>521 \$</b>	<b>2 195 \$</b>	<b>268 \$</b>	<b>46 \$</b>	<b>253 \$</b>

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



## NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

(Non vérifiées)

Pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004

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

### PRÉSENTATION DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

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

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

En date du 1<sup>er</sup> février 2004, la Société a changé ses monnaies fonctionnelles, passant du dollar canadien et de la livre sterling au dollar américain pour les activités du secteur aéronautique au Canada et au Royaume-Uni, et du dollar canadien et du peso mexicain au dollar américain pour les activités canadiennes et mexicaines du secteur transport. Les activités européennes du secteur transport continuent d'utiliser principalement les monnaies d'Europe occidentale comme monnaies fonctionnelles. Aucun gain ni aucune perte de change n'a découlé du changement de monnaies fonctionnelles. La proportion grandissante de revenus, de coûts, d'arrangements intersociétés, de dépenses en capital et de dettes à long terme libellées en dollars américains a justifié ce changement.

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

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

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

#### ***Bombardier Inc. consolidé***

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

#### ***Bombardier***

Cette colonne représente les activités des deux secteurs manufacturiers de la Société (aéronautique et transport). Les opérations et les soldes entre ces secteurs ont été éliminés, tandis que les opérations et les soldes entre Bombardier et BC n'ont pas été éliminés. L'investissement de Bombardier dans BC est comptabilisé à la valeur de consolidation et comprend les capitaux propres de BC ainsi que la dette subordonnée de Bombardier dans BC. L'ancien secteur produits récréatifs de Bombardier, vendu le 18 décembre 2003, est présenté comme activité abandonnée.

#### ***BC***

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

## **1. ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES**

Les états financiers consolidés intermédiaires comprennent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales, presque toutes détenues en propriété exclusive. Ils comprennent aussi la quote-part de la Société dans ses coentreprises. La date de fin d'exercice de la plupart des entités légales du secteur transport est le 31 décembre. Par conséquent, la Société consolide ces activités avec le reste de ses activités avec un écart d'un mois. Si des opérations ou des événements importants surviennent au cours de ce mois, ils sont comptabilisés dans les états financiers consolidés intermédiaires de la Société.

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

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

## **2. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES**

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

Le 17 décembre 2003, le CPN a publié le CPN-142 intitulé « Accords de prestations multiples générateurs de produits ». Le CPN-142 porte sur certains aspects de la comptabilisation, par un fournisseur, des accords en vertu desquels celui-ci exécutera de multiples activités génératrices de revenus. La Société a adopté prospectivement ces nouvelles règles en date du 1<sup>er</sup> février 2004. En conséquence, les revenus provenant de la vente de parts d'avions sont maintenant comptabilisés au cours de la période où les services connexes sont rendus au client plutôt qu'au moment du transfert du titre de propriété au client. Au moment de la vente, le produit tiré de la vente est comptabilisé à titre de revenus reportés et est inclus dans les créditeurs et frais courus et la valeur comptable des stocks connexes est transférée au poste actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres, et est amortie sur la durée de vie estimative de l'actif. L'adoption de ces règles dans le secteur aéronautique a entraîné une réduction des revenus de fabrication d'environ 49 millions \$ et 89 millions \$ pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004 et n'a eu aucun effet important sur le bénéfice net (perte nette) et sur le bénéfice (perte) par action pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004. Ces règles n'ont eu aucune incidence importante sur la situation financière et les résultats d'exploitation intermédiaires du secteur transport.

En décembre 2001, le Conseil des normes comptables a publié la Note d'orientation concernant la comptabilité (NOC-13) intitulée « Relations de couverture », dans sa version modifiée. En juin 2002, le CPN-128 intitulé « Comptabilisation des instruments financiers dérivés détenus à des fins de négociation ou de spéculation ou à des fins autres que de couverture » a aussi été publié. La NOC-13 établit les critères pour l'identification, la désignation, la documentation et l'efficacité des relations de couverture, aux fins de l'application de la comptabilité de couverture. Le CPN-128 établit qu'un instrument financier dérivé autonome qui donne lieu à un actif financier ou à un passif financier et qui est détenu à des fins de négociation ou de spéculation ou ne répond pas aux conditions de la comptabilité de couverture exposées dans la NOC-13, devrait être constaté dans le bilan et évalué à la juste valeur, et les variations de la juste valeur devraient être constatées dans les résultats de la période. La Société a adopté la NOC-13 et le CPN-128 en date du 1<sup>er</sup> février 2004. L'adoption de ces nouvelles recommandations n'a eu aucun effet important sur les états financiers consolidés intermédiaires.

### 3. ACTIVITÉS ABANDONNÉES

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

Les résultats des activités abandonnées étaient comme suit :

	Trois mois terminés le 31 juillet 2003		Six mois terminés le 31 juillet 2003	
Revenus	358	\$	700	\$
Coût des ventes et frais d'exploitation <sup>(1)</sup>	343		672	
Amortissement	12		20	
Intérêts débiteurs, montant net	7		13	
	362		705	
Perte avant impôts sur les bénéfices	(4)		(5)	
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	(2)		(2)	
Perte découlant des activités abandonnées	(2)	\$	(3)	\$
Perte par action de base et diluée	-	\$	-	\$

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

Les flux de trésorerie liés aux activités abandonnées étaient comme suit :

	Trois mois terminés le 31 juillet 2003		Six mois terminés le 31 juillet 2003	
Activités d'exploitation	(32)	\$	(132)	\$
Activités d'investissement	5		-	
Activités de financement	(1)		(1)	
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	(1)		(5)	
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	(29)	\$	(138)	\$

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

#### 4. DÉBITEURS FINANCIERS

Les débiteurs financiers de BC étaient comme suit :

	31 juillet 2004		31 janvier 2004	
<b>Portefeuilles d'activités poursuivies</b>				
Financement de stocks <sup>(1)</sup>	1 643	\$	1 865	\$
Financement de débiteurs <sup>(2)</sup>	39		63	
	<b>1 682</b>		<b>1 928</b>	
Avions commerciaux				
Financement provisoire	715		516	
Crédit-bail à long terme	90		75	
	<b>805</b>		<b>591</b>	
	<b>2 487</b>		<b>2 519</b>	
Provision pour pertes sur créances	(20)		(29)	
<b>Total - Portefeuilles d'activités poursuivies</b>	<b>2 467</b>		<b>2 490</b>	
<b>Portefeuilles en liquidation progressive</b>				
Maisons usinées <sup>(3)</sup>	197		234	
Avions d'affaires	180		200	
Financement de biens de consommation	117		147	
Matériel industriel	21		32	
Autres	25		52	
	<b>540</b>		<b>665</b>	
Provision pour pertes sur créances	(37)		(28)	
<b>Total - Portefeuilles en liquidation progressive</b>	<b>503</b>		<b>637</b>	
	<b>2 970</b>	<b>\$</b>	<b>3 127</b>	<b>\$</b>

<sup>(1)</sup> Comprend 1 354 millions \$ titrisés auprès de tiers au 31 juillet 2004 (1 193 millions \$ au 31 janvier 2004).

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

<sup>(3)</sup> En outre, BC gère des portefeuilles de prêts visant des maisons usinées détenus par des entités de titrisation publiques s'élevant à 1 085 millions \$ au 31 juillet 2004 (1 175 millions \$ au 31 janvier 2004).

#### Provision pour pertes sur créances

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

	Trois mois terminés les 31 juillet		Six mois terminés les 31 juillet	
	2004	2003	2004	2003
Solde au début de la période	54	94	57	99
Provision pour pertes sur créances	7	17	18	36
Montants radiés, après recouvrements	(4)	(33)	(18)	(58)
Incidence des fluctuations de taux de change	-	-	-	1
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>57</b>	<b>78</b>	<b>57</b>	<b>78</b>

Les débiteurs financiers douteux pour les portefeuilles d'activités poursuivies et les portefeuilles en liquidation progressive totalisaient respectivement 4 millions \$ et 58 millions \$ au 31 juillet 2004 (respectivement 6 millions \$ et 70 millions \$ au 31 janvier 2004). Les actifs repris s'élevaient à 24 millions \$ au 31 juillet 2004 (37 millions \$ au 31 janvier 2004).

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

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

	31 juillet 2004		31 janvier 2004	
	Coût	Valeur comptable nette	Coût	Valeur comptable nette
<b>Bombardier</b>				
Avions d'occasion loués en vertu de contrats de location-exploitation	117 \$	87 \$	90 \$	86 \$
Avions du programme de multipropriété	86	84	-	-
	<b>203 \$</b>	<b>171 \$</b>	<b>90 \$</b>	<b>86 \$</b>
<b>BC</b>				
<b>Portefeuille d'activités poursuivies</b>				
Avions commerciaux	264	167	320	207
<b>Portefeuilles en liquidation progressive</b>				
Avions d'affaires	74	53	255	174
Crédit-bail pour wagons	52	37	53	39
Matériel industriel	51	30	52	35
Autres	31	16	32	17
	<b>208</b>	<b>136</b>	<b>392</b>	<b>265</b>
Total - BC	<b>472</b>	<b>303</b>	<b>712</b>	<b>472</b>
	<b>675 \$</b>	<b>474 \$</b>	<b>802 \$</b>	<b>558 \$</b>

## 6. STOCKS

Les stocks de Bombardier étaient comme suit :

	31 juillet 2004	31 janvier 2004
Matières premières	120 \$	80 \$
Programmes aéronautiques	1 542	1 621
Contrats à long terme	1 584	1 838
Produits finis	901	801
	<b>4 147 \$</b>	<b>4 340 \$</b>

Les coûts engagés et les marges comptabilisées sur les contrats à long terme ainsi que les coûts engagés relatifs aux programmes aéronautiques en cours s'établissaient respectivement à 4 277 millions \$ et 2 179 millions \$ au 31 juillet 2004 (respectivement 4 154 millions \$ et 2 203 millions \$ au 31 janvier 2004). Les avances reçues et les facturations progressives sur les contrats à long terme et les programmes aéronautiques en cours totalisaient respectivement 4 576 millions \$ et 1 196 millions \$ au 31 juillet 2004 (respectivement 4 400 millions \$ et 1 184 millions \$ au 31 janvier 2004), dont respectivement 1 883 millions \$ et 559 millions \$ constituaient un passif présenté à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes au 31 juillet 2004 (respectivement 2 084 millions \$ et 602 millions \$ au 31 janvier 2004).

Au 31 juillet 2004, les produits finis comprenaient huit avions neufs, non rattachés à une commande ferme, totalisant 83 millions \$ et 24 avions d'occasion totalisant 136 millions \$ (quatre avions neufs totalisant 53 millions \$ et 23 avions d'occasion totalisant 161 millions \$ au 31 janvier 2004).

## 7. EMPRUNTS À COURT TERME

Les emprunts à court terme étaient comme suit :

	31 juillet 2004		31 janvier 2004	
<b>Bombardier</b>	-	\$	-	\$
<b>BC</b>	232		232	
	232	\$	232	\$

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

### Bombardier

31 juillet 2004							
Facilités de crédit	Montants confirmés	Montants prélevés	Lettres de crédit émises	Montants disponibles	Taux de fin de période	Taux moyen	Échéance (exercice)
Européenne	4 382 \$	- \$	3 012 \$	1 370 \$	-	-	2006-2008
Nord-américaine	1 302	-	1 069	233	-	-	2005-2006
	5 684 \$	- \$	4 081 \$	1 603 \$			

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

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

Les lettres de crédit restantes émises relativement à l'acquisition d'Adtranz s'élevaient à 225 millions \$ au 31 juillet 2004 (286 millions \$ au 31 janvier 2004).

Outre les lettres de crédit émises présentées dans les tableaux ci-dessus, Bombardier avait 186 millions \$ de lettres de crédit émises au 31 juillet 2004 (306 millions \$ au 31 janvier 2004).

### BC

31 juillet 2004						
Facilités de crédit	Montants confirmés	Montants prélevés <sup>(1)</sup>	Montants disponibles	Taux de fin de période	Taux moyen <sup>(2)</sup>	Échéance (exercice)
Lignes renouvelables	600 \$	- \$	600 \$	-	1,8 %	2006
Financement de stocks titrisés	397	232	165	2,1%	2,0 %	2005
	997 \$	232 \$	765 \$			

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

<sup>(2)</sup> Taux moyen calculé pour la période de six mois terminée le 31 juillet 2004.

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

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

## 8. DETTE À LONG TERME

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

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

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

## 9. CAPITAL SOCIAL

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

## 10. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Le 16 mars 2004, le conseil d'administration de la Société a approuvé un plan de restructuration afin de réduire la structure de coûts du secteur transport. Ce plan de restructuration a été lancé en raison de l'importante surcapacité des usines de fabrication. La charge de 5 millions \$ constatée au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2004 est liée à des dépréciations d'actifs additionnelles et la charge de 91 millions \$ constatée au cours du semestre terminé le 31 juillet 2004 reflète principalement les coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire ainsi que les coûts de fermeture de sites liés au plan de restructuration. Des coûts d'environ 143 millions \$ relatifs à ce plan de restructuration devraient être comptabilisés comme éléments spéciaux d'ici la fin des exercices 2005 et 2006.

Au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2003, la Société a comptabilisé des éléments spéciaux dans le secteur aéronautique totalisant 28 millions \$, incluant des charges de 30 millions \$ liées aux coûts des indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire, et un gain de 2 millions \$ réalisé lors de la vente de l'aéroport municipal de Belfast. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2003, les éléments spéciaux dans le secteur aéronautique s'élevaient à 37 millions \$ et incluaient des charges de 39 millions \$ liées aux coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire, et un gain de 2 millions \$ réalisé lors de la vente de l'aéroport municipal de Belfast.

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

	Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire		Autres		Total	
Solde au 30 avril 2004	207	\$	67	\$	274	\$
Charge courante	-		5		5	
Variations des estimations	-		-		-	
Éléments hors caisse	-		(23)		(23)	
Paiements	(30)		-		(30)	
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)		1		(1)	
<b>Solde au 31 juillet 2004</b>	<b>175</b>	<b>\$</b>	<b>50</b>	<b>\$</b>	<b>225</b>	<b>\$</b>

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

	Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire		Autres		Total	
Solde au 31 janvier 2004	179	\$	37	\$	216	\$
Charge courante	53		38		91	
Variations des estimations	-		-		-	
Éléments hors caisse	-		(23)		(23)	
Paiements	(50)		(1)		(51)	
Incidence des fluctuations de taux de change	(7)		(1)		(8)	
<b>Solde au 31 juillet 2004</b>	<b>175</b>	<b>\$</b>	<b>50</b>	<b>\$</b>	<b>225</b>	<b>\$</b>

## 11. VARIATIONS NETTES DES SOLDES HORS CAISSE LIÉS À L'EXPLOITATION

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

	Trois mois terminés les 31 juillet		Six mois terminés les 31 juillet	
	2004	2003	2004	2003
<b>Bombardier</b>				
Débiteurs	(134)	\$ 60	(37)	\$ (135)
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres	(51)	-	(85)	-
Stocks – montant brut	(77)	153	(302)	(444)
Créditeurs et frais courus	183	(257)	77	(659)
Avances et facturations progressives				
Déduites des stocks	57	(342)	510	(182)
Présentées comme passif	(16)	45	(209)	(250)
Passifs au titre des prestations constituées, montant net	25	(10)	(114)	(6)
Autres	(56)	-	(52)	-
	(69)	(351)	(212)	(1 676)
<b>BC</b>				
Débiteurs	5	(1)	41	(18)
Créditeurs et frais courus	(39)	53	(21)	(56)
Autres	(12)	(57)	3	8
	(46)	(5)	23	(66)
	(115)	\$ (356)	(189)	\$ (1 742)

## 12. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

### Dépense liée à la rémunération à base d'actions

La Société a commencé à imputer aux résultats, à compter du 1<sup>er</sup> février 2003, la rémunération à base d'actions versée aux employés au moyen de la méthode de la juste valeur pour toutes les attributions consenties ou modifiées après le 1<sup>er</sup> février 2003, conformément aux nouvelles recommandations comptables relatives à la rémunération et aux autres paiements à base d'actions. Des charges de 1 million \$ et de 3 millions \$ ont été comptabilisées au cours du trimestre et du semestre terminés le 31 juillet 2004.



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

	Trois mois terminés les 31 juillet		Six mois terminés les 31 juillet	
	2004	2003	2004	2003
Nombre d'options d'achat d'actions attribuées	14 385 000	6 862 000	14 767 520	6 862 000
Juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution	1,05 \$	1,08 \$	1,08 \$	1,08 \$

Respectivement 56 334 831 et 44 073 986 d'options d'achat d'actions étaient émises et en cours au 31 juillet 2004 et au 31 janvier 2004.

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

	Trois mois terminés les 31 juillet		Six mois terminés les 31 juillet	
	2004	2003	2004	2003
Taux d'intérêt sans risque	4,20 %	3,55 %	4,18 %	3,55 %
Durée prévue	5 ans	5 ans	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	49,10 %	50,90 %	49,10 %	50,90 %
Taux de dividende prévu de l'action	1,20 %	1,20 %	1,20 %	1,20 %

#### Information pro forma sur la juste valeur des options d'achat d'actions

Avant le 1<sup>er</sup> février 2003, la Société comptabilisait les options attribuées en vertu de ses régimes d'options d'achat d'actions à titre d'opérations portant sur les capitaux propres. Si les options attribuées au cours de l'exercice 2003 avaient été comptabilisées selon la méthode de la juste valeur, le bénéfice net pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004 aurait diminué de 1 million \$, et la perte nette pour le semestre terminé le 31 juillet 2004 aurait augmenté de 2 millions \$, alors que le bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) serait resté(e) égal(e) à celui (celle) déclaré(e). Pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2003, le bénéfice net aurait diminué respectivement de 2 millions \$ et de 3 millions \$ et le bénéfice par action de base et dilué serait resté égal à celui déclaré. Les données pro forma ne donnent pas effet aux options d'achat d'actions attribuées avant le 1<sup>er</sup> février 2002.

### 13. BÉNÉFICE (PERTE) PAR ACTION

Le tableau ci-après présente le bénéfice (la perte) par action de base et dilué(e). Le nombre d'actions et d'options est exprimé en milliers.

	Trois mois terminés les 31 juillet		Six mois terminés les 31 juillet	
	2004	2003	2004	2003
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	23 \$	70 \$	(151) \$	125 \$
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	(5)	(6)	(11)	(11)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies disponible pour les porteurs d'actions ordinaires	18	64	(162)	114
Perte découlant des activités abandonnées, après impôts	-	(2)	-	(3)
Bénéfice net (perte nette) disponible pour les porteurs d'actions ordinaires	18 \$	62 \$	(162) \$	111 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 750 343	1 748 099	1 750 117	1 592 046
Effet net des options d'achat d'actions	636	845	1 041	782
Nombre dilué moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 750 979	1 748 944	1 751 158	1 592 828
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) :				
Découlant des activités poursuivies	0,01 \$	0,04 \$	(0,09) \$	0,07 \$
Découlant des activités abandonnées	-	-	-	-
	0,01 \$	0,04 \$	(0,09) \$	0,07 \$

Pour les périodes de trois mois terminées les 31 juillet 2004 et 2003, respectivement 47 574 165 et 44 181 020 d'options d'achat d'actions, et pour les périodes de six mois terminées les 31 juillet 2004 et 2003, respectivement 46 214 728 et 44 265 020 d'options d'achat d'actions ont été exclues du calcul du bénéfice par action dilué, puisque la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou aux seuils prédéterminés du cours des actions classe B (droits de vote limités) de la Société pour les périodes respectives. Pour la période de six mois terminée le 31 juillet 2004, l'effet des options d'achat d'actions potentiellement exerçables sur la perte par action ordinaire découlant des activités poursuivies est antidilutif; par conséquent, la perte par action de base et diluée découlant des activités poursuivies est la même.

### 14. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Les composantes du coût des avantages pour les trimestres terminés les 31 juillet étaient comme suit :

	2004		2003	
	Retraite	Autres avantages	Retraite <sup>(1)</sup>	Autres avantages <sup>(1)</sup>
Coût des services rendus au cours de la période	39 \$	2 \$	39 \$	2 \$
Intérêts débiteurs	68	5	61	3
Rendement prévu des actifs des régimes	(56)	-	(50)	-
Amortissement des coûts des services passés	1	-	2	-
Amortissement de la perte actuarielle	17	2	8	1
Perte (gain) de compression	-	-	1	(1)
Gain sur règlement	-	-	(1)	-
Prestations spéciales de cessation d'emploi	-	-	2	-
	69 \$	9 \$	62 \$	5 \$

<sup>(1)</sup> Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2003, le coût des avantages comptabilisé comprend 4 millions \$ relatifs à l'ancien secteur produits récréatifs de la Société. Ce montant est inclus dans la perte découlant des activités abandonnées dans les états consolidés des résultats intermédiaires.

Les composantes du coût des avantages pour les semestres terminés les 31 juillet étaient comme suit :

	2004		2003	
	Retraite	Autres avantages	Retraite <sup>(1)</sup>	Autres avantages <sup>(1)</sup>
Coût des services rendus au cours de la période	78 \$	5 \$	77 \$	5 \$
Intérêts débiteurs	136	9	119	7
Rendement prévu des actifs des régimes	(113)	-	(99)	-
Amortissement des coûts des services passés	2	-	4	-
Amortissement de la perte actuarielle	35	4	16	1
Perte (gain) de compression	-	-	1	(2)
Gain sur règlement	-	-	(1)	-
Prestations spéciales de cessation d'emploi	-	-	4	-
	<b>138 \$</b>	<b>18 \$</b>	<b>121 \$</b>	<b>11 \$</b>

<sup>(1)</sup> Pour le semestre terminé le 31 juillet 2003, le coût des avantages comptabilisé comprend 8 millions \$ relatifs à l'ancien secteur produits récréatifs de la Société. Ce montant est inclus dans la perte découlant des activités abandonnées dans les états consolidés des résultats intermédiaires.

## 15. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	31 juillet 2004		31 janvier 2004	
	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations
<b>Ventes d'avions</b>				
Crédit (a)	1 049 \$		1 085 \$	
Valeur résiduelle (a)	2 595		2 403	
Risques mutuellement exclusifs <sup>(1)</sup>	(840)		(866)	
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	<b>2 804 \$</b>	<b>864 \$</b>	<b>2 622 \$</b>	<b>825 \$</b>
Options de reprise (b)	1 511	30	1 983	45
Options de vente (c)	40	10	81	23
<b>Autres<sup>(2)</sup></b>				
Crédit (e)	45	-	45	-
Valeur résiduelle (e)	119	-	118	-
Obligations de rachat (f)	169	-	185	-
Garanties d'exécution (g)	1 073	-	1 889	-

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

<sup>(2)</sup> De plus, la Société a aussi fourni d'autres garanties (voir le paragraphe h).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle dans le cadre d'une vente d'avions représente la valeur nominale de ces garanties compte non tenu de l'avantage net prévu de la valeur estimative de l'avion et autres garanties disponibles pour réduire le risque de la Société découlant de ces garanties. Des provisions pour pertes anticipées ont été établies pour couvrir les risques liés à ces garanties après prise en considération de la valeur estimative de revente des avions, laquelle est fondée sur des évaluations indépendantes de tiers, du produit anticipé d'autres garanties couvrant de tels risques et des obligations disponibles pour réduire les risques. Le produit anticipé des garanties devrait couvrir le total des risques de crédit et de valeur résiduelle de la Société compte tenu des provisions et des obligations.

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

Bombardier fournit des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de location ainsi que des services liés à la revente d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance à diverses périodes jusqu'en 2026. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit éventuel a trait à des clients exploitant des lignes aériennes commerciales. Le risque de crédit relatif à trois clients de l'aviation commerciale représentait 53 % du total du risque de crédit maximal au 31 juillet 2004.

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

Moins d'un an	17	\$
De 1 à 5 ans	125	
De 6 à 10 ans	557	
De 11 à 15 ans	711	
Par la suite	1 185	
	2 595	\$

b) Options de reprise

Dans le cadre de la vente d'avions neufs, la Société offre de temps à autre à ses clients des options de reprise. Ces options offrent aux clients la reprise de leur avion d'occasion, à un montant prédéterminé et pendant une période prédéterminée, conditionnelle à l'achat d'un avion neuf. L'engagement de la Société visant l'achat d'avions d'occasion se présentait comme suit au 31 juillet 2004 :

Moins d'un an	981	\$
De 1 à 3 ans	184	
De 4 à 5 ans	199	
Par la suite	147	
	1 511	\$

La Société réévalue ses engagements d'achat d'avions avec reprise par rapport à la juste valeur prévue des avions et comptabilise les pertes anticipées à titre d'imputation aux bénéficiaires. La juste valeur d'un avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information acquise relative à la vente d'avions semblables sur le marché secondaire. La Société avait comptabilisé des provisions de 21 millions \$ au 31 juillet 2004, (24 millions \$ au 31 janvier 2004) à l'égard des pertes anticipées sur les options de reprise. De plus, la Société avait comptabilisé une provision de 9 millions \$ au 31 juillet 2004 (21 millions \$ au 31 janvier 2004) à l'égard des options de reprise relatives à des engagements fermes d'acheter des avions neufs.

c) Options de vente multipropriété

En vertu du programme nord-américain de multipropriété *Bombardier Flexjet*, certains clients peuvent échanger leurs parts d'avion à des montants prédéterminés pour des parts d'avion d'un plus grand modèle à des montants prédéterminés. L'engagement total à racheter des parts d'avion, en échange de parts d'un plus grand modèle, atteignait 40 millions \$ au 31 juillet 2004 (81 millions \$ au 31 janvier 2004). La Société a comptabilisé une provision de 10 millions \$ au 31 juillet 2004 (23 millions \$ au 31 janvier 2004) pour des pertes anticipées, selon la probabilité que ces options soient exercées.

En outre, la Société offre à ses clients l'option de leur revendre leurs parts d'avion à la juste valeur estimative si l'option est exercée au cours d'une période prédéterminée à compter de la date de l'achat. L'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondées sur les justes valeurs courantes estimatives totalisait 502 millions \$ au 31 juillet 2004 (504 millions \$ au 31 janvier 2004). Étant donné que le prix d'achat est établi à la valeur marchande des reprises, la Société n'encourt pas de risque hors bilan lié à ces options.

d) Engagements de financement

La Société s'est engagée à fournir du financement dans le cadre de commandes en main qui, déduction faite du financement par des tiers déjà en place, s'élevait à 4,1 milliards \$ au 31 juillet 2004 (3,5 milliards \$ au 31 janvier 2004). Ces engagements sont liés aux avions faisant l'objet de commandes fermes, dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2010 et ont des dates d'échéance fixées à l'avance. La Société atténue son exposition au risque de crédit en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement que les parties faisant l'objet de la garantie doivent satisfaire avant de bénéficier de l'engagement de la Société.

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

Dans le cadre de la vente de certain matériel de transport sur rail, Bombardier a fourni une garantie de crédit à l'égard du paiement de location. Cette garantie vient à échéance en 2020 et ne concerne qu'un seul client. En outre, à la date d'échéance de certaines ententes de financement et autres, la Société fournit des garanties portant sur la valeur résiduelle, principalement liées au secteur transport, pouvant pour la plupart être exercées en 2014.

f) Obligations de rachat

La Société a offert à certains prestataires de financement et à certains clients, principalement dans le secteur transport, le droit, à certaines conditions, de revendre le matériel à la Société à des prix prédéterminés. Les montants de 169 millions \$ au 31 juillet 2004 et au 31 janvier 2004 avaient trait à deux ententes en vertu desquelles la Société peut être tenue, à compter de 2008, et en cas de manquement au paiement de la part du client au prestataire de financement, de racheter le matériel. En outre, à trois dates distinctes, à compter de 2008, la Société peut également être tenue de racheter le matériel. Dans le cadre de cet engagement, des fonds ont été déposés par le client dans un compte de dépôt en garantie qui, avec l'intérêt accumulé, devrait couvrir entièrement le risque de la Société.

g) Garanties d'exécution

Pour certains projets effectués dans le cadre de consortiums ou de véhicules de partenariat dans le secteur transport, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Dans le cours normal des affaires en vertu de ces obligations conjointes et solidaires ou dans le cadre de garanties d'exécution qui peuvent être émises à cet égard, chaque partenaire est généralement responsable face au client d'un manquement d'un autre partenaire. Ces projets prévoient normalement des contre-indemnités entre partenaires. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client.

Le risque maximal de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait environ 333 millions \$ au 31 juillet 2004 (1 135 millions \$ au 31 janvier 2004). Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur contractuelle totale revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque de la Société totaliserait environ 740 millions \$ au 31 juillet 2004 (754 millions \$ au 31 janvier 2004). Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé et aucun passif important n'a été constaté dans les états financiers consolidés intermédiaires relativement à ces obligations et garanties.

h) Autres

Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limite spécifique à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces indemnités.

**Opérations de cession-bail**

BC et Bombardier ont conclu des opérations de cession-bail avec des tiers portant essentiellement sur des wagons à marchandises qui, en grande partie, ont été loués simultanément à des exploitants. Les montants totaux des garanties portant sur la valeur résiduelle liée à ces opérations s'élevaient à 24 millions \$ au 31 juillet 2004 et au 31 janvier 2004.

### **Contrats de location-exploitation**

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

### **Litiges**

La Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en suspens devant divers tribunaux en matière de responsabilité de produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes. La direction est d'avis que la Société a établi des provisions adéquates pour couvrir les pertes éventuelles et les montants non recouvrables des sociétés d'assurance, le cas échéant, relatifs à ces poursuites.

## **16. INFORMATION SECTORIELLE**

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

Bombardier Aéronautique fabrique des avions d'affaires, des avions régionaux et des avions amphibies et fournit des services connexes. Il offre des gammes complètes de biréacteurs régionaux et de turbopropulseurs commerciaux, un vaste éventail de biréacteurs d'affaires, ainsi que le programme de multipropriété *Bombardier Flexjet*, des services techniques, des services de maintenance d'avions et des services de formation au pilotage.

Bombardier Transport, chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes, offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers ainsi que de systèmes complets de transport sur rail. De plus, Bombardier Transport fabrique des locomotives, des wagons à marchandises, des navettes aéroportuaires et des systèmes de propulsion et de contrôle et fournit des systèmes de contrôle ferroviaire. Bombardier Transport fournit également des services de maintenance.

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

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le rapport annuel de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2004, à l'exception des modifications de recommandations et de règles comptables décrites à la note 2. La direction évalue le rendement de chaque secteur en fonction du bénéfice ou de la perte avant impôts sur les bénéfices. Les services intersectoriels sont comptabilisés aux prix courants du marché comme s'ils étaient fournis à des tiers.

Les intérêts débiteurs nets du siège social sont attribués aux secteurs manufacturiers selon leurs actifs nets, calculés comme suit : la moitié du taux préférentiel canadien est imputée aux actifs utilisés bruts, moins les intérêts sur les avances de clients calculés au taux préférentiel canadien. Le solde des intérêts débiteurs réels non alloués est attribué à chaque secteur manufacturier en fonction de ses actifs nets. La Société n'attribue pas d'intérêts débiteurs du siège social au secteur BC. Les actifs nets excluent les espèces et quasi-espèces, l'investissement dans BC et les avances et prêts subordonnés à Bombardier et les impôts sur les bénéfices reportés et sont réduits des créditeurs et frais courus, des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes ainsi que du passif au titre des prestations constituées. La plupart des dépenses du siège social sont attribuées en fonction des revenus de chaque secteur.

Le tableau contenant le détail de l'information sectorielle se trouve ci-après.

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

## INFORMATION SECTORIELLE

(Non vérifiée)

Pour les trois mois terminés les 31 juillet

(en millions de dollars américains)

Secteurs d'activité	Bombardier Inc. consolidé		Aéronautique		Transport		BC	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
<b>Revenus de tiers</b>	<b>3 876 \$</b>	3 818 \$	<b>1 952 \$</b>	2 052 \$	<b>1 843 \$</b>	1 684 \$	<b>81 \$</b>	82 \$
Revenus intersectoriels	-	-	-	-	4	3	26	45
<b>Revenus sectoriels</b>	<b>3 876</b>	3 818	<b>1 952</b>	2 052	<b>1 847</b>	1 687	<b>107</b>	127
Coût des ventes	<b>3 389</b>	3 218	<b>1 726</b>	1 783	<b>1 629</b>	1 421	<b>64</b>	62
Frais de vente et frais généraux et d'administration	<b>223</b>	280	<b>85</b>	92	<b>119</b>	164	<b>19</b>	24
Amortissement	<b>137</b>	125	<b>87</b>	71	<b>36</b>	27	<b>14</b>	27
Recherche et développement	<b>32</b>	22	<b>12</b>	13	<b>20</b>	9	-	-
Éléments spéciaux	<b>5</b>	28	-	28	<b>5</b>	-	-	-
	<b>3 786</b>	3 673	<b>1 910</b>	1 987	<b>1 809</b>	1 621	<b>97</b>	113
	<b>90</b>	145	<b>42</b>	65	<b>38</b>	66	<b>10</b>	14
Intérêts débiteurs (crédoiteurs), nets	<b>46</b>	37	<b>54</b>	46	<b>(8)</b>	(9)	-	-
<b>Bénéfice (perte) découlant des activités</b>								
<b>poursuivies avant impôts sur les bénéfices</b>	<b>44 \$</b>	108 \$	<b>(12) \$</b>	19 \$	<b>46 \$</b>	75 \$	<b>10 \$</b>	14 \$
<b>Acquisitions d'immobilisations corporelles</b>	<b>50 \$</b>	45 \$	<b>42 \$</b>	30 \$	<b>8 \$</b>	15 \$	<b>- \$</b>	- \$

## INFORMATION SECTORIELLE

(Non vérifiée)

Pour les six mois terminés les 31 juillet

(en millions de dollars américains)

Secteurs d'activité	Bombardier Inc.							
	consolidé		Aéronautique		Transport		BC	
	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003
<b>Revenus de tiers</b>	<b>7 404 \$</b>	7 150 \$	<b>3 711 \$</b>	3 660 \$	<b>3 528 \$</b>	3 319 \$	<b>165 \$</b>	171 \$
Revenus intersectoriels	-	-	-	-	8	7	50	102
<b>Revenus sectoriels</b>	<b>7 404</b>	7 150	<b>3 711</b>	3 660	<b>3 536</b>	3 326	<b>215</b>	273
Coût des ventes	<b>6 600</b>	6 001	<b>3 269</b>	3 176	<b>3 266</b>	2 802	<b>123</b>	132
Frais de vente et frais généraux et d'administration	<b>446</b>	511	<b>169</b>	178	<b>235</b>	285	<b>42</b>	48
Amortissement	<b>282</b>	287	<b>182</b>	140	<b>70</b>	84	<b>30</b>	63
Recherche et développement	<b>59</b>	47	<b>22</b>	21	<b>37</b>	26	-	-
Éléments spéciaux	<b>91</b>	37	-	37	<b>91</b>	-	-	-
	<b>7 478</b>	6 883	<b>3 642</b>	3 552	<b>3 699</b>	3 197	<b>195</b>	243
	<b>(74)</b>	267	<b>69</b>	108	<b>(163)</b>	129	<b>20</b>	30
Intérêts débiteurs (crédateurs), nets	<b>91</b>	75	<b>104</b>	95	<b>(13)</b>	(20)	-	-
<b>Bénéfice (perte) découlant des activités</b>								
<b>poursuivies avant impôts sur les bénéfices</b>	<b>(165) \$</b>	192 \$	<b>(35) \$</b>	13 \$	<b>(150) \$</b>	149 \$	<b>20 \$</b>	30 \$
<b>Acquisitions d'immobilisations corporelles</b>	<b>114 \$</b>	169 \$	<b>91 \$</b>	88 \$	<b>22 \$</b>	80 \$	<b>1 \$</b>	1 \$
	<b>31 juillet</b>	31 janvier	<b>31 juillet</b>	31 janvier	<b>31 juillet</b>	31 janvier	<b>31 juillet</b>	31 janvier
Aux	<b>2004</b>	2004	<b>2004</b>	2004	<b>2004</b>	2004	<b>2004</b>	2004
<b>Actifs nets sectoriels</b>	<b>3 799 \$</b>	3 679 \$	<b>2 362 \$</b>	2 354 \$	<b>564 \$</b>	464 \$	<b>873 \$</b>	861 \$
Créditeurs et frais courus	<b>6 542</b>	6 535						
Impôts sur les bénéfices à payer	<b>(7)</b>	-						
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	<b>2 442</b>	2 686						
Passifs au titre des prestations constituées	<b>849</b>	932						
Impôts sur les bénéfices reportés	<b>358</b>	343						
Espèces et quasi-espèces	<b>2 195</b>	1 210						
<b>Total de l'actif – Bombardier</b>	<b>16 178</b>	15 385						
Investissement dans BC	<b>(873)</b>	(861)						
Avances et prêts subordonnés de BC	<b>(1 230)</b>	(585)						
Total de l'actif – BC	<b>5 298</b>	5 338						
<b>Total de l'actif – Bombardier Inc. consolidé</b>	<b>19 373 \$</b>	19 277 \$						