BOMBARDIER

PREMIER RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre terminé le 30 avril 2007

RAPPORT DE GESTION

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.

Énoncés prospectifs

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », la forme négative de ces termes ou de leurs variations, ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que Bombardier Inc. (la « Société ») formule des hypothèses et sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels des périodes futures de la Société pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que la Société juge ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport, se reporter aux sections sur le secteur aéronautique de la Société (« Aéronautique ») et sur le secteur transport de la Société (« Transport ») du rapport de gestion du rapport annuel de l'exercice 2007 de la Société.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (la situation financière de l'industrie aérienne), à l'exploitation (les partenaires commerciaux, le développement de nouveaux produits et services, les pertes découlant de garanties et de sinistres, les aspects juridiques découlant de poursuites, la dépendance à l'égard de certains clients clés et fournisseurs clés, les engagements à modalités fixes, les ressources humaines et l'environnement), au financement (la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale, le financement en faveur de certains clients, les liquidités et l'accès aux marchés financiers, les modalités de certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt) et au marché (les fluctuations des taux de change, des taux d'intérêt et des prix des produits de base). Pour plus d'information, se reporter à la section Risques et incertitudes du rapport de gestion du rapport annuel de l'exercice 2007 de la Société. Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas s'y fier indûment. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la Société à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins qu'elle n'y soit tenue selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, la Société nie expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement.

I SOMMAIRE

Faits saillants du trimestre

- BAII découlant des activités poursuivies de 183 millions $, ou 4,6 % des revenus, en regard de 78 millions $, ou 2,2 %, pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Bénéfice net de 79 millions $ (0,04 $ par action), comparativement à 24 millions $ (0,01 $ par action) pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Solide carnet de commandes de 45,4 milliards $ au 30 avril 2007, soit 4,7 milliards $ de plus qu'au 31 janvier 2007.
- Utilisation des flux de trésorerie disponibles de 154 millions $, après le versement d'une cotisation discrétionnaire à des caisses de retraite de 174 millions $, soit une amélioration de 385 millions $ en regard de la période correspondante de l'exercice précédent.

Mesures financières non conformes aux PCGR

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

BAIIA	Bénéfice avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices et amortissement
Flux de trésorerie disponibles	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, déduction faite des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles

Ces mesures non conformes aux PCGR découlent directement des états financiers consolidés intermédiaires, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les PCGR; par conséquent, d'autres sociétés utilisant ces termes peuvent les calculer différemment.

Le rapprochement avec les mesures conformes aux PCGR découlant des activités poursuivies les plus comparables est présenté dans les sections suivantes :
- BAIIA par rapport au BAII – se reporter au tableau Analyse des résultats ci-après.
- Flux de trésorerie disponibles par rapport aux flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation – se reporter au tableau Flux de trésorerie ci-après.

La direction croit qu'un grand nombre d'utilisateurs de son rapport de gestion analysent les résultats de la Société d'après ces mesures du rendement et que cette présentation est conforme aux pratiques de l'industrie.

INFORMATIONS FINANCIÈRES CONSOLIDÉES

Analyse des résultats

Les résultats consolidés ont été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007	2006
Revenus	**3 967 $**	3 539 $
Coût des ventes	**3 370**	3 050
Marge	**597**	489
Frais d'exploitation[1]	**286**	266
Autres dépenses (revenus)[2]	**(3)**	17
BAIIA découlant des activités poursuivies	**314**	206
Amortissement	**131**	128
BAII découlant des activités poursuivies	**183**	78
Revenus de financement	**(51)**	(39)
Dépenses de financement	**120**	88
BAI découlant des activités poursuivies	**114**	29
Impôts sur les bénéfices	**35**	8
Bénéfice découlant des activités poursuivies	**79**	21
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts[3]	**-**	3
Bénéfice net	**79 $**	24 $
Bénéfice par action de base et dilué (en dollars) :		
Découlant des activités poursuivies	**0,04 $**	0,01 $
Bénéfice net	**0,04 $**	0,01 $
(en pourcentage des revenus, découlant des activités poursuivies)		
Marge	**15,0 %**	13,8 %
BAIIA	**7,9 %**	5,8 %
BAII	**4,6 %**	2,2 %
BAI	**2,9 %**	0,8 %
Flux de trésorerie disponibles	**(154) $**	(539) $

(1) Constitués des frais de vente et d'administration et des frais de recherche et de développement.

(2) Comprennent les éléments spéciaux de 24 millions $ pour le trimestre terminé le 30 avril 2006, les coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire, la perte (le bénéfice) provenant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation et les rajustements à la juste valeur de certains instruments financiers.

(3) Lié aux activités de Bombardier Capital.

Les principales données financières étaient comme suit aux :

	30 avril 2007	31 janvier 2007
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	**45,4 $**	40,7 $
Espèces et quasi-espèces	**2 481 $**	2 648 $

Analyse des résultats

Revenus – La hausse de 428 millions $ reflète surtout :

- l'augmentation des revenus de fabrication des avions d'affaires (124 millions $) et des avions régionaux (74 millions $);
- la progression des revenus de Transport (121 millions $), principalement attribuable aux incidences positives des taux de change;
- une combinaison favorable d'avions d'affaires d'occasion (32 millions $) et à la hausse du nombre de livraisons d'avions régionaux d'occasion (18 millions $); et
- la hausse des revenus de service de Aéronautique (42 millions $).

Marge en pourcentage découlant des activités poursuivies – La progression de 1,2 point de pourcentage est attribuable à :

- la marge plus élevée de Transport, surtout attribuable aux initiatives d'approvisionnement et à l'exécution des contrats par suite du programme d'amélioration des marges et de la qualité; et à
- la marge plus élevée de Aéronautique, découlant surtout de l'amélioration des prix de vente et d'une combinaison favorable d'avions d'affaires, de l'accroissement du nombre de livraisons et d'une combinaison favorable d'avions régionaux, et de l'amélioration des marges sur les activités de service, en partie contrebalancés par l'augmentation des coûts de production de certains avions d'affaires à large fuselage, principalement par suite du lancement de l'appareil *Challenger 605*.

Frais d'exploitation – L'augmentation de 20 millions $ est principalement attribuable à :

- la hausse des frais de vente et d'administration, découlant surtout de l'augmentation des frais de vente des avions d'affaires par suite de l'intensification des activités (17 millions $), et des incidences négatives des taux de change (10 millions $).

En partie contrebalancée par :

- la baisse des frais de recherche et de développement de Aéronautique, puisque la phase de préparation au lancement du biréacteur régional *CRJ1000* est maintenant terminée (12 millions $).

Autres dépenses (revenus) – Les autres revenus pour le trimestre terminé le 30 avril 2007 sont essentiellement attribuables à un gain net résultant de la réduction de la provision auparavant comptabilisée au titre des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (5 millions $) de Aéronautique, en partie contrebalancé par une perte découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation (5 millions $) de Transport.

Les autres dépenses pour le trimestre terminé le 30 avril 2006 reflétaient surtout des frais liés au plan de restructuration lancé au cours de l'exercice 2005 (24 millions $, montant présenté à titre d'éléments spéciaux à l'exercice précédent) et un alignement de la capacité de production (8 millions $) de Transport, contrebalancés par un gain net découlant de la réduction de la provision auparavant comptabilisée au titre des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (12 millions $) de Aéronautique.

Revenus de financement et dépenses de financement – Les dépenses nettes de financement ont totalisé 69 millions $, comparativement à 49 millions $ pour la période correspondante de l'exercice précédent. La hausse de 20 millions $ reflète principalement l'augmentation des intérêts débiteurs sur la dette à long terme (30 millions $), en partie contrebalancée par les intérêts créditeurs sur les titres déposés en garantie (11 millions $).

Impôts sur les bénéfices – Pour le trimestre terminé le 30 avril 2007, le taux d'imposition effectif a été de 30,7 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 32,8 %. Le taux effectif inférieur est surtout attribuable à la variation nette des montants constatés au titre des économies fiscales liées aux pertes d'exploitation et aux écarts temporaires et aux taux d'imposition effectifs plus faibles des sociétés émettrices étrangères, en partie contrebalancés par des écarts permanents.

Pour le trimestre terminé le 30 avril 2006, le taux d'imposition effectif s'était élevé à 27,6 %, en regard du taux d'imposition prévu par la loi de 32,7 %. Le taux effectif inférieur était surtout attribuable à des taux d'imposition effectifs plus faibles des entités émettrices étrangères, en partie compensés par la non-constatation d'économies d'impôts sur les bénéfices liées au plan de restructuration de Transport.

II AÉRONAUTIQUE

SOMMAIRE

Faits saillants du trimestre

- BAII de 112 millions $, ou 5,0 % des revenus, en regard de 55 millions $, ou 2,8 %, pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- 91 commandes nettes et 28 livraisons d'avions régionaux, contre respectivement 19 et 24 pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- 83 commandes nettes et 50 livraisons d'avions d'affaires, en regard de respectivement 33 et 53 pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Carnet de commandes de 15,4 milliards $, contre 13,2 milliards $ au 31 janvier 2007.
- Flux de trésorerie disponibles de 66 millions $, soit une amélioration de 334 millions $ en regard de la période correspondante de l'exercice précédent.
- Redressement de l'industrie américaine des transporteurs aériens, comme démontré en mai 2007 par la sortie de Delta Airlines, Inc. (« Delta ») de la protection de la loi sur les faillites et celle prévue de Northwest Airlines, Inc. (« Northwest »).

Analyse des résultats

Les résultats de Aéronautique ont été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007	2006
Revenus		
Fabrication		
Avions d'affaires	**1 089 $**	965 $
Avions régionaux	**538**	464
Autres	**104**	83
Total des revenus de fabrication	**1 731**	1 512
Services[1]	**344**	302
Autres[2]	**185**	139
Total des revenus	**2 260**	1 953
Coût des ventes	**1 916**	1 675
Marge	**344**	278
Frais d'exploitation[3]	**138**	135
Autres dépenses (revenus)[4]	**(10)**	(15)
BAIIA	**216**	158
Amortissement	**104**	103
BAII	**112 $**	55 $
(en pourcentage du total des revenus)		
Marge	**15,2 %**	14,2 %
BAIIA	**9,6 %**	8,1 %
BAII	**5,0 %**	2,8 %

(1) Comprennent les revenus liés à la logistique des pièces, aux activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol, à l'entretien d'avions, à la formation à l'aviation commerciale et à la formation à l'aviation militaire.
(2) Comprennent surtout les ventes d'avions d'occasion.
(3) Constitués des frais de vente et d'administration et des frais de recherche et de développement.
(4) Comprennent les coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire et les rajustements à la juste valeur de certains instruments financiers.

Livraisons d'avions

Le nombre total de livraisons d'avions était comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007	2006
Avions d'affaires (y compris ceux du programme de multipropriété[(1)])	**50**	53
Avions régionaux	**28**	24
	78	77

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

Revenus de fabrication – La hausse de 219 millions $ est essentiellement attribuable à :

- l'augmentation du nombre de livraisons et une combinaison favorable d'avions régionaux (74 millions $);
- l'amélioration des prix de vente et une combinaison favorable des avions d'affaires (73 millions $);
- la hausse du nombre de livraisons et une combinaison favorable d'aménagements intérieurs d'avions à large fuselage (47 millions $); et à
- la progression des revenus tirés de la multipropriété (14 millions $).

Revenus de service – L'augmentation de 42 millions $ est surtout attribuable à :

- l'accroissement du volume et l'amélioration des prix de vente des pièces de rechange (18 millions $);
- la progression du niveau d'activité de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol (15 millions $); et à
- la hausse des revenus tirés des services d'entretien d'avions et de formation (13 millions $).

Autres revenus – L'augmentation de 46 millions $ est surtout attribuable à une combinaison favorable d'avions d'affaires d'occasion (32 millions $) et à la hausse du nombre de livraisons d'avions régionaux d'occasion (18 millions $).

Marge en pourcentage – La progression de 1,0 point de pourcentage est essentiellement attribuable à :

- l'amélioration des prix de vente et une combinaison favorable des avions d'affaires;
- l'augmentation du nombre de livraisons et une combinaison favorable des avions régionaux; et à
- l'amélioration de la marge sur les activités de service.

En partie contrebalancées par :

- la hausse des coûts de production de certains avions d'affaires à large fuselage, principalement par suite de l'introduction de l'appareil *Challenger 605*.

Frais d'exploitation – L'augmentation de 3 millions $ est essentiellement attribuable à l'augmentation des frais de vente par suite de l'intensification des activités (17 millions $), en partie contrebalancée par la baisse des frais de recherche et de développement, puisque la phase de préparation au lancement du biréacteur régional *CRJ1000* est maintenant terminée (12 millions $).

Autres dépenses (revenus) – Les autres revenus pour le trimestre terminé le 30 avril 2007 sont essentiellement attribuables à un gain net de 5 millions $ résultant de la réduction de la provision auparavant comptabilisée au titre des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (12 millions $ pour la période correspondante de l'exercice précédent).

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles de Aéronautique ont été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007	2006
BAII	**112 $**	55 $
Éléments hors caisse :		
Amortissement		
Outillage des programmes	**73**	69
Autres	**31**	34
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles	**(1)**	-
Rémunération à base d'actions	**2**	2
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	**(135)**	(326)
Acquisitions d'immobilisations corporelles, montant net	**(16)**	(102)
Flux de trésorerie disponibles	**66 $**	(268) $

L'amélioration de 334 millions $ est surtout attribuable à :

- l'écart positif d'un trimestre à l'autre de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (191 millions $) (voir l'explication ci-après);
- la baisse du montant net des acquisitions d'immobilisations corporelles (86 millions $), car le montant net des acquisitions de l'exercice précédent comprenait l'achat d'outillage auparavant visé par un contrat de location-exploitation pour le programme d'avions *CRJ700* ; et à
- la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation avant la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (57 millions $), principalement par suite de l'amélioration de la rentabilité.

Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation
Pour le trimestre terminé le 30 avril 2007, l'utilisation de 135 millions $ découle principalement d'une augmentation des débiteurs et des stocks bruts, en partie contrebalancée par la hausse des avances en excédent des coûts connexes.

Pour le trimestre terminé le 30 avril 2006, l'utilisation de 326 millions $ était principalement attribuable à un accroissement des stocks bruts et du financement d'avions.

Information sur les programmes

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

	30 avril 2007			31 janvier 2007		
Famille de programmes	**Excédent sur les coûts moyens de production**	**Outillage des programmes**	**Total**	Excédent sur les coûts moyens de production	Outillage des programmes	Total
Avions d'affaires						
Série *Learjet*	**147 $**	**83 $**	**230 $**	163 $	89 $	252 $
Challenger 300	**113**	**368**	**481**	122	380	502
Challenger 604/ Challenger 605	**-**	**54**	**54**	-	56	56
Série *Global*	**201**	**254**	**455**	245	268	513
Avions régionaux						
Série *CRJ*	**-**	**389**	**389**	-	403	403
Série Q	**-**	**78**	**78**	-	80	80
	461 $	**1 226 $**	**1 687 $**	530 $	1 276 $	1 806 $

Le recul de 69 millions $ de l'excédent sur les coûts moyens de production est essentiellement attribuable au fait que toutes les familles de programmes ont atteint le point où le coût unitaire réel est inférieur au coût unitaire moyen constaté dans le Coût des ventes. Pour le trimestre terminé le 30 avril 2007, cette diminution nette de 69 millions $ a représenté une charge correspondant à 3,1 % du total des revenus. Pour le même trimestre de l'exercice précédent, une augmentation nette de 8 millions $ du solde de l'excédent sur les coûts moyens de

production reflétait une hausse de 50 millions $ relativement à l'achat d'outillage auparavant visé par un contrat de location-exploitation pour le programme d'avions *CRJ700*, en partie contrebalancée par une charge de 42 millions $ représentant 2,2 % du total des revenus pour le trimestre terminé le 30 avril 2006.

La diminution de 50 millions $ de l'outillage des programmes est principalement attribuable à l'avantage tiré de l'optimisation d'investissements antérieurs dans les plateformes de produits, ce qui a donné lieu à un investissement inférieur dans les programmes en développement ou en phase initiale de développement. Cette baisse a été en partie compensée par une augmentation de l'outillage des programmes principalement liée au biréacteur régional *CRJ1000*.

Carnet de commandes

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

(en milliards de dollars)	**30 avril 2007**	31 janvier 2007
Programmes d'avions	**14,4 $**	12,2 $
Formation à l'aviation militaire	**1,0**	1,0
	15,4 $	13,2 $

L'augmentation de 17 % au cours du trimestre reflète la vigueur des nouvelles commandes d'avions régionaux et d'avions d'affaires. La décision prise en février 2007 de lancer le biréacteur régional *CRJ1000* a contribué à cette augmentation. De plus, les nouvelles commandes de biturbopropulseurs et autres biréacteurs régionaux ont été supérieures aux livraisons. Pour les avions d'affaires, le carnet de commandes d'avions à fuselage étroit et celui d'avions à large fuselage ont tous deux augmenté.

Main-d'œuvre et relations de travail

Conventions collectives
Les conventions collectives des syndicats Amicus, Amalgamated Transport & General Workers Union et General Machinists & Boilermakers, visant environ 4600 employés à Belfast, ont expiré le 24 janvier 2007. Le 5 avril 2007, une nouvelle convention collective de trois ans a été ratifiée, avec prise d'effet le 25 janvier 2007.

AVIONS D'AFFAIRES

Selon les données de la General Aviation Manufacturers Association (« GAMA »), le premier trimestre de l'année civile 2007 a été solide pour ce qui est des livraisons et de la facturation des avions d'affaires, indiquant ainsi que le marché des avions d'affaires est demeuré vigoureux. Le dernier rapport de la GAMA, daté du 27 avril 2007, confirme que la Société est le chef de file du marché des avions d'affaires en fonction du cumul annuel des revenus jusqu'à ce jour pour l'année civile 2007.

Livraisons d'avions

Le nombre de livraisons d'avions d'affaires a été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007[1]	2006[1]
Biréacteurs d'affaires à fuselage étroit		
Learjet 40/40 XR/ Learjet 45/45 XR	**12**	12
Learjet 60	**4**	5
Biréacteurs d'affaires à large fuselage		
Challenger 300	**12**	14
Challenger 604/Challenger 605	**8**	8
Bombardier Global 5000/Global Express XRS	**12**	9
Série Challenger 800	**2**	5
	50	53

(1) Une livraison d'avion est comprise dans le tableau ci-dessus lorsque l'équivalent de toutes les parts d'un modèle d'avion du programme *Flexjet* a été vendu à des clients externes. Selon cette règle, un avion a été livré au cours de chacun des trimestres terminés les 30 avril 2007 et 2006.

La baisse du nombre de livraisons d'avions d'affaires reflète principalement le recul du nombre de livraisons d'appareils *Challenger 800* et *Challenger 300*, en partie compensé par l'augmentation du nombre de livraisons d'appareils de la famille *Global*.

Commandes nettes

Aéronautique a reçu 83 commandes nettes au cours du trimestre terminé le 30 avril 2007, comparativement à 33 commandes nettes pour la période correspondante de l'exercice précédent. Les nouvelles commandes restent très solides et correspondent à la vigueur soutenue du marché des avions d'affaires.

AVIONS RÉGIONAUX

En février 2007, Aéronautique a annoncé le lancement du biréacteur régional *CRJ1000*, la prochaine grande étape de l'évolution de la famille d'avions de série *CRJ*. Connu auparavant sous le nom de projet *CRJ900X*, le biréacteur régional *CRJ1000* est conçu spécifiquement pour répondre aux besoins croissants des transporteurs aériens régionaux en biréacteurs offrant jusqu'à 100 sièges. Il propose des coûts d'exploitation faibles et un confort amélioré en cabine. Le nouveau biréacteur régional *CRJ1000*, dont le vol inaugural est prévu pour le milieu de l'exercice 2009, devrait être mis en service au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2010. Le programme du biréacteur *CRJ1000* a été lancé avec 38 commandes fermes, dont 15 sont des conversions de commandes de biréacteur *CRJ900.* De plus, 23 commandes conditionnelles et options ont été reçues.

Le 3 mai 2007, Delta est sortie d'une période de protection de la loi sur les faillites de 19 mois. De plus, le 18 mai 2007, Northwest a annoncé qu'elle avait reçu l'approbation finale du tribunal de son plan de restructuration, et qu'elle pourrait ainsi se soustraire à la protection de la loi sur les faillites le 31 mai 2007, une fois toutes les conditions de réalisation du plan remplies et ses nouveaux droits à des titres de participation financés. Le 6 mars 2007, le tribunal de la faillite des États-Unis du Southern District of New York a rendu une ordonnance accordant à la Société une réclamation non garantie générale de 34 millions $ contre Northwest. Dans le cadre de la sortie de Northwest de la protection de la loi sur les faillites, la Société recevra, en guise de distribution sur le compte de sa réclamation, un certain nombre d'actions du nouveau capital social de la société Northwest réorganisée. D'après le nombre d'actions à recevoir, un gain de l'ordre de 20 à 25 millions $ devrait être comptabilisé au deuxième trimestre de l'exercice 2008 relativement à cette distribution.

Livraisons d'avions

Le nombre de livraisons d'avions régionaux a été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007	2006
Biréacteurs régionaux		
CRJ200	**-**	1
CRJ700	**3**	10
CRJ900	**11**	4
Biturbopropulseurs		
Q200	**1**	-
Q300	**4**	3
Q400	**9**	6
	28	24

La hausse de 17 % est principalement attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons de biturbopropulseurs et reflète également un déplacement de la demande vers les avions régionaux de plus grande taille.

Carnet de commandes

Les commandes d'avions régionaux reçues par type d'appareil ont été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

			2007	2006
	Commandes	**Échanges[1]**	**Commandes nettes**	Commandes nettes
Biréacteurs régionaux				
CRJ200	**-**	**-**	**-**	(8)
CRJ700	**-**	**-**	**-**	(12)
CRJ900	**30**	**(15)**	**15**	33
CRJ1000	**23**	**15**	**38**	-
Biturbopropulseurs				
Q200	**4**	**-**	**4**	2
Q300	**3**	**-**	**3**	3
Q400	**31**	**-**	**31**	1
	91	**-**	**91**	19

[1] My Way Airlines a converti ses 15 commandes restantes de biréacteurs régionaux *CRJ900* en biréacteurs régionaux *CRJ1000*.

Aéronautique a reçu les importantes commandes nettes suivantes pour le trimestre terminé le 30 avril 2007 :

Client	**Appareil**	**Nombre**
Biréacteurs régionaux		
Delta Air Lines	*CRJ900*	30
Client non divulgué	*CRJ1000*	15
Brit Air	*CRJ1000*	8
Biturbopropulseurs		
Horizon Air	*Q400*	15
Pinnacle Airlines Corp.	*Q400*	15
Tassili Airlines	*Q200*	4
Air Philippines	*Q300*	3

Le carnet de commandes d'avions régionaux ainsi que les options et les commandes conditionnelles ont été comme suit au 30 avril 2007 :

	Commandes fermes	**Options et commandes conditionnelles**
Biréacteurs régionaux		
CRJ200	-	197
CRJ700	2	101
CRJ900	75	172
CRJ1000	38	23
Biturbopropulseurs		
Q200	7	-
Q300	14	11
Q400	79	117
	215	621

En outre, après le trimestre terminé le 30 avril 2007, Aéronautique a annoncé que :

- Flybe a signé un contrat pour acquérir 15 biturbopropulseurs *Q400* supplémentaires et a pris des options sur 15 autres appareils.
- Deutsche Lufthansa AG a passé une commande ferme de 15 biréacteurs régionaux *CRJ900* et pris des droits d'achat pour 15 autres appareils.
- Delta Air Lines a signé une commande ferme additionnelle de 14 biréacteurs régionaux *CRJ900*.

LOGISTIQUE DES PIÈCES

Au cours du premier trimestre de l'exercice 2008, Aéronautique a annoncé le lancement du nouveau service Parts Express pour les exploitants d'appareils *Learjet*, *Challenger* et *Global*. Ce nouveau service tire parti de la souplesse de la flotte d'avions *Flexjet* pour les livraisons de pièces en priorité AOG (avion immobilisé au sol) aux États-Unis.

Deux nouveaux Centres de réponse clientèle (« CRC ») intégrés ont été ouverts, l'un à Montréal, et l'autre à Wichita, et fournissent aux clients de Bombardier un guichet unique pour résoudre les situations AOG, 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

Bombardier Services à l'aviation a également mis en œuvre un nouveau programme de stockage de pièces neuves, affectant plus de 25 millions $ au stockage de quantités supplémentaires des 25 pièces dont la demande est la plus élevée. Le programme cible l'ensemble du réseau de distribution de pièces Bombardier pour les modèles de série actuels des gammes d'appareils *Learjet*, *Challenger* et *Global*.

III TRANSPORT

SOMMAIRE

Faits saillants du trimestre

- BAII de 71 millions $, ou 4,2 % des revenus, contre 23 millions $, ou 1,5 %, pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Carnet de commandes de 30,0 milliards $ au 30 avril 2007, soit une augmentation de 2,5 milliards $ par rapport au 31 janvier 2007.
- Nouvelles commandes totalisant 3,0 milliards $, en raison du succès continu des segments des trains régionaux, des trains suburbains et des locomotives (Europe) et de la première commande importante de systèmes de propulsion en Chine (ratio nouvelles commandes sur revenus de 1,8).
- Utilisation des flux de trésorerie disponibles de 168 millions $, après le versement d'une cotisation discrétionnaire à des caisses de retraite de 174 millions $, soit une amélioration de 29 millions $ en regard de la période correspondante de l'exercice précédent.

Analyse des résultats

Les résultats d'exploitation de Transport, utilisant des monnaies fonctionnelles autres que le dollar américain, principalement l'euro, la livre sterling et d'autres devises d'Europe de l'Ouest, sont convertis en dollars américains aux taux de change moyens des périodes visées. L'appréciation principalement de l'euro et d'autres devises européennes par rapport au dollar américain au cours du premier trimestre de l'exercice 2008 en regard du trimestre correspondant de l'exercice précédent a profité aux revenus (« incidence positive des taux de change ») et nui aux dépenses (« incidence négative des taux de change »). Se reporter à la section Taux de change pour les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses.

Les résultats de Transport ont été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007	2006
Revenus		
Matériel roulant [1]	**1 028 $**	1 017 $
Services[2]	**374**	325
Systèmes et signalisation[3, 4]	**305**	244
Total des revenus	**1 707**	1 586
Coût des ventes	**1 454**	1 375
Marge	**253**	211
Frais d'exploitation[5]	**148**	131
Autre dépenses (revenus)[6]	**7**	32
BAIIA	**98**	48
Amortissement	**27**	25
BAII	**71 $**	23 $
(en pourcentage du total des revenus)		
Marge	**14,8 %**	13,3 %
BAIIA	**5,7 %**	3,0 %
BAII	**4,2 %**	1,5 %

[1] Constitués des revenus des trains de grandes lignes (y compris les trains à très grande vitesse et à grande vitesse, les trains interurbains, régionaux et suburbains, et les locomotives), du transport en commun (y compris les voitures de métro et les véhicules légers sur rail), des systèmes de propulsion et de contrôle, et des bogies présentés sous Revenus de fabrication dans les états des résultats consolidés intermédiaires.

[2] Constitués des revenus de gestion de parcs de véhicules, de gestion de pièces de rechange et de logistique, ainsi que des revenus de remise à neuf et de révision de voitures et de composants, et de soutien technique.

[3] Les revenus de systèmes et signalisation sont présentés sous Autres revenus dans les états des résultats consolidés intermédiaires.

[4] Excluant la tranche du matériel roulant des commandes de systèmes fabriqué par les autres divisions de Transport.

[5] Constitués des frais de vente et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

[6] Comprennent les éléments spéciaux de 24 millions $ pour le trimestre terminé le 30 avril 2006, les coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire, la perte (le bénéfice) provenant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation et les rajustements à la juste valeur de certains instruments financiers.

Revenus par région géographique

	2007		2006	
Europe	**1 312**	**$ 77 %**	1 083	$ 68 %
Amérique du Nord	**197**	**11 %**	317	20 %
Asie-Pacifique	**167**	**10 %**	142	9 %
Autres	**31**	**2 %**	44	3 %
	1 707	**$**	1 586	$

Revenus de matériel roulant ─ L'augmentation de 11 millions $ découle principalement de :

- la hausse des revenus des trains de grandes lignes, surtout en Chine, en France et en Roumanie, en raison de l'intensification des activités sur ces marchés (88 millions $);
- l'incidence positive des taux de change (70 millions $); et de
- l'augmentation du niveau d'activité dans le segment des véhicules légers sur rail (58 millions $).

En partie contrebalancées par :

- la diminution du niveau d'activité en Amérique du Nord, principalement à cause du retrait progressif d'un contrat important (155 millions $);
- la diminution des revenus dans le segment des locomotives en Europe (24 millions $); et par
- la baisse du niveau d'activité en Australie, par suite de l'achèvement de deux contrats (13 millions $).

Revenus de service ─ La hausse de 49 millions $ est essentiellement attribuable à :

- l'incidence positive des taux de change (32 millions $); et à
- l'augmentation du niveau d'activité relative aux contrats de remise à neuf au Royaume-Uni (19 millions $).

Revenus de systèmes et de signalisation ─ La progression de 61 millions $ est essentiellement attribuable à :

- l'accroissement des revenus des systèmes, surtout en Corée du Sud et en Afrique du Sud (44 millions $); et à
- l'incidence positive des taux de change (8 millions $).

Marge en pourcentage – L'amélioration de 1,5 point de pourcentage est essentiellement attribuable aux initiatives d'approvisionnement et à l'exécution des contrats par suite du programme d'amélioration des marges et de la qualité.

Frais d'exploitation – L'augmentation de 17 millions $ est surtout attribuable à :

- l'incidence négative des taux de change (10 millions $);
- la progression des frais de commercialisation, en raison de l'augmentation du niveau d'activité relative aux trains de grandes lignes (Chine) et aux services (4 millions $); et à
- la hausse des frais de recherche et de développement, pour la plupart liés au développement des trains *TALENT* 2 (3 millions $).

Autres dépenses (revenus) – Les autres dépenses pour le trimestre terminé le 30 avril 2007 sont principalement attribuables à une perte découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation (5 millions $).

Les autres dépenses pour le trimestre terminé le 30 avril 2006 reflétaient surtout les frais liés au plan de restructuration lancé à l'exercice 2005 (24 millions $, montant présenté à titre d'éléments spéciaux au cours de l'exercice précédent) et un alignement de la capacité de production (8 millions $).

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles de Transport ont été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007		2006	
BAII	**71**	**$**	23	$
Éléments hors caisse :				
Amortissement	**27**		25	
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles	**(1)**		-	
Rémunération à base d'actions	**2**		1	
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	**(263)**		(239)	
Acquisitions d'immobilisations corporelles, montant net	**(4)**		(7)	
Flux de trésorerie disponibles	**(168)**	**$**	(197)	$

L'amélioration de 29 millions $ est principalement attribuable à :

- la hausse des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation avant la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (50 millions $), par suite de l'accroissement de la rentabilité.

En partie contrebalancée par :

- l'écart négatif d'un trimestre à l'autre de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (24 millions $) (voir l'explication ci-après).

Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation
Pour le trimestre terminé le 30 avril 2007, l'utilisation de 263 millions $ est principalement attribuable au versement d'une cotisation discrétionnaire à des caisses de retraite (174 millions $), à la baisse de créditeurs et frais courus et à la hausse de stocks bruts et de débiteurs, en partie contrebalancés par un accroissement des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes.

Pour le trimestre terminé le 30 avril 2006, l'utilisation de 239 millions $ était surtout attribuable à une diminution des créditeurs et frais courus, et des avances clients déduites des stocks, en partie compensée par une baisse des stocks bruts.

Carnet de commandes

Transport a reçu les principales commandes suivantes au cours de la période de trois mois terminée le 30 avril 2007 :

Client	**Produit/Service**	**Nombre de véhicules**	**Matériel roulant**
Trenitalia, Italie	Locomotives électriques, type E464	150	487 $
Dalian Locomotives and Rolling Stock Company Ltd., Chine	Équipement *MITRAC* de propulsion et de contrôle des trains, conception et appui techniques pour les locomotives électriques de fret à forte puissance	500	480[(1)]
Société Nationale des Chemins de fer Français (« SNCF »), France	Trains de grande capacité, type AGC	256	416
Chemins de fer fédéraux (« CFF »), Suisse	Voitures de voyageurs à plancher bas	140	178
SNCF, France	Automotrices électriques, type TER 2N NG et bogies moteurs	95[(2)]	156[(3)]

(1) Valeur totale du contrat, y compris celle du partenaire de consortium, de 1,4 milliard $.
(2) Le contrat comprend 150 bogies moteurs en plus des 95 voitures.
(3) Valeur totale du contrat, y compris celle du partenaire de consortium, de 646 millions $.

De plus, Transport et Deutsche Bahn AG (« DB ») ont signé un accord-cadre pour la fourniture de 321 nouveaux trains *TALENT* 2, d'une valeur d'environ 1,2 milliard € (1,6 milliard $). La nouvelle génération d'automotrices électriques constituera avec les trains à deux niveaux et les locomotives *TRAXX* de Bombardier l'épine dorsale du service de transport régional allemand de DB. Aucune commande relative à cet accord-cadre n'a été reçue à ce jour.

Les locomotives *TRAXX* de Transport pour les activités transfrontalières ne cessent également de prouver leur succès : neuf locomotives ont été commandées par Angel Trains Cargo GmbH (Locomotives), sept par CBRail Limited, et six autres par Hector Rail AB, toutes au cours du premier trimestre de l'exercice 2008.

Les nouvelles commandes de Transport ont été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

(en milliards de dollars)	**2007**	2006
Matériel roulant	**2,3 $**	1,0 $
Services	**0,5**	0,5
Systèmes et signalisation	**0,2**	0,2
	3,0 $	1,7 $

La progression est principalement attribuable à la hausse des nouvelles commandes de trains régionaux et de trains suburbains (Europe), de locomotives (Europe), de systèmes de propulsion et de contrôle (Chine), et à une incidence positive des taux de change (216 millions $).

Le carnet de commandes de Transport était comme suit aux dates indiquées :

(en milliards de dollars)	**30 avril 2007**	31 janvier 2007
Matériel roulant	**17,9 $**	15,9 $
Services	**6,3**	5,9
Systèmes et signalisation	**5,8**	5,7
	30,0 $	27,5 $

L'augmentation découle des nouvelles commandes supérieures aux revenus comptabilisés (1,3 milliard $) et du raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain au 30 avril 2007 comparativement au 31 janvier 2007 (1,2 milliard $).

METRONET

Metronet, dans laquelle la Société détient une participation de 20 %, est chargée de la maintenance et de la modernisation des deux tiers du système de métro de Londres dans le cadre d'un partenariat public-privé (« PPP »). Les coûts du programme de dépenses en immobilisations de Metronet, principalement le programme lié aux stations, devraient être plus élevés que prévu et, par conséquent, Metronet pourrait accuser une insuffisance de son encaisse. Certains de ces coûts additionnels pourraient être récupérables s'ils sont engagés de façon « rentable et efficiente » et conformément aux « bonnes pratiques de l'industrie », au moyen d'un processus de révision extraordinaire dont Metronet dispose en vertu du contrat de service conclu entre Metronet et London Underground (« LUL ») en avril 2003. Ce processus de révision extraordinaire durerait vraisemblablement plus d'un an. Metronet n'a pas encore déposé de requête de révision extraordinaire, et, si elle est déposée, le partage de ces coûts additionnels entre Metronet et LUL reste incertain.

Metronet travaille à régler ces questions en étroite collaboration avec toutes ses parties prenantes, y compris la Société, les quatre autres actionnaires de Metronet, les principaux entrepreneurs, les prêteurs et LUL. La Société surveille cette situation de près et croit que, compte tenu des renseignements actuellement disponibles, aucun rajustement n'est nécessaire à la valeur comptable de 140 millions $ (70 millions £) de son placement dans Metronet. Outre son placement actuel, la Société s'est également engagée à verser un montant supplémentaire de 24 millions $ (12 millions £).

PAYS STRATÉGIQUES

Au cours du premier trimestre de l'exercice 2008, Transport a poursuivi ses efforts en vue de développer des possibilités d'affaires dans les pays émergents stratégiques que sont la Chine, l'Inde et la Russie. En Chine, Transport a obtenu un contrat clé dans le domaine des systèmes de propulsion de locomotives de trains de marchandises, montrant ainsi le succès continu de Transport sur ce marché en croissance. Transport a également signé, le 25 mai 2007, une entente avec Transmashholding de Russie pour la création de deux coentreprises visant la technologie de propulsion et la fabrication liées aux locomotives. Dans ce contexte, les chemins de fer russes RZD et Transmashholding ont signé un accord cadre pour la fourniture de 806 locomotives d'ici 2015, par lequel une des coentreprises nouvellement fondées a été créée pour devenir un fournisseur de convertisseurs de puissance. Transport a également eu du succès sur le marché de la signalisation de la Communauté des États indépendants (« CEI ») en décrochant une commande pour une application de trains de grandes lignes en Ouzbékistan.

AUTRES

Grâce à ces efforts continus pour améliorer ses capacités de fabrication, Transport a atteint deux jalons importants :

- Transport a prouvé son engagement à améliorer sans cesse sa performance environnementale en étant le premier fabricant de matériel roulant de Pologne à se doter du système européen de certification et de gestion environnementale EMAS (*Eco Management and Audit Scheme*); et
- le site de Trapaga de Bombardier Transport, en Espagne, a reçu la prestigieuse certification mondiale IRIS *(International Railway Industry Standard)* pour la qualité. Le référentiel IRIS vient compléter la norme de qualité ISO 9001 reconnue à l'échelle internationale par des exigences propres à l'industrie ferroviaire.

IV LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

LIQUIDITÉS

L'évolution des espèces et quasi-espèces a été comme suit pour le trimestre terminé le 30 avril 2007 :

Solde au 31 janvier 2007	2 648 $
Flux de trésorerie disponibles	(154)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	44
Autres	(57)
Solde au 30 avril 2007	**2 481 $**

La Société est d'avis que ses espèces et quasi-espèces lui permettront de mettre en œuvre des programmes d'investissement, de développer de nouveaux produits, de soutenir la croissance de ses activités, de verser des dividendes sur les actions privilégiées et de combler les autres besoins financiers prévus.

FACILITÉ DE LETTRES DE CRÉDIT

La facilité de lettres de crédit et son échéance étaient comme suit aux :

	Montants confirmés	Montants disponibles	Échéance (exercice)
30 avril 2007	**5 873[(1)] $**	**1 539 $**	**2012**
31 janvier 2007	5 590[(1)] $	1 179 $	2012

(1) 4300 millions €.

En plus des lettres de crédit en cours émises en vertu de la facilité de lettres de crédit, des lettres de crédit totalisant 243 millions $ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 30 avril 2007 (240 millions $ au 31 janvier 2007).

SITUATION FINANCIÈRE

Le 1er février 2007, la Société a adopté les nouvelles normes comptables sur les instruments financiers, qui exigent que la totalité des instruments financiers dérivés, y compris certains instruments financiers incorporés, soient comptabilisés au bilan à la juste valeur. De plus, certains prêts – avions commerciaux, garanties de crédit, garanties portant sur la valeur résiduelle et les passifs connexes sont évalués à la juste valeur dans le cadre des nouvelles normes comptables. Ces nouvelles normes comptables introduisent aussi le Résultat étendu, qui est composé du bénéfice net et des autres éléments du résultat étendu. Voir la rubrique Modifications de conventions comptables ci-après pour plus de renseignements.

Les actifs et passifs ont été comme suit aux :

Actif (passif)	30 avril 2007	31 janvier 2007	Explication des écarts
Espèces et quasi-espèces	**2 481 $**	2 648 $	Se reporter à la section Liquidités ci-dessus pour plus de renseignements.
Titres déposés en garantie	**1 190**	1 129	Augmentation résultant essentiellement d'un écart de conversion[(1)] (56 millions $).
Débiteurs	**2 026**	1 789	Augmentation principalement attribuable à un niveau plus élevé de débiteurs de Aéronautique, ayant surtout trait aux avions d'affaires (89 millions $), et de Transport (100 millions $) et à un écart de conversion[(2)] (45 millions $).

Actif (passif)	30 avril 2007	31 janvier 2007	Explication des écarts
Financement d'avions	**1 119 $**	1 042 $	Augmentation découlant essentiellement d'un niveau plus élevé de financement à long terme de créances liées à des contrats de location (102 millions $), en partie contrebalancée par des rajustements et reclassements découlant de l'adoption des nouvelles normes comptables (20 millions $).
Stocks bruts	**7 574**	7 168	Accroissement des stocks bruts principalement attribuable à l'augmentation des stocks de programmes aéronautiques (230 millions $) et de contrats à long terme (190 millions $), et à un écart de conversion[(2)] (161 millions $), en partie contrebalancés par la baisse des stocks de produits finis (175 millions $).
Paiement reçus et facturations progressives	**(3 372)**	(3 207)	
Stocks	**4 202**	3 961	
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	**(2 959)**	(2 443)	Augmentation du total des paiements reçus, des avances et des facturations progressives reflétant surtout la hausse des avances et des facturations progressives des contrats à long terme (376 millions $) et des programmes de Aéronautique (130 millions $) et un écart de conversion[(2)] (175 millions $).
Immobilisations corporelles	**2 887**	2 936	Diminution résultant surtout de l'amortissement (121 millions $), en partie contrebalancé par un écart de conversion[(2)] (44 millions $).
Frais reportés – programme de multipropriété	**374**	390	Diminutions résultant surtout des produits constatés plus élevés que les livraisons additionnelles relatives au programme de multipropriété.
Revenus reportés – programme de multipropriété	**(470)**	(487)	
Impôts sur les bénéfices reportés	**820**	813	Aucune variation importante.
Actif au titre des prestations constituées	**664**	461	Augmentation des actifs au titre des prestations constituées reflétant principalement une cotisation discrétionnaire à des caisses de retraite de Transport (174 millions $).
Passif au titre des prestations constituées	**(1 013)**	(995)	
Instruments financiers dérivés – actifs	**250**	39	Ces instruments financiers dérivés, principalement des contrats à terme, des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises utilisés dans le cadre du programme de couverture de la Société, ainsi que des instruments financiers dérivés incorporés, sont maintenant constatés au bilan en raison de l'adoption de nouvelles normes comptables sur les instruments financiers avec prise d'effet le 1er février 2007. Voir Modifications de conventions comptables ci-après pour plus de renseignements.
Instruments financiers dérivés – passifs	**(243)**	(13)	
Écart d'acquisition	**2 379**	2 286	Augmentation attribuable à un écart de conversion[(2)] (93 millions $).
Autres actifs	**1 110**	1 083	Augmentation surtout due à une augmentation des placements dans des sociétés sous influence notable (36 millions $) et des frais payés d'avance (25 millions $), en partie contrebalancée par le reclassement de frais de financement à la valeur comptable de la dette à long terme (44 millions $) en raison de l'adoption des nouvelles normes comptables sur les instruments financiers.
Créditeurs et frais courus	**(6 823)**	(6 826)	Légère diminution surtout due à la baisse des créditeurs et frais courus de Transport (220 millions $), aux rajustements et reclassements découlant de l'adoption des nouvelles normes comptables (73 millions $), en partie contrebalancés par une augmentation des créditeurs et frais courus de Aéronautique (154 millions $) et un écart de conversion[(2)] (144 millions $).

Actif (passif)	30 avril 2007	31 janvier 2007	Explication des écarts
Dette à long terme	**(5 144) $**	(5 080) $	Augmentation découlant principalement d'un écart de conversion[2] (157 millions $), en partie contrebalancé par les rajustements et reclassements découlant de l'adoption des nouvelles normes comptables (116 millions $).

[1] Découlant principalement du raffermissement de l'euro par rapport au dollar américain au 30 avril 2007 comparativement au 31 janvier 2007.
[2] Découlant principalement du raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain au 30 avril 2007 comparativement au 31 janvier 2007.

V MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES

Instruments financiers, couvertures et résultat étendu
En avril 2005, le Conseil des normes comptables (le « CNC ») a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1530, « Résultat étendu », le chapitre 3855, « Instruments financiers – Comptabilisation et évaluation », et le chapitre 3865, « Couvertures ». En date du 1er février 2007, la Société a adopté ces nouvelles normes comptables, sans retraitement des périodes antérieures.

Les nouvelles normes comptables présentent le « Résultat étendu », qui est composé du bénéfice net et des autres éléments du résultat étendu. Les autres éléments du résultat étendu comprennent les gains et pertes non réalisés, déduction faite des impôts, découlant de la conversion des états financiers d'établissements étrangers autonomes et des variations de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente. Les autres éléments du résultat étendu comprennent également la tranche efficace des variations de la juste valeur des instruments de couverture de flux de trésorerie et de placements nets dans des établissements étrangers autonomes.

L'adoption de ces nouvelles normes comptables a également entraîné des modifications de la comptabilisation des instruments financiers et des couvertures. En vertu des nouvelles normes, les instruments financiers doivent être comptabilisés au bilan lorsque la Société devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier. À la constatation initiale, tous les instruments financiers, y compris les instruments financiers dérivés, doivent être évalués à leur juste valeur. Après la constatation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement.

- Les instruments financiers classés comme détenus à des fins de transaction et comme disponibles à la vente sont évalués à leur juste valeur, à l'exception des placements en titres de participation classés comme disponibles à la vente qui ne comportent pas de cours du marché dans un marché actif, lesquels sont évalués au coût. La catégorie des instruments financiers détenus à des fins de transaction comprend surtout les espèces et quasi-espèces, les titres déposés en garantie, certains prêts ─ avions commerciaux, les garanties de crédit, les garanties portant sur la valeur résiduelle et les passifs connexes, liés à la vente d'avions, ainsi que les instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture. Les actifs financiers disponibles à la vente consistent principalement en placements dans des titres. Les gains et pertes découlant de la réévaluation des instruments financiers sont soit comptabilisés aux résultats ou dans les autres éléments du résultat étendu, selon leur classement.

- Les instruments financiers classés comme prêts et créances et les passifs détenus à des fins autres que de transaction sont évalués à leur coût après amortissement. La catégorie des prêts et créances comprend principalement des créances clients, certains prêts ─ avions commerciaux et créances liées à des contrats de location, prêts ─ avions d'affaires, l'encaisse affectée et les dépôts. Les passifs détenus à des fins autres que de transaction se composent essentiellement des créditeurs, des frais courus et de la dette à long terme.

L'incidence de l'adoption de ces nouvelles normes comptables a été constatée à titre de rajustement de la valeur comptable des actifs et des passifs financiers connexes et comptabilisée dans les capitaux propres au 1er février 2007. Le rajustement transitoire a entraîné une diminution de 12 millions $ comptabilisés dans les bénéfices non répartis, et de 4 millions $ comptabilisés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu.

Ces nouvelles normes comptables et l'incidence de ces modifications sur les états financiers de la Société sont exposés à la note 2, Modifications de conventions comptables, et à la note 3, Instruments financiers, afférentes aux états financiers consolidés intermédiaires.

VI CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification des contrôles internes de la Société à l'égard de l'information financière pendant le premier trimestre de l'exercice 2008 qui a eu ou dont on peut raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur les contrôles internes de la Société à l'égard de l'information financière.

VII TAUX DE CHANGE

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

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

	30 avril 2007	31 janvier 2007	Augmentation
Euro	**1,3659**	1,2999	5 %
Dollar canadien	**0,9036**	0,8480	7 %
Livre sterling	**1,9999**	1,9609	2 %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007	2006	Augmentation (diminution)
Euro	**1,3274**	1,2081	10 %
Dollar canadien	**0,8639**	0,8697	(1 %)
Livre sterling	**1,9652**	1,7537	12 %

VIII PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

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

	2008	2007			2006			
	Premier trimestre	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre
Revenus	**3 967 $**	4 387 $	3 388 $	3 515 $	3 526 $	4 035 $	3 301 $	3 633 $
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies, après impôts	**79 $**	112 $	53 $	57 $	21 $	85 $	(1) $	10 $
Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, après impôts	**-**	-	21	1	3	1	(8)	107
Bénéfice net (perte nette)	**79 $**	112 $	74 $	58 $	24 $	86 $	(9) $	117 $
Bénéfice (perte) par action :								
De base et dilué(e)								
Découlant des activités poursuivies	**0,04 $**	0,06 $	0,03 $	0,03 $	0,01 $	0,05 $	- $	- $
Bénéfice net (perte nette)	**0,04 $**	0,06 $	0,04 $	0,03 $	0,01 $	0,05 $	(0,01) $	0,06 $

Le tableau suivant présente les données relatives aux actions autorisées et émises et en circulation au 30 avril 2007 :

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples)[1]	1 892 000 000	316 962 157
Actions classe B (droits de vote limités)[2]	1 892 000 000	1 421 731 561
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	2 597 907
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	9 402 093
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

[1] Dix votes chacune, convertibles au gré du porteur en une action classe B (droits de vote limités).
[2] Convertibles au gré du porteur en une action classe A (droits de vote multiples) sous certaines conditions.

Le tableau suivant présente les données relatives aux options d'achat d'actions et aux unités d'actions fondées sur le rendement (« UAR ») au 30 avril 2007 :

Options émises et en cours	42 332 750
UAR émises et en cours	7 932 144
Actions classe B détenues en fiducie au titre des obligations relatives aux UAR	11 847 000

28 mai 2007

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

Bombardier, *Bombardier Global 5000*, *Challenger*, *Challenger 300*, *Challenger 604*,*Challenger 605*, *Challenger 800*, *CRJ*, *CRJ200*, *CRJ700*, *CRJ900*, *CRJ900X*, *CRJ 1000*, *Flexjet*, *Global*, *Global Express*, *Global Express XRS*, *Learjet*, *Learjet 40*, *Learjet 40 XR*, *Learjet 45*, *Learjet 45 XR*, *Learjet 60*, *MITRAC*, *Q200*, *Q300*, *Q400*, *Série* Q, *TALENT* et *TRAXX* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Imprimé sur Rolland Enviro 100, un papier contenant 100 % de fibres postconsommation, certifé Éco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 16 arbres matures.

Bombardier Inc., 800 boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8
Téléphone : +1 514-861-9481; télécopieur : +1 514-861-2420; site Internet : www.bombardier.com
An English edition is available upon request to the Public Affairs Department, or on the website at www.bombardier.com under Investor Relations.

BOMBARDIER INC.
BILANS CONSOLIDÉS
(Non vérifiés)
(En millions de dollars américains, sauf le nombre d'actions)

	Notes	**30 avril 2007[1]**	31 janvier 2007
Actif			
Espèces et quasi-espèces		**2 481 $**	2 648 $
Titres déposés en garantie	7	**1 190**	1 129
Débiteurs		**2 026**	1 789
Financement d'avions	4	**1 119**	1 042
Stocks	5	**4 202**	3 961
Immobilisations corporelles		**2 887**	2 936
Frais reportés - programme de multipropriété		**374**	390
Impôts sur les bénéfices reportés		**820**	813
Actif au titre des prestations constituées		**664**	461
Instruments financiers dérivés	2, 3	**250**	39
Écart d'acquisition		**2 379**	2 286
Autres actifs	6	**1 110**	1 083
		19 502 $	18 577 $
Passif			
Créditeurs et frais courus	8	**6 823 $**	6 826 $
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	5	**2 959**	2 443
Revenus reportés - programme de multipropriété		**470**	487
Dette à long terme		**5 144**	5 080
Passif au titre des prestations constituées		**1 013**	995
Instruments financiers dérivés	2, 3	**243**	13
		16 652	15 844
Capitaux propres			
Actions privilégiées			
Émises et en circulation :			
Série 2 : 2 597 907		**51**	51
Série 3 : 9 402 093		**148**	148
Série 4 : 9 400 000		**148**	148
Actions ordinaires			
Émises et en circulation :			
Classe A : 316 962 157 (317 044 051 au 31 janvier 2007)		**29**	29
Classe B : 1 433 578 561 (1 433 422 917 au 31 janvier 2007)		**1 413**	1 413
Achetées et détenues en mains tierces en vertu du régime d'unités d'actions fondées sur le rendement : 11 847 000 classe B		**(34)**	(34)
Surplus d'apport		**39**	35
Bénéfices non répartis		**825**	765
Cumul des autres éléments du résultat étendu, après impôts	10, 18	**231**	178
		2 850	2 733
		19 502 $	18 577 $
Engagements et éventualités	16		

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

[1] Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption des nouvelles normes comptables relatives aux instruments financiers, applicables le 1er février 2007.

BOMBARDIER INC.

ÉTATS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non vérifiés)

(En millions de dollars américains)

Pour les périodes de trois mois terminées les 30 avril

	Notes	2007[1]	2006
Actions privilégiées		**347 $**	347 $
Actions ordinaires		**1 408**	1 428
Surplus d'apport			
Solde au début de la période		**35**	20
Rémunération à base d'actions		**4**	3
		39	23
Bénéfices non répartis			
Solde au début de la période		**765**	525
Rajustement transitoire - instruments financiers	2	**(12)**	-
Bénéfice net		**79**	24
Dividendes sur actions privilégiées		**(7)**	(7)
		825	542
Cumul des autres éléments du résultat étendu, après impôts	10		
Solde au début de la période	18	**178**	105
Rajustement transitoire - instruments financiers	2	**(4)**	-
Autres éléments du résultat étendu		**57**	49
		231	154
Total Capitaux propres		**2 850 $**	2 494 $

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

(1) Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption des nouvelles normes comptables relatives aux instruments financiers, applicables le 1er février 2007.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS

(Non vérifiés)
(En millions de dollars américains, sauf les montant par actions)
Pour les périodes de trois mois terminées les 30 avril

	Notes	**2007[1]**	2006
Revenus			
Fabrication		**2 759 $**	2 529 $
Services		**718**	627
Autres		**490**	383
		3 967	3 539
Coût des ventes		**3 370**	3 050
Frais de vente et d'administration		**250**	221
Recherche et développement		**36**	45
Autres dépenses (revenus)	11, 18	**(3)**	17
Amortissement		**131**	128
		3 784	3 461
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant ce qui suit :		**183**	78
Revenus de financement	12	**(51)**	(39)
Dépenses de financement	12	**120**	88
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices		**114**	29
Impôts sur les bénéfices		**35**	8
Bénéfice découlant des activités poursuivies		**79**	21
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts		**-**	3
Bénéfice net		**79 $**	24 $
Bénéfice par action :	13		
De base et dilué			
Découlant des activités poursuivies		**0,04 $**	0,01 $
Bénéfice net		**0,04 $**	0,01 $

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

(1) Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption des nouvelles normes comptables relatives aux instruments financiers, applicables le 1er février 2007.

BOMBARDIER INC.

ÉTATS DES RÉSULTATS ÉTENDUS CONSOLIDÉS

(Non vérifiés)

(En millions de dollars américains)

Pour les périodes de trois mois terminées les 30 avril

	Notes	**2007[1]**	2006
Bénéfice net		**79 $**	24 $
Autres éléments du résultat étendu			
Pertes nettes non réalisées sur actifs financiers disponibles à la vente, après impôts		**(1)**	-
Variations liées aux couvertures de flux de trésorerie :			
Gains, montant net		**98**	-
Reclassement dans les résultats		**11**	-
Rajustement d'impôts		**(37)**	-
		72	-
Écart de conversion :	18		
Placements nets dans des établissements étrangers autonomes		**164**	83
Pertes nettes sur éléments de couverture connexes, après impôts		**(178)**	(34)
		(14)	49
Total, autres éléments du résultat étendu		**57**	49
Total du résultat étendu		**136 $**	73 $

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

(1) Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption des nouvelles normes comptables relatives aux instruments financiers, applicables le 1er février 2007.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS
(Non vérifiés)
(En millions de dollars américains)
Pour les périodes de trois mois terminées les 30 avril

	Notes	**2007**	2006
Activités d'exploitation			
Bénéfice découlant des activités poursuivies		**79 $**	21 $
Éléments hors caisse :			
Amortissement		**131**	128
Impôts sur les bénéfices reportés		**12**	(14)
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles		**(2)**	-
Rémunération à base d'actions		**4**	3
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	14	**(358)**	(568)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		**(134)**	(430)
Activités d'investissement			
Acquisitions d'immobilisations corporelles		**(41)**	(110)
Cessions d'immobilisations corporelles		**21**	1
Autres		**(42)**	(11)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		**(62)**	(120)
Activités de financement			
Remboursements de dette à long terme		**(8)**	(321)
Dividendes versés		**(7)**	(7)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		**(15)**	(328)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces		**44**	66
Flux de trésorerie découlant des activités poursuivies		**(167)**	(812)
Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées		**-**	44
Diminution nette des espèces et quasi-espèces		**(167)**	(768)
Espèces et quasi-espèces au début de la période		**2 648**	2 922
Espèces et quasi-espèces à la fin de la période		**2 481 $**	2 154 $
Information supplémentaire			
Espèces payées pour :			
Intérêts		**65 $**	73 $
Impôts sur les bénéfices		**23 $**	20 $

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 CONSOLI

Couvertures
Les règles comptables pour les couvertures qui n'ont pas été abandonnées avant la date de transition et qui sont admissibles à la comptabilité de couverture en vertu des nouvelles normes comptables sont les suivantes :

- ***Couvertures de juste valeur*** – Tout gain ou perte découlant de l'élément de couverture est inclus dans le solde d'ouverture des bénéfices non répartis, déduction faite des impôts, à la date de transition. La valeur comptable de l'élément couvert est rajustée selon la tranche de la variation cumulative de la juste valeur de l'élément couvert qui reflète le risque de couverture désigné. Le rajustement est constaté dans le solde d'ouverture des bénéfices non répartis, déduction faite des impôts, à la date de transition.

- ***Couvertures de flux de trésorerie*** – La composante du cumul des autres éléments du résultat étendu liée à l'élément couvert est rajustée selon le moindre de : 1) la variation cumulative de la juste valeur (valeur actualisée) des flux de trésorerie futurs prévus sur l'élément couvert à compter de la mise en place de la couverture; ou 2) le gain ou la perte cumulatif de l'élément de couverture à compter de sa mise en place, moins la composante de ce gain ou de cette perte exclue de l'évaluation de l'efficacité de la couverture. Tout solde du gain ou de la perte découlant de l'élément de couverture est inclus dans le solde d'ouverture des bénéfices non répartis, déduction faite des impôts, à la date de transition.

Incidence à l'adoption le 1er février 2007

L'incidence sur le bilan consolidé s'est traduite par ce qui suit au 1er février 2007 :

	Reclassement	Augmentation (diminution)	Total
Actif			
Titres déposés en garantie	5 $	- $	5 $
Débiteurs	(5)	-	(5)
Financement d'avions	5	(25)	(20)
Stocks	(24)	(2)	(26)
Impôts sur les bénéfices reportés	-	18	18
Instruments financiers dérivés	61	116	177
Autres actifs	(91)	16	(75)
	(49) $	123 $	74 $
Passif			
Créditeurs et frais courus	(51) $	(22) $	(73) $
Dette à long terme	(44)	(72)	(116)
Instruments financiers dérivés	46	233	279
	(49)	139	90
Capitaux propres			
Bénéfices non répartis	-	(12)	(12)
Cumul des autres éléments du résultat étendu	-	(4)	(4)
	(49) $	123 $	74 $

Les détails relatifs aux rajustements des capitaux propres étaient les suivants au 1er février 2007 :

	Rajustement transitoire	
	Augmentation (diminution)	
	Cumul des autres éléments du résultat étendu	Bénéfices non répartis
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie, déduction faite des impôts de 4 millions $	(8) $	- $
Actifs financiers disponibles à la vente, déduction faite des impôts de néant[1]	4	-
Actifs financiers détenus à des fins de transaction, déduction faite des impôts de 3 millions $[1]	-	(6)
Passifs financiers détenus à des fins de transaction, déduction faite des impôts de 6 millions $[1]	-	13
Tranche exclue de l'évaluation de l'efficacité de la couverture, déduction faite des impôts de 7 millions $	-	(15)
Autres, déduction faite des impôts de 10 millions $	-	(4)
	(4) $	(12) $

(1) Représente le rajustement à la juste valeur des instruments financiers non antérieurement comptabilisés à leur juste valeur.

En outre, l'écart de conversion, antérieurement présenté comme composante distincte des capitaux propres, a été reclassé au cumul des autres éléments du résultat étendu.

3. INSTRUMENTS FINANCIERS

Le classement des instruments financiers en vertu des nouvelles normes comptables en vigueur le 1er février 2007 ainsi que leur valeur comptable et leur juste valeur sont les suivants aux :

	30 avril 2007					31 janvier 2007		
	Valeur comptable				Juste valeur	Valeur comptable		Juste valeur
	Détenus à des fins de transaction	Disponibles à la vente	Prêts et créances	Total[1]		Détenus à des fins de transaction[1]	Disponibles à la vente[1]	
Actifs financiers								
Espèces et quasi-espèces	**2 481 $**	**-**	**- $**	**2 481 $**	**2 481 $**	2 648 $	- $	2 648 $
Titres déposés en garantie	**1 190**[2]	**-**	**-**	**1 190**	**1 190**	1 129	-	1 134
Débiteurs	**-**	**-**	**1 909**[3]	**1 909**	**1 909**	-	-	-
Financement d'avions	**239**[2] [4]	**-**	**643**[5]	**882**	**902**	233	-	221
Instruments financiers dérivés	**62**[6]	**-**	**-**	**62**	**62**	-	-	-
Autres actifs	**229**[2] [7]	**90**[8]	**248**[9]	**567**	**567**	223	90	317
	4 201 $	**90 $**	**2 800 $**	**7 091 $**	**7 111 $**	4 233 $	90 $	4 320 $

(1) Représente uniquement la valeur comptable des actifs financiers inclus dans le poste correspondant du bilan.
(2) La Société a choisi de désigner ces actifs financiers comme détenus à des fins de transaction selon l'option de la juste valeur.
(3) Composés des créances clients et de certaines autres créances.
(4) Composé de certains prêts – avions commerciaux.
(5) Composé de certains prêts – avions commerciaux et de créances liées à des contrats de location, des placements dans des structures de financement et des prêts – avions d'affaires.
(6) Composés d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture mais qui sont des couvertures économiques, et d'instruments financiers dérivés incorporés comptabilisés distinctement.
(7) Composés d'un paiement anticipé en vertu d'un contrat d'échange et de frais de gestion.
(8) Représente des titres de placement.
(9) Composés de l'encaisse affectée, des prêts, des dépôts et des portefeuilles en liquidation progressive.

	30 avril 2007				31 janvier 2007	
	Valeur comptable			Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur
	Détenus à des fins de transaction	Détenus à des fins autres que de transaction	Total[1]		Détenus à des fins de transaction[1]	
Passifs financiers						
Créditeurs et frais courus	**836**[2] **$**	**3 721**[3] **$**	**4 557 $**	**4 557 $**	757 $	738 $
Dette à long terme	**-**	**5 144**	**5 144**	**5 356**	-	-
Instruments financiers dérivés	**60**[4]	**-**	**60**	**60**	3	3
	896 $	**8 865 $**	**9 761 $**	**9 973 $**	760 $	741 $

(1) Représente uniquement la valeur comptable des passifs financiers inclus dans la catégorie correspondante au bilan.
(2) Composés des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle ainsi que des passifs connexes, liés à la vente d'avions régionaux, désignés comme détenus à des fins de transaction selon l'option de la juste valeur.
(3) Composés des comptes fournisseurs, des frais courus, des intérêts et de certains salaires et avantages sociaux à payer.
(4) Composés d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture mais qui sont des couvertures économiques, et d'instruments financiers dérivés incorporés comptabilisés distinctement.

Instruments financiers classés comme détenus à des fins de transaction
Pour le trimestre terminé le 30 avril 2007, le gain net sur instruments financiers désignés comme détenus à des fins de transaction s'est établi à 12 millions $, excluant la composante intérêts créditeurs de 13 millions $ liée au remboursement anticipé en vertu d'une convention d'échange et aux titres déposés en garantie. La perte nette sur les instruments financiers qui doivent être classés comme détenus à des fins de transaction s'est élevée à 40 millions $, excluant la composante intérêts créditeurs de 19 millions $ liée aux espèces et quasi-espèces. Une perte de 43 millions $, incluse dans la perte nette ci-dessus de 40 millions $, a été subie relativement à des couvertures économiques non désignées dans une relation de couverture.

Juste valeur des instruments financiers
La juste valeur correspond au montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. La juste valeur est établie au moyen du prix offert ou du cours vendeur, selon ce qui convient, dans le marché actif le plus avantageux pour cet instrument auquel la Société a immédiatement accès. Lorsqu'un prix offert ou un cours vendeur n'est pas disponible, la Société utilise le cours de clôture de l'opération la plus récente touchant cet instrument. En l'absence d'un marché actif, la Société établit les justes valeurs selon des modèles d'évaluation internes ou externes, comme des modèles stochastiques, des modèles d'établissement de prix d'options (modèle de Black et Scholes modifié) et l'analyse des flux de trésorerie actualisés, selon des données observables du marché.

Les justes valeurs établies selon les modèles d'évaluation nécessitent l'utilisation d'hypothèses à l'égard du montant et du calendrier des flux de trésorerie futurs estimatifs, des taux d'actualisation, de la solvabilité de l'emprunteur, de la valeur future prévue des avions, du tableau de probabilité de non-paiement et des différentiels de rendement des obligations industrielles standard. Pour poser ces hypothèses, la Société utilise surtout des données du marché externes facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, les tableaux de probabilité de non-paiement, les différentiels de taux d'intérêt, les taux de change et la volatilité des prix et des taux, selon le cas. Des hypothèses ou des données qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables sont utilisées lorsque des données externes ne sont pas disponibles.

Instruments financiers dérivés et instruments financiers non dérivés

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et instruments financiers non dérivés était la suivante au 30 avril 2007 :

	Actif	Passif
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de juste valeur		
Swaps de taux d'intérêt	2 $	85 $
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	42	-
Contrats de change à terme	1	-
	45	85
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie		
Contrats de change à terme	143	69
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures d'un placement net		
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	-	29
Instruments financiers dérivés classés comme détenus à des fins de transaction		
Contrats de change à terme	7	8
Swaps de taux d'intérêt	18	1
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	-	3
Instruments financiers dérivés incorporés :		
Options de rachat sur titres de dettes à long terme	31	-
Change	6	-
Engagements de taux de financement	-	48
	62	60
Total des instruments financiers dérivés	250	243
Instruments financiers non dérivés désignés comme couvertures d'un placement net		
Dette à long terme	-	2 337
Prêts intersociétés	-	1 523
Total des instruments financiers non dérivés	-	3 860
Total des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés	250 $	4 103 $

4. FINANCEMENT D'AVIONS

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

	30 avril 2007	31 janvier 2007
Avions commerciaux		
Financement provisoire[1]		
Prêts	**98 $**	206 $
Créances liées à des contrats de location	**328**	254
	426	460
Financement à long terme		
Prêts	**288**	362
Créances liées à des contrats de location[2]	**157**	55
	445	417
Prêts – avions d'affaires[3]	**35**	36
Prêts et créances liées à des contrats de location – total	**906**	913
Provision pour pertes sur créances	**(16)**	(111)
	890	802
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	**184**	185
Placements dans des structures de financement	**45**	55
	1 119 $	1 042 $

(1) Le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux est composé d'un crédit-relais accordé aux clients jusqu'à ce que le financement permanent d'un tiers soit obtenu.
(2) Comprend 42 millions $ en créances liées à des contrats de location relatifs à des entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») consolidées au 30 avril 2007 (8 millions $ au 31 janvier 2007).
(3) Ce portefeuille est en voie d'être liquidé.

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007	2006
Solde au début de la période	**111 $**	84 $
Reclassement au financement à long terme – Prêts[1]	**(95)**	-
Provision pour pertes sur crédit	**-**	-
Solde à la fin de la période	**16 $**	84 $

(1) Dans le cadre du rajustement à la juste valeur à l'adoption des nouvelles normes comptables sur les instruments financiers avec prise d'effet le 1er février 2007.

Les prêts et créances liées à des contrats de location douteux s'élevaient à 47 millions $ au 30 avril 2007 (49 millions $ au 31 janvier 2007).

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

	30 avril 2007		31 janvier 2007	
	Coût	**Valeur comptable nette**	Coût	Valeur comptable nette
Avions commerciaux d'occasion	**170 $**	**130 $**	187 $	143 $
Avions d'affaires d'occasion	**57**	**54**	48	42
	227 $	**184 $**	235 $	185 $

5. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 avril 2007	31 janvier 2007
Contrats à long terme		
Coûts engagés et marges comptabilisées	**3 781 $**	3 430 $
Moins : paiements reçus et facturations progressives[1]	**(2 026)**	(1 893)
	1 755	1 537
Programmes aéronautiques		
Coûts engagés	**2 827**	2 597
Moins : paiements reçus[2]	**(1 346)**	(1 314)
	1 481	1 283
Produits finis[3]	**966**	1 141
	4 202 $	3 961 $

(1) Les paiements reçus et facturations progressives, considérés comme des paiements en contrepartie de travaux exécutés, ont été déduits des stocks liés aux contrats à long terme. Les avances reçues et les facturations progressives en excédent des coûts connexes, s'élevant à 2300 millions $ au 30 avril 2007 (1882 millions $ au 31 janvier 2007), constituent un passif présenté à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes aux bilans consolidés.

(2) Les paiements reçus en contrepartie de travaux exécutés ont été déduits des stocks liés aux programmes aéronautiques. Les avances reçues en excédent des coûts connexes, s'élevant à 659 millions $ au 30 avril 2007 (561 millions $ au 31 janvier 2007), constituent un passif présenté à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes aux bilans consolidés.

(3) Les produits finis comprennent six avions neufs non rattachés à une commande ferme et 15 avions d'occasion totalisant 206 millions $ au 30 avril 2007 (six avions neufs et 23 avions d'occasion totalisant 230 millions $ au 31 janvier 2007).

6. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 avril 2007	31 janvier 2007
Frais payés d'avance	**194 $**	169 $
Placement dans des sociétés sous influence notable[1]	**174**	138
Paiement anticipé en vertu d'un contrat d'échange	**152**	150
Actifs incorporels à durée de vie utile limitée, déduction faite de l'amortissement cumulé de 132 millions $ au 30 avril 2007 (118 millions $ au 31 janvier 2007)	**144**	141
Placement dans des titres	**90**	90
Encaisse affectée[2]	**84**	81
Frais de gestion	**52**	50
Frais de financement reportés	**51**	105
Dépôts	**28**	21
Portefeuilles en liquidation progressive[3]	**17**	19
Autres	**124**	119
	1 110 $	1 083 $

(1) Principalement lié à Transport, incluant 52 millions $ de prêts (15 millions $ au 31 janvier 2007).

(2) Comprend 80 millions $ en encaisse affectée liée aux EDDV consolidées au 30 avril 2007 (75 millions $ au 31 janvier 2007).

(3) Principalement composés du portefeuille de matériel industriel de Bombardier Capital.

7. FACILITÉ DE LETTRES DE CRÉDIT

La facilité de lettres de crédit ainsi que son échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant consenti en vertu de facilités de crédit antérieures	Montant disponible	Échéance (exercice)
30 avril 2007	**5 873[1] $**	**4 334 $**	**- $**	**1 539 $**	**2012**
31 janvier 2007	5 590[1] $	4 121 $	290[2] $	1 179 $	2012

(1) 4300 millions €.
(2) Comprend des lettres de crédit émises totalisant 140 millions $ (108 millions €).

En vertu de la facilité de lettres de crédit, la Société doit respecter certaines clauses financières restrictives, y compris des titres déposés en garantie de 869 millions € (1187 millions $). Les clauses financières restrictives applicables étaient respectées au 30 avril 2007 et au 31 janvier 2007.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau ci-dessus, des lettres de crédit de 243 millions $ étaient en cours en vertu de diverses conventions bilatérales au 30 avril 2007 (240 millions $ au 31 janvier 2007).

8. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les créditeurs et frais courus étaient comme suit aux :

	30 avril 2007	31 janvier 2007
Créditeurs	**1 926 $**	1 904 $
Frais courus	**1 152**	1 112
Garanties de produits	**977**	985
Mesures incitatives à la vente[1]	**973**	1 040
Salaires et avantages sociaux à payer	**453**	400
Impôts sur les bénéfices et autres taxes	**205**	234
Intérêts	**172**	109
Provisions pour obligations de rachat	**80**	75
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	**78**	105
Part des actionnaires sans contrôle	**56**	47
Autres	**751**	815
	6 823 $	6 826 $

(1) Composées de la provision pour garanties de crédit, garanties portant sur la valeur résiduelle et engagements de reprise ainsi que d'autres provisions et obligations associées à la vente d'avions (voir la note 16 - Engagements et éventualités).

9. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

Régimes d'options d'achat d'actions
Le nombre d'options d'achat d'actions attribuées pour acheter des actions classe B (droits de vote limités) et la juste valeur moyenne pondérée correspondante à la date d'attribution étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007	2006
Nombre d'options d'achat d'actions attribuées	**140 000**	-
Juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution	**2,01 $**	- $

La juste valeur de chaque option attribuée a été établie selon un modèle d'évaluation du prix des options et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007	2006
Taux d'intérêt sans risque	**4,06 %**	-
Durée de vie prévue	**5 ans**	-
Volatilité prévue du cours des actions	**51,47 %**	-
Rendement prévu des dividendes	**néant**	-

Au 30 avril 2007 et au 31 janvier 2007, il y avait respectivement 42 332 750 et 44 609 150 options émises et en cours. Au cours du trimestre terminé le 30 avril 2007, 73 750 options ont été exercées (aucune au cours du trimestre terminé le 30 avril 2006).

Régime d'unités d'actions fondé sur le rendement
En avril 2007, la Société a attribué 12 000 unités d'actions fondées sur le rendement (« UAR ») à des dirigeants et autres employés clés. Les droits rattachés à ces UAR seront acquis le 7 juin 2009 si certaines cibles de rendement financier sont atteintes. Le ratio de conversion des UAR comportant des droits acquis varie de 70 % à 150 %.

Au 30 avril 2007 et au 31 janvier 2007, respectivement 7 932 144 et 8 040 386 UAR étaient émises et en cours.

10. CUMUL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT ÉTENDU

Les variations du cumul des autres éléments du résultat étendu sont les suivantes pour le trimestre terminé le 30 avril 2007 :

	Actifs financiers disponibles à la vente	**Couvertures de flux de trésorerie**	**Écart de conversion**	**Total**
Solde au 31 janvier 2007	- $	- $	178 $	178 $
Rajustement transitoire – instruments financiers[1]	4	(8)	-	(4)
Variation au cours de la période	(1)	72	(14)	57
Solde au 30 avril 2007	**3 $**	**64 $**	**164 $**	**231 $**

[1] Se reporter à la note 2 – Modifications de conventions comptables, pour le tableau de rajustements de transition.

11. AUTRES DÉPENSES (REVENUS)

Les autres dépenses (revenus) étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2007	2006
Perte (bénéfice) découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation	**5 $**	(2) $
Indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire (variations des estimations)	**(5)**	(4)
Éléments spéciaux[1]	**-**	24
Autres	**(3)**	(1)
	(3) $	17 $

[1] Les éléments spéciaux ont trait au plan de restructuration lancé au cours de l'exercic

INFORMATION SECTORIELLE

SECTEUR D'ACTIVITÉ	Bombardier Inc. consolidé		Aéronautique		Transport	
Pour les périodes de trois mois terminées les 30 avril	**2007**	2006	**2007**	2006	**2007**	2006
Revenus						
Fabrication	**2 759 $**	2 529 $	**1 731 $**	1 512 $	**1 028 $**	1 017 $
Services	**718**	627	**344**	302	**374**	325
Autres	**490**	383	**185**	139	**305**	244
	3 967	3 539	**2 260**	1 953	**1 707**	1 586
Coût des ventes	**3 370**	3 050	**1 916**	1 675	**1 454**	1 375
Frais de vente et d'administration	**250**	221	**128**	110	**122**	111
Recherche et développement	**36**	45	**10**	25	**26**	20
Autres dépenses (revenus)	**(3)**	17	**(10)**	(15)	**7**	32
Amortissement	**131**	128	**104**	103	**27**	25
	3 784	3 461	**2 148**	1 898	**1 636**	1 563
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant revenus de financement, dépenses de financement et impôts sur les bénéfices	**183 $**	78 $	**112 $**	55 $	**71 $**	23 $

Aux	**30 avril 2007**	31 janvier 2007	**30 avril 2007**	31 janvier 2007	**30 avril 2007**	31 janvier 2007
Actifs nets sectoriels	**3 788 $**	3 447 $	**2 994 $**	2 845 $	**794 $**	602 $
Passifs alloués aux secteurs :						
Créditeurs et frais courus [1]	**6 538**	6 602				
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	**2 959**	2 443				
Revenus reportés - programme de multipropriété	**470**	487				
Passif au titre des prestations constituées	**1 013**	995				
Instruments financiers dérivés	**243**	13				
Actifs non alloués aux secteurs :						
Espèces et quasi-espèces	**2 481**	2 648				
Titres déposés en garantie	**1 190**	1 129				
Impôts sur les bénéfices reportés	**820**	813				
Total des actifs consolidés	**19 502 $**	18 577 $				

[1] Exclut les intérêts et les impôts sur les bénéfices à payer totalisant respectivement 172 millions $ et 113 millions $ au 30 avril 2007 (109 millions $ et 115 millions $ au 31 janvier 2007) qui n'étaient pas alloués aux secteurs.

Acquisitions d'immobilisations corporelles	**41 $**	110 $	**34 $**	102 $	**7 $**	8 $