



BOMBARDIER

CAP SUR NOTRE AVENIR



RAPPORT ANNUEL, EXERCICE CLOS LE 31 JANVIER 2009



FAITS SAILLANTS FINANCIERS

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action et le carnet de commandes)

Pour les exercices terminés les 31 janvier	2009	2008
Revenus	19 721 \$	17 506 \$
BAll avant élément spécial	1 411 \$	902 \$
BAI avant élément spécial	1 273 \$	601 \$
Impôts sur les bénéfices	265 \$	122 \$
Bénéfice net	1 008 \$	317 \$
Bénéfice par action avant élément spécial (en dollars):		
De base	0,57 \$	0,26 \$
Dilué	0,56 \$	0,26 \$
Bénéfice par action (en dollars):		
De base	0,57 \$	0,17 \$
Dilué	0,56 \$	0,16 \$
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)		
Classe A	0,08 \$	- \$
Classe B	0,08 \$	- \$
Aux 31 janvier	2009	2008
Actif total	21 306 \$	22 120 \$
Capitaux propres	2 544 \$	3 118 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels	567 \$	417 \$
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	48,2 \$	53,6 \$
Valeur comptable par action ordinaire (en dollars)	1,27 \$	1,60 \$
Nombre d'actions ordinaires		
Classe A	316 582 537	316 961 957
Classe B	1 413 866 601	1 413 700 636

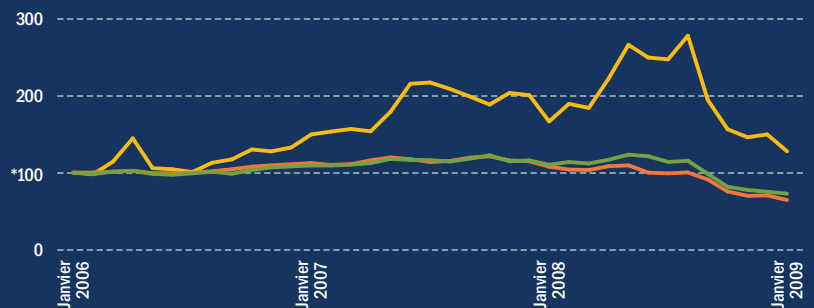
VARIATION DU COURS DE L'ACTION

(en dollars canadiens)

Pour les exercices terminés les 31 janvier	2009	2008
Classe A		
Haut	9,00 \$	7,00 \$
Bas	3,25 \$	4,10 \$
Fermeture	3,85 \$	4,96 \$
Classe B		
Haut	8,97 \$	6,97 \$
Bas	3,17 \$	4,06 \$
Fermeture	3,80 \$	4,95 \$

ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION DE BOMBARDIER

Du 31 janvier 2006 au 31 janvier 2009



CAPITALISATION BOURSIÈRE

6 592 millions \$ CAN

(au 31 janvier 2009)

■ BBD ■ SPTSX ■ S&P 500

*Indice: Prix de clôture au 31 janvier 2006 = 100

- | | | | |
|----|--|-----|--|
| 1 | Cap sur notre avenir | 202 | Principales places d'affaires |
| 12 | Message aux actionnaires et aux employés | 203 | Conseil d'administration, Comités du conseil d'administration et Direction de la Société |
| 20 | Notre conseil d'administration | 204 | Renseignements à l'intention des investisseurs |
| 22 | La Fondation J. Armand Bombardier | | |
| 24 | Section financière | | |

Chez Bombardier, « Cap sur notre avenir » mobilise toutes les énergies.

C'est notre vision de l'avenir et elle traduit la constante évolution de notre entreprise. Elle reflète la période remplie de défis que nous traversons ainsi que le besoin d'une exécution prudente et de priorités claires.

Par une gestion vigilante, nous avons réalisé de solides performances financières, rassemblé des équipes de direction efficaces et nous sommes taillé une position enviable sur le marché. Il est temps de bâtir sur ces assises solides en nous servant de nos priorités clés pour progresser davantage.

Au cours des années à venir, nous allons tirer parti de notre légendaire esprit d'entrepreneuriat pour saisir des occasions choisies avec discernement. Notre objectif ? Être un chef de file pour tous nos partenaires.

Dès aujourd'hui, nous mettons le « Cap sur notre avenir » avec cinq priorités stratégiques.



L'excellence dans l'exécution

La satisfaction de nos clients est notre priorité numéro un. Cela exige que nous devenions des maîtres en matière d'exécution irréprochable afin de tenir nos promesses en tout temps. C'est une question de discipline et pour y arriver, il faut mobiliser tous nos employés afin qu'ils gardent en permanence à l'esprit les besoins de nos clients. Nous ne nous contenterons que d'une exécution impeccable du premier coup, à tous coups. Voilà le cap que nous nous fixons pour obtenir une croissance et une rentabilité plus élevées.





TENIR NOS
PROMESSES

La famille de locomotives *TRAXX* constitue le premier choix de technologie des exploitants européens. En raison d'une planification et d'une exécution minutieuses, cette plateforme, qui connaît un grand succès, offre 70 % à 90 % de caractéristiques communes entre les modèles diesel, électrique et polycourant. Il en résulte des coûts de production réduits, une mise en marché plus rapide et une efficacité opérationnelle inégalée.



DÉPASSER
LES ATTENTES

« Nous avons été le client de lancement de l'appareil *CRJ700* et nous sommes très contents de ses performances exceptionnelles, de l'accueil très favorable qu'il a reçu des passagers, de sa grande fiabilité et de ses remarquables coûts d'exploitation. Aujourd'hui, nous sommes fiers d'être le client de lancement du biréacteur *CRJ1000 NextGen*, doté d'un nouvel intérieur, dont les coûts d'exploitation et les émissions sont moindres. »
Marc Lamidey, Président Directeur Général, Brit Air

Des talents inégalables

Chaque employé de Bombardier influe sur les performances de l'entreprise, et rien ne peut arrêter des employés fiers et mobilisés. En investissant dans leur réussite, nous assurons la nôtre. Nous attirons les meilleurs et leur donnons toutes les raisons de rester et de s'investir davantage. Avec les bons employés aux bons postes, nous pouvons progresser vers là où nous le voulons, comme nous le voulons. Il s'agit de parfaire notre gestion mondiale des talents. Voilà le cap que nous nous fixons pour favoriser le développement d'employés exceptionnels.





Bombardier Aéronautique emploie plus de 30 000 personnes dans le monde. Partout où nous exerçons des activités, nous nous efforçons d'offrir un environnement de travail sécuritaire et gratifiant où les personnes de talent améliorent continuellement leurs performances tout en faisant de longues carrières satisfaisantes. Nous respectons nos employés, accueillons leurs idées, soutenons leur développement et reconnaissons leurs réussites. Nos sondages annuels auprès du personnel nous aident à centrer constamment nos plans d'action sur un engagement accru de nos employés.



OCCASIONS
DE CROISSANCE

Chez Bombardier Transport, nous privilégions le bien-être de nos 34 000 employés. C'est la raison pour laquelle nous cherchons des solutions aux enjeux de santé et de sécurité, et investissons de manière ciblée pour embaucher, développer et retenir des employés mobilisés. Créer une organisation sans frontières où nous facilitons l'échange d'idées, de connaissances et de talents est l'une de nos priorités.

Des risques calculés

En affaires, il est impossible d'éliminer tous les risques et nous ne le souhaitons pas non plus. La prise de certains risques calculés a été à l'origine de nombreux succès de Bombardier. Nous souhaitons par contre améliorer notre capacité à détecter et évaluer les risques, à minimiser les surprises et à choisir les risques générant de la valeur tout en évitant ceux qui n'en génèrent pas. Voilà le cap que nous nous fixons pour nous assurer une solide rentabilité pour chaque risque pris.





Quand la Chine a eu besoin d'une solution de transport pour l'aéroport international de Beijing, à temps pour les Jeux olympiques de 2008, elle a choisi Bombardier. C'était un projet riche en défis, où l'erreur n'était pas permise, pour un événement d'envergure mondiale. Avec des contrôles de gestion des risques efficaces et une chaîne d'approvisionnement performante, nous avons livré notre navette automatisée CX-100, à temps et selon le budget, offrant ainsi la première application de navettes automatisées en Chine continentale.



RESSOURCES
APPROPRIÉES

SAISIR LES
OCCASIONS

EMPLOYÉS
EFFICACES

Nous continuons de démontrer notre capacité à déceler des créneaux de marchés et à développer de nouveaux avions pour répondre aux besoins de ces marchés. Créé à partir de zéro, notre biréacteur *Challenger 300* a comblé le besoin en appareils offrant une distance franchissable vraiment transcontinentale et des performances supérieures à prix compétitif. Des plans détaillés de détection et d'atténuation des risques ont été au cœur du succès de la mise en marché de cet avion, réalisée conformément à l'échéancier et au budget prévus.

Des racines locales bien ancrées


Penser à l'échelle mondiale, agir à l'échelle locale. Dans notre monde où tout change rapidement et soudainement, cela est encore plus vrai aujourd'hui qu'hier. Tout en gardant une vue d'ensemble, nous créerons des noyaux dans des marchés émergents où d'importantes occasions abondent. Nous adapterons notre modèle d'entreprise pour mieux nous ancrer localement dans des marchés clés. Voilà le cap que nous nous fixons pour accroître la valeur pour nos clients et notre rentabilité.



Toujours à l'affût d'occasions nous permettant d'accroître notre compétitivité à l'échelle internationale, nous voyons de grands avantages à la mondialisation en cours de l'industrie aéronautique. Notre engagement à long terme au Mexique souligne le bénéfice de privilégier des racines locales. En collaborant avec le gouvernement mexicain, nous contribuons au développement d'une industrie aéronautique qui attirera des investissements, une main-d'œuvre hautement qualifiée, des technologies ainsi qu'une nouvelle expertise dans un grand nombre de secteurs commerciaux.



PARTENARIATS
PERTINENTS



OPTIMISATION
DES ACHATS

Chez Bombardier Transport, nous exploitons 50 sites de production et d'ingénierie ainsi que 21 centres de service répartis dans 24 pays, nous rapprochant ainsi de nos clients et marchés stratégiques. En 2008, nous avons ouvert de nouvelles installations à Savli, en Inde, afin de répondre à la demande croissante en matériel de transport sur rail de ce pays, et plus largement d'Asie-Pacifique. Nous développons des compétences locales par le recrutement d'une main-d'œuvre locale qualifiée formée sur place ou dans l'un de nos centres d'expertise en production ailleurs dans le monde.

Une plus grande responsabilité sociale d'entreprise

Les attentes sont tellement plus élevées aujourd'hui. Offrir de bons produits ne suffit plus; il faut aussi qu'ils contribuent à rendre la planète plus propre. Nos activités doivent non seulement préserver la santé et la sécurité de nos employés mais elles doivent également avoir la plus faible empreinte environnementale possible. Nous devons en outre être un excellent voisin en permanence. Nous faisons bien une quantité de choses, mais nous pourrions faire beaucoup plus. Voilà le cap que nous nous fixons pour éclipser nos concurrents.



Nous intégrons les notions d'efficacité énergétique et de fin de vie dès l'étape de conception de nos produits. En 2008, nous avons présenté notre ensemble de technologies révolutionnaires *ECO4* pour améliorer les performances des trains et générer jusqu'à 50 % d'économie d'énergie totale. Ces technologies font partie de nos efforts soutenus pour améliorer le statut du rail comme le mode de transport public le plus durable, en attirant des usagers, en réduisant son empreinte environnementale et en encourageant une mobilité durable à l'échelle mondiale.



En 2008, nous avons renforcé notre programme d'éco-conception *Design for Environment*, accroissant ainsi notre capacité à développer des avions écoénergétiques offrant les niveaux de bruit et d'émissions les plus faibles de leur catégorie. Le turbopropulseur *Q400 NextGen* émet 30 % à 40 % moins de CO₂, consomme 30 % à 40 % moins d'énergie et son niveau de bruit est fortement réduit. Nos avions de *Série Q* servent également de lien vital en portant secours, lors de missions des Nations Unies, aux régions ravagées par la guerre en Afrique.



(de gauche à droite) André Navarri, Président et chef de l'exploitation, Bombardier Transport, Pierre Beaudoin, Président et chef de la direction, Bombardier Inc., Guy C. Hachey, Président et chef de l'exploitation, Bombardier Aéronautique

Aller de l'avant

Au cours de l'exercice 2009, le dévouement et la discipline de nos employés, conjugués à la popularité soutenue de nos produits, ont accru nos revenus et renforcé notre leadership au sein de l'industrie. Nous occupons aujourd'hui le premier ou le deuxième rang dans la plupart de nos marchés avec des revenus, bénéfiques avant intérêts et impôts (BAII) et marges BAII en croissance régulière depuis 2005. Notre entreprise et son carnet de commandes sont solides, ses produits en cours de développement, prometteurs.



Au cours de la dernière année, nous avons plus que réussi à conserver notre rang en dépit de marchés financiers internationaux fortement perturbés et d'une économie mondiale en contraction. Nos revenus ont augmenté de 13 %, passant de 17,5 milliards \$ pour l'exercice 2008 à 19,7 milliards \$ pour l'exercice 2009. Le BAII avant élément spécial a atteint 1,4 milliard \$, contre 902 millions \$ l'exercice précédent. La marge BAII avant élément spécial a également progressé, pour s'établir à 7,2 %, contre 5,2 % pour l'exercice 2008.

Le bénéfice net a totalisé 1,0 milliard \$, en regard de 317 millions \$ l'exercice précédent. Nos flux de trésorerie disponibles ont atteint 342 millions \$ pour l'exercice 2009, en baisse sur les 2 milliards \$ de l'exercice 2008. Notre situation de trésorerie au 31 janvier 2009 s'élevait à 3,5 milliards \$, en regard de 3,6 milliards \$ un an plus tôt. Notre carnet de commandes global totalisait 48,2 milliards \$, contre 53,6 milliards \$ au 31 janvier 2008. Le bénéfice par action (BPA) dilué avant élément spécial s'est élevé à 0,56 \$, contre 0,26 \$ l'an dernier. Un BPA plus élevé nous a permis de réinstaurer en juin 2008 notre dividende trimestriel de 0,025 \$ CAN par action ordinaire.

PLANIFIER NOTRE AVENIR

Notre contexte commercial évolue rapidement. De nouvelles occasions tout comme de nouveaux risques surgissent, notamment les répercussions d'une économie qui se contracte. Seules les entreprises dont la stratégie, l'exécution, les produits et l'orientation client seront les meilleurs demeureront au-dessus de la mêlée. Étant donné notre situation financière améliorée, nous sommes bien outillés pour relever les défis futurs, mais aucune erreur n'est permise dans le contexte économique actuel. Nous devons réaliser nos projets de manière irréprochable, et ainsi renforcer davantage notre leadership et enregistrer les meilleures croissance et rentabilité.

Au cours du deuxième semestre de l'année 2008, notre équipe de direction s'est réunie à plusieurs reprises dans le cadre de sessions stratégiques pour planifier notre avenir. Il en a résulté « Cap sur notre

CHANGEMENTS À LA DIRECTION

Après 45 ans chez Bombardier, Laurent Beaudoin a quitté ses fonctions de président et chef de la direction le 4 juin 2008. Pierre Beaudoin, un des hauts dirigeants de l'entreprise depuis 23 ans, a pris les commandes de Bombardier Inc., alors que Guy C. Hachey est venu le remplacer à la tête de Bombardier Aéronautique. Guy possède 30 ans d'expérience dans l'industrie automobile mondiale et en production rationalisée. Tirant parti de ses deux décennies d'expérience au sein de l'industrie ferroviaire, André Navarri assume la présidence de Bombardier Transport depuis 2004.



avenir», la vision de Bombardier pour assurer son succès au cours des prochaines années. «Cap sur notre avenir» s'appuie sur cinq priorités pour lesquelles des indicateurs clés de performance et des structures de gouvernance sont en cours d'élaboration.

- 1 **Devenir le #1 pour la satisfaction de la clientèle par une plus grande discipline d'exécution.** Tenir chacun de nos engagements nous ouvrira de nouvelles avenues de rentabilité et de croissance.
- 2 **Parfaire notre gestion mondiale des talents.** Nous devons être encore plus efficaces pour attirer, développer et soutenir notre principal actif à l'échelle internationale, nos employés.
- 3 **Gérer activement nos risques.** Renforcer notre culture de gestion des risques augmentera la valeur pour les actionnaires tout en améliorant la stabilité de nos bénéfices.
- 4 **Établir des racines locales dans tous les marchés clés.** Nous ancrer localement dans des marchés clés ou émergents nous permettra de saisir les occasions sur les plans des produits, des talents, des fournisseurs et des partenariats.
- 5 **Améliorer notre responsabilité sociale d'entreprise.** Prendre davantage en compte les préoccupations de nos parties prenantes, contribuer au bien-être de nos communautés et tirer parti de nos produits écoénergétiques pour devenir un véritable « champion de l'environnement ».

Assurer le succès de «Cap sur notre avenir» constitue notre tout premier objectif. Une revue des activités de Bombardier Aéronautique et de Bombardier Transport au cours de l'exercice 2009 a démontré que certains éléments de ces priorités sont déjà en place.

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE : CONCENTRER NOS ÉNERGIES SUR UNE EXÉCUTION IRRÉPROCHABLE POUR OFFRIR À NOS CLIENTS UNE EXPÉRIENCE EXTRAORDINAIRE

Renforcer notre leadership

Depuis notre entrée dans le secteur aéronautique en 1986, nous avons lancé 25 programmes d'avions, faisant de Bombardier le chef de file en développement d'avion civil. Aujourd'hui, toutes les trois secondes, un appareil Bombardier décolle ou atterrit quelque part dans le monde. Il n'existe pas de meilleure démonstration de l'importance de la sécurité et de la fiabilité de nos avions pour nos clients.

Au cours de l'exercice 2009, en dépit d'une détérioration des conditions du marché résultant du ralentissement économique mondial, nous avons à nouveau affiché de solides résultats financiers. Aujourd'hui, nous sommes en bonne position pour relever les défis de ce contexte incertain. Notre vaste carnet de commandes nous donne la capacité d'y faire face et notre large et enviable portefeuille de produits nous permet de répondre aux besoins d'une clientèle diversifiée. Après la fin du dernier exercice, nous avons agi de manière prudente et déterminante en ajustant nos cadences de production pour répondre à la demande du marché. En parallèle, nous continuons d'investir dans le développement de nos produits actuels et futurs pour assurer notre succès à long terme.

S'aligner sur le marché des avions d'affaires

Notre portefeuille d'avions d'affaires est le plus complet de l'industrie. Nos trois gammes de biréacteurs d'affaires sont au service d'une grande diversité de clients. Le bon rendement renouvelé de ce portefeuille nous a permis d'occuper la position de chef de file du marché en fonction des revenus pour la cinquième année consécutive. Cependant, à la fin de la deuxième moitié de l'exercice 2009, le ralentissement économique mondial a entraîné une réduction de la



demande en avions d'affaires à l'échelle internationale. Il en a résulté, au début de l'exercice 2010, des annonces de réduction de cadences de production de biréacteurs d'affaires. Par ailleurs, nos investissements en cours dans des solutions de pointe comme l'appareil *Learjet 85* nous positionneront de façon à saisir les occasions futures qui se présenteront avec la reprise du marché.

Élargir notre marché des avions commerciaux

Notre portefeuille d'avions commerciaux répond au besoin croissant des sociétés aériennes de disposer d'appareils de plus grande capacité, plus économes en carburant et plus respectueux de l'environnement. Pour satisfaire à la demande grandissante de biturbopropulseurs de plus grande taille de Bombardier offrant un rendement opérationnel supérieur, nous avons augmenté la cadence de production d'appareils *Q400* de 78 places. Cependant, le nombre moins élevé de nouvelles commandes d'appareils de la gamme *CRJ* nous a obligé à annoncer, en avril 2009, une réduction de nos cadences de production.

En septembre 2008, nous avons réalisé avec succès le vol inaugural de notre biréacteur régional de plus grande capacité, l'avion *CRJ1000 NextGen* de 100 places, dont la mise en service est planifiée pour l'exercice 2010. En juillet 2008, nous avons lancé notre programme d'avions *CSeries* écoénergétiques et axés sur l'environnement, premiers biréacteurs monocouloir de 110 à 130 sièges de conception nouvelle dans le segment des avions commerciaux de 100 à 149 sièges. Ce programme marque notre entrée sur le marché des avions de grande ligne.

Intégrer davantage nos services à la clientèle

Nous offrons une vaste gamme de services connexes à notre portefeuille d'avions. Au cours de l'exercice 2009, nous avons continué à développer des services plus intégrés, tel que nous l'ont demandé les exploitants de nos biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux, tout

AÉRONAUTIQUE FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE 2009

- 349 livraisons d'avions et 367 commandes nettes
- Carnet de commandes de 23,5 milliards \$ réparti entre toutes les gammes de produits
- Revenus de 10,0 milliards \$
- BAIL de 896 millions \$ pour une marge BAIL de 9,0 %
- Entrée sur le marché des avions de grande ligne avec le lancement de notre programme d'avions commerciaux révolutionnaires *CSeries*
- Vol inaugural réussi pour l'appareil *CRJ1000 NextGen*
- Premier vol pour un avion civil doté d'un système novateur de freinage entièrement électrique
- Célébrations du 100^e anniversaire de Bombardier Aéronautique (Short Brothers) à Belfast et du 45^e anniversaire de Learjet
- Inauguration de notre nouveau Centre de développement de produits de Bombardier Aéronautique (APDC), pour nous assurer que chaque produit développé est le meilleur de sa catégorie
- Renforcement de nos racines locales en augmentant notre capacité de fabrication au Parc aéronautique de Querétaro au Mexique



en élargissant notre gamme de services pour avions d'affaires déjà bien établie. Nous concentrons nos énergies sur une offre de solutions couvrant tout le cycle de vie des avions et répondant aux besoins de l'ensemble du marché de l'après-vente, y compris les besoins en pièces de rechange, les services de maintenance et la formation des pilotes. Par le biais de *Flexjet* et de *Skyjet*, nous offrons également des solutions de gestion de propriété d'avions d'affaires et des services de transport aérien.

Relever les défis

Un coup d'œil sur nos performances des cinq dernières années est très révélateur de notre capacité à franchir des périodes difficiles. Notre transformation culturelle, nos améliorations opérationnelles et les stratégies sur lesquelles nous nous appuyons ont permis d'améliorer notre rendement financier.

Notre objectif est de renforcer notre position de chef de file à long terme par une croissance des revenus, le meilleur rendement financier de façon soutenue et la plus grande fidélité de la clientèle. Nous allons réaliser ceci en tirant parti de notre vaste portefeuille de biréacteurs d'affaires hautement performants, de biréacteurs et biturbopropulseurs commerciaux à bon rendement énergétique et de services à l'aviation de qualité en :

- étant le #1 pour la satisfaction de la clientèle ;
- offrant un milieu de travail gratifiant, qui attire et mobilise une équipe talentueuse ;
- ayant une culture d'exécution irréprochable et d'amélioration continue ;
- développant des produits et des services novateurs, respectueux de l'environnement et répondant aux besoins des clients à l'échelle internationale ;
- évoluant vers une entreprise rationalisée, dotée de solides partenariats internationaux pour sa chaîne d'approvisionnement et ayant une empreinte environnementale réduite.

BOMBARDIER TRANSPORT : PASSER À LA VITESSE SUPÉRIEURE

Un avenir prometteur pour le rail

L'époque est excellente pour être actif dans le secteur du rail. La volatilité du coût du carburant et la sensibilisation accrue à l'égard de l'environnement, jumelées à l'accélération de l'urbanisation et à la congestion routière dans plusieurs pays du monde, accroissent la demande du public en solutions de transport en commun et motivent de nouveaux investissements dans le secteur ferroviaire. Le rail est un mode de transport de grande capacité, abordable, écologique et largement reconnu comme étant le mode de transport collectif le plus durable. La croissance du rail vers un meilleur équilibre entre les modes de transport ferroviaire, aérien et routier est essentielle à l'atteinte des objectifs mondiaux de durabilité, dont l'engagement de l'Union européenne à réduire d'ici 2020 ses émissions globales d'au moins 20 % en deçà des niveaux de 1990.

Chez Bombardier Transport, le redressement amorcé en 2005 est maintenant achevé, et nous tenons nos promesses de performance accrue. Au cours de l'exercice 2009, nous avons réalisé des synergies en simplifiant notre organisation et engendré des gains de productivité en accélérant les initiatives TOPSIX portant sur l'amélioration de notre efficacité. D'importants contrats répartis entre toutes les divisions et tous les segments ont généré une croissance de 25 % de nos revenus, maintenu notre carnet de commandes bien rempli et confirmé notre leadership avec une part de marché de 22 %. Aujourd'hui, nous sommes plus diversifiés que jamais sur le plan géographique.

Nos percées sur les marchés émergents

Nous continuons d'étendre notre présence dans les marchés du rail émergents à fort potentiel. En Inde, nous avons inauguré le premier site manufacturier détenu en totalité par une entité étrangère. Il y sera produit des véhicules ferroviaires pour le marché intérieur et les



marchés d'exportation. À Singapour, un contrat historique pour la livraison de 219 voitures de métro sans conducteur *MOVIA*, par le biais de notre coentreprise chinoise, a permis de nous créer un solide point d'ancrage dans cet important marché. Deux nouveaux systèmes de transport ont été cruciaux tout au long des Jeux olympiques de 2008 à Beijing. Ailleurs en Chine, nous avons franchi les principales étapes d'importantes commandes portant sur des voitures de métro, des technologies de signalisation et des locomotives.

En Chine, les trains à grande et très grande vitesse restent un secteur d'investissement privilégié, alors que le pays tente de développer un réseau ferroviaire national de calibre international. Ce secteur vital du marché chinois constitue également l'une de nos priorités. Nos trains à grande vitesse CRH1 offrent déjà les meilleurs niveaux de fiabilité du sud de la Chine. Nous construisons actuellement, dans nos installations manufacturières de Qingdao, des trains à grande vitesse additionnels pour le marché chinois. Nous sommes également fournisseurs de la Chine en technologies de signalisation de pointe applicables à des trains à grande vitesse.

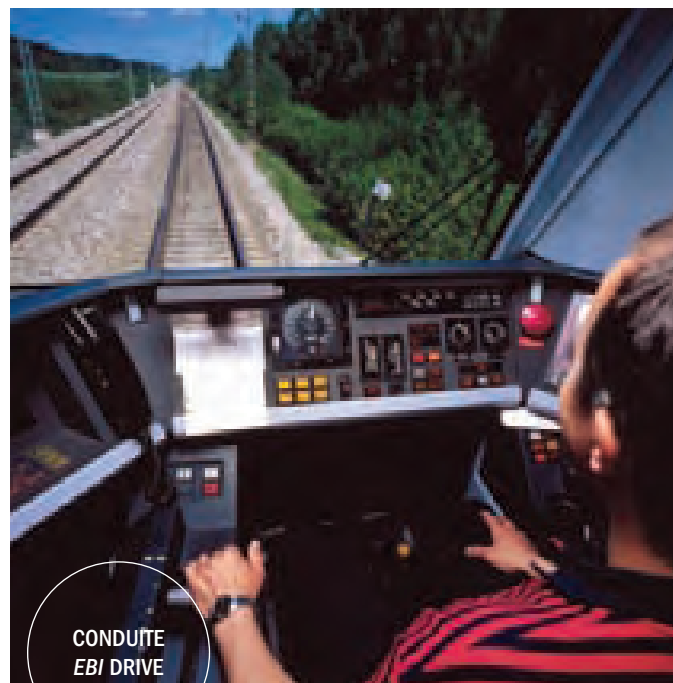
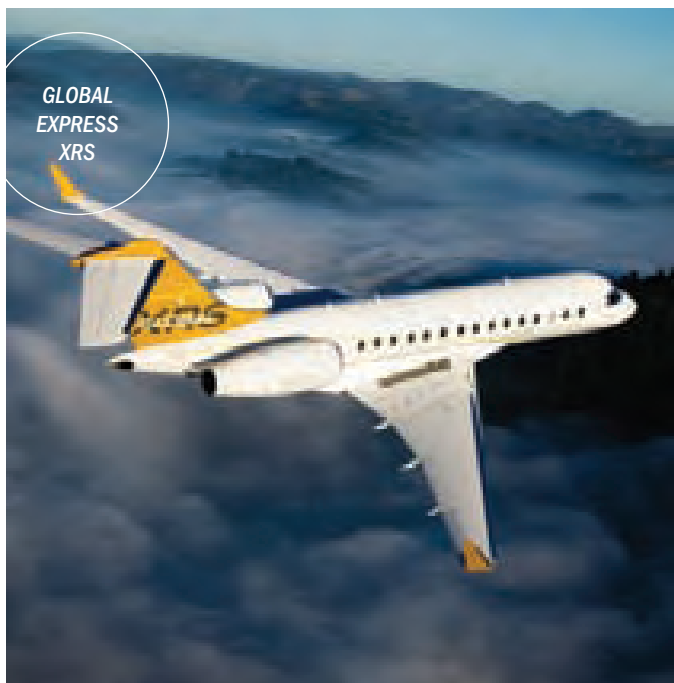
De nouvelles occasions sur nos marchés traditionnels

Un fort dynamisme sur nos marchés traditionnels s'est traduit notamment par l'obtention de nouveaux contrats pour des trains régionaux en France, au Royaume-Uni, en Belgique, en Allemagne et en Europe du Nord, de même que par des contrats pour des locomotives dans l'ensemble du continent européen. En Allemagne, nous avons signé en janvier 2009 un accord-cadre de 2,1 milliards \$ avec la Deutsche Bahn portant sur 800 voitures à deux niveaux. En Italie, nous unissons nos forces à celles de AnsaldoBreda pour développer un train à très grande vitesse utilisant notre technologie en propriété exclusive *ZEFIRO*.

Des ententes conclues avec des exploitants du New Jersey et de Montréal en feront les premiers lieux nord-américains à exploiter en continu des locomotives hybrides, alimentées en diesel ou en

TRANSPORT FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE 2009

- Nouvelles commandes de 9,8 milliards \$ pour un ratio nouvelles commandes sur revenus de 1,0
- Solide carnet de commandes de 24,7 milliards \$ pour toutes les gammes de produits
- Revenus de 9,8 milliards \$
- BAIL de 515 millions \$ pour une marge BAIL de 5,3 %
- Remaniement de notre organisation en six divisions pour en améliorer l'efficacité, la rentabilité et la réactivité aux clients
- Lancement de notre suite de technologies d'avant-garde *ECO4* pour maximiser l'efficacité énergétique et la performance globale des trains
- Renforcement de notre leadership par l'obtention d'importants contrats et développements dans des marchés émergents dans l'ensemble de l'Asie
- Signature de contrats d'envergure pour une série de gammes de produits dans les marchés européens et nord-américains
- Entreprise de l'année 2008 dans la catégorie marché ferroviaire mondial selon Frost & Sullivan, pour son excellence en leadership, en innovation et dans d'autres domaines



électricité par des caténaires. Nous avons signé un nouveau contrat de service pour des trains à grande vitesse en Espagne et renouvelé des contrats d'exploitation et d'entretien du système de navettes automatisé de l'aéroport international de San Francisco et du système de monorail à Las Vegas.

Des produits novateurs

Au cours de l'exercice 2009, nous avons poursuivi le lancement de nouveaux produits pour améliorer l'attractivité, les performances et l'empreinte environnementale du rail. Nous avons renforcé notre orientation client en dévoilant le portefeuille *ECO4* de technologies durables, un ensemble d'innovations conçues pour améliorer jusqu'à 50 % l'exploitation et l'efficacité énergétique des trains. Les technologies écoactives *ECO4* faisaient partie du projet pilote de train vert suédois (« Gröna Tåget »), un jalon qui a permis à un train de Bombardier d'établir le record de vitesse ferroviaire en Suède, soit 303 km/h. Nous avons présenté notre train régional suburbain d'une très grande souplesse *TALENT 2* et le nouveau tramway *FLEXITY* berlinois. Nous produisons également des trains à grande vitesse *ZEFIRO* pour la Chine, dont les premières rames de voitures-lits au monde pouvant rouler à des vitesses atteignant 250 km/h.

Les quatre pierres d'assise de notre succès

Alors que nous passons à la vitesse supérieure, nous centrons nos énergies sur une croissance rentable et régulière à long terme ainsi que sur l'atteinte d'un équilibre acceptable entre part de marché et rentabilité. Notre objectif est d'être le chef de file de l'industrie sur les plans de la satisfaction à la clientèle, de la rentabilité, de la part de marché et de l'engagement des employés. Tout en nous conformant à « Cap sur notre avenir », centrer nos énergies sur les quatre pierres d'assise suivantes nous aidera à atteindre cet objectif.

- Maintenir notre leadership sur le marché en étant plus axés sur nos clients et en innovant avec des produits et services à valeur ajoutée.
- Améliorer l'efficacité de notre exécution pour protéger notre réputation de fournisseur d'équipement ferroviaire livrant à temps des produits de qualité à prix compétitif.
- Porter davantage attention aux structures organisationnelles et aux processus facilitant la collaboration interne lors d'occasions de marché prometteuses.
- Favoriser la formation, le perfectionnement et autres mesures afin de réaliser le plein potentiel de nos employés.

DES EMPLOYÉS MOTIVÉS

Nous exprimons toute notre gratitude à nos employés. La persévérance de leurs efforts nous a permis de prendre un nouveau départ et de jeter les bases d'une croissance rentable. Leur passion du succès et leur recherche de résultats nous distinguent toujours de la concurrence. Nous allons continuer de diriger leurs efforts sur des performances irréprochables et une satisfaction de la clientèle sans précédent.

DES ADMINISTRATEURS CHEVRONNÉS

Nous souhaitons également remercier nos dévoués administrateurs pour leurs recommandations en matière de gouvernance. Nous rendons un hommage particulier aux administrateurs ayant quitté leurs fonctions en 2008. Leurs contributions nous ont été précieuses. Après six années à titre d'administrateur, Federico Sada G. n'a pas sollicité de nouveau mandat, tandis que Jane F. Garvey a joint les rangs de l'équipe de transition du président américain Barack Obama. Par ailleurs, nos deux présidents de groupe ne siègent plus au conseil d'administration, ce qui a accru la majorité des membres indépendants.



CHALLENGER
605



LOCOMOTIVE
HYBRIDE ET
VOITURES
MULTINIVEAUX

À la suite de la nomination de Thierry Desmarest en janvier 2009, le conseil d'administration est composé maintenant de 13 membres, dont huit indépendants. Président du conseil d'administration de Total, quatrième plus importante société pétrolière et gazière au monde, M. Desmarest nous apporte une vaste expérience internationale et une connaissance approfondie du marché européen.

RESPONSABILITÉ SOCIALE D'ENTREPRISE

Au cours de l'exercice 2009, nous avons publié notre premier rapport de responsabilité sociale d'entreprise couvrant l'ensemble des activités de Bombardier. Ce rapport présente où nous en sommes dans notre démarche de durabilité. Les importants progrès que nous avons réalisés pour atteindre nos objectifs de réduction sur cinq ans en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation d'eau et d'énergie fait partie des faits saillants soulignés dans ce rapport. Nous sommes également fiers d'avoir été retenus, pour la deuxième année consécutive, parmi les entreprises composant les indices de durabilité Dow Jones Sustainability World et North America.

DEMEURER SOLIDE DANS UN CONTEXTE ÉCONOMIQUE DIFFICILE

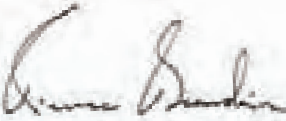
Notre solide bilan et notre important carnet de commandes réparti entre tous les segments de marché devraient nous aider à naviguer entre les écueils de la récession, en dépit de répercussions négatives à court terme. À long terme, nous prévoyons une croissance soutenue des deux secteurs, aéronautique et transport sur rail, et un renforcement de notre leadership grâce à nos produits exceptionnels en cours de développement.

Pour le secteur aéronautique, nos prévisions sur dix ans pour le marché des avions d'affaires sont de 13200 nouvelles livraisons ; nos prévisions sur 20 ans pour le marché des avions commerciaux anticipent 12900 livraisons dans la catégorie des appareils de 40 à 149 places. Le développement d'une flotte durable devrait de plus

en plus être un facteur clé des décisions d'acquisition d'avions, les exploitants cherchant à moderniser leur flotte avec des avions plus écoénergétiques et plus rentables. En mars 2009, ces facteurs ont incité Deutsche Lufthansa AG à signer une commande ferme de 30 appareils monocouloirs CSeries CS100, doublée d'une option sur 30 autres. Également en mars 2009, Lease Corporation International a commandé trois biréacteurs de grande ligne CS100 et 17 CS300, ainsi que pris des options sur 20 autres. Ces contrats nous ouvrent la voie vers d'autres occasions de croissance stimulantes dans le marché des avions de grande ligne.

Pour le secteur transport sur rail, une étude menée par l'Union des Industries Ferroviaires Européennes (UNIFE) en septembre 2008 anticipe une croissance annuelle de 2,9% jusqu'en 2016. Nous prévoyons des investissements accrus dans des marchés émergents dans le secteur du rail et du transport en commun en général, d'importants projets de remplacement de matériel roulant en Amérique du Nord et une demande croissante de trains à grande et très grande vitesse en Europe et en Asie.

La diversification de Aéronautique et de Transport sur le plan géographique et sur celui des produits est de bon augure pour les revenus futurs. Les gouvernements investissant dans les infrastructures pour stimuler l'économie, la nature contre-cyclique du secteur du rail aidera à compenser les reports ou annulations de commande d'avions. Alors que nous ferons route sur le cap que nous nous sommes fixé pour générer plus de valeur pour nos actionnaires, une rentabilité accrue et un bilan solide demeureront à l'ordre du jour.



Pierre Beaudoin
Président et chef de la direction
Bombardier Inc.

Notre conseil d'administration



Laurent Beaudoin, C.C., FCA

Président du conseil d'administration
Bombardier Inc.
Westmount, Canada
Administrateur depuis 1975 · Non indépendant

M. Laurent Beaudoin a débuté chez Bombardier en 1963. Au fil des ans, il a reçu de nombreuses distinctions, dont le titre de président-directeur général de l'année du Canada et celui de gestionnaire international canadien de l'année. Il est membre du Conseil des affaires internationales du Forum économique mondial. Il est également président du conseil d'administration de Bombardier Produits Récréatifs Inc. (BRP).



Pierre Beaudoin

Président et chef de la direction
Bombardier Inc.
Westmount, Canada
Administrateur depuis 2004 · Non indépendant

M. Pierre Beaudoin s'est joint à Bombardier en 1985 assumant des postes de direction à responsabilités croissantes avant d'être nommé président et chef de l'exploitation de Bombardier Produits Récréatifs, président de Bombardier Aéronautique, Avions d'affaires, puis président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique. Il est membre des conseils de Power Corporation du Canada et de BRP.



André Bérard

Administrateur de sociétés
Montréal, Canada
Administrateur depuis 2004
Administrateur principal depuis 2007 · Indépendant

M. André Bérard a été président du conseil de la Banque Nationale du Canada de 2002 à 2004. Auparavant, il y avait occupé les postes de président et chef de l'exploitation (1986 à 1989), de président et chef de la direction (1989) et de président du conseil et chef de la direction (1990 à 2002). Il siège également à d'autres conseils d'administration.



J.R. André Bombardier

Vice-président du conseil d'administration
Bombardier Inc.
Montréal, Canada
Administrateur depuis 1975 · Non indépendant

M. J.R. André Bombardier s'est joint à Bombardier en 1969 à titre de vice-président, division industrielle. Il a occupé plusieurs postes avant d'assumer la fonction de vice-président du conseil d'administration de Bombardier Inc. en 1978. Il est membre du conseil d'administration de BRP.



Janine Bombardier

Présidente et gouverneure
Fondation J. Armand Bombardier
Westmount, Canada
Administratrice depuis 1984 · Non indépendante

Mme Janine Bombardier est l'un des gouverneurs de la Fondation J. Armand Bombardier depuis le 27 mars 1965 et présidente de cette fondation depuis le 21 août 1978.



L. Denis Desautels, O.C., FCA

Administrateur de sociétés
Ottawa, Canada
Administrateur depuis 2003 · Indépendant

Vérificateur général du Canada de 1991 à 2001, M. L. Denis Desautels était auparavant associé principal du bureau montréalais du cabinet Ernst & Young où il a œuvré pendant 27 ans. Il est vice-président du Conseil de surveillance de la normalisation comptable de l'Institut Canadien des Comptables Agréés. Il siège également à d'autres conseils d'administration.



Thierry Desmarest

Président du conseil d'administration
Total
Paris, France
Administrateur depuis 2009 · Indépendant

M. Thierry Desmarest est président du conseil d'administration de Total depuis 2007. Il a occupé divers postes de haute direction au sein de Total qu'il a rejoint en 1981 avant de devenir président-directeur général de l'entreprise. Il siège également à d'autres conseils d'administration.



Jean-Louis Fontaine

Vice-président du conseil d'administration
Bombardier Inc.
Westmount, Canada
Administrateur depuis 1975 · Non indépendant

M. Jean-Louis Fontaine s'est joint à Bombardier en 1964 à titre de vice-président, Production, division Ski-Doo. Par la suite, il a occupé divers postes de direction avant sa nomination à titre de vice-président du conseil d'administration de Bombardier Inc. en 1988. Il siège également à d'autres conseils d'administration.

**Daniel Johnson**

Avocat-conseil
 McCarthy Tétrault, S.E.N.C.R.L., s.r.l.
 Montréal, Canada
 Administrateur depuis 1999 · Indépendant

Ancien premier ministre du Québec, M. Daniel Johnson a été membre de l'Assemblée nationale du Québec pendant plus de 17 ans et a occupé de nombreuses fonctions au sein du gouvernement du Québec. Il siège également aux conseils d'administration d'autres sociétés.

**Jean C. Monty**

Administrateur de sociétés
 Montréal, Canada
 Administrateur depuis 1998 · Indépendant

M. Jean C. Monty a pris sa retraite à titre de président du conseil et chef de la direction de Bell Canada Entreprises (BCE Inc.) après avoir fait carrière pendant 28 ans chez BCE Inc., Bell Canada et Nortel Networks. En reconnaissance de ses réalisations, il a été nommé président-directeur général de l'année au Canada en 1997. Il siège également à d'autres conseils d'administration.

**Carlos E. Represas**

Président du conseil
 Nestlé Group México
 Mexico, Mexique
 Administrateur depuis 2004 · Indépendant

M. Carlos E. Represas a été nommé président du conseil de Nestlé Group México en 1983. En 2004, il a quitté ses fonctions de direction au sein de Nestlé où il a œuvré pendant 36 ans dans sept pays différents. Il siège à d'autres conseils d'administration et est membre du Conseil économique d'Amérique latine (CEAL).

**Jean-Pierre Rosso**

Président du conseil
 World Economic Forum USA Inc.
 New York, États-Unis
 Administrateur depuis 2006 · Indépendant

Président du conseil et chef de la direction à la retraite de CNH Global N.V., M. Rosso a aussi agi à titre de président du conseil et chef de la direction de Case Corporation. Précédemment, il a occupé le poste de président de Home & Building Control de Honeywell, Inc. après avoir été président de ses activités européennes. Il siège également à d'autres conseils d'administration.

**Heinrich Weiss**

Président du conseil et chef de la direction
 SMS GmbH
 Düsseldorf, Allemagne
 Administrateur depuis 2005 · Indépendant

M. Weiss est président du Comité consultatif sur le commerce extérieur du Secrétaire allemand de l'économie et du travail, membre du conseil d'administration du Comité Asie-Pacifique du commerce allemand ainsi que membre du conseil d'administration du Comité sur le commerce Est-Ouest. Il siège également à d'autres conseils d'administration.

Vous trouverez les biographies détaillées de nos administrateurs sur notre site Internet, www.bombardier.com, de même que dans la circulaire de sollicitation de procurations de la direction 2009.

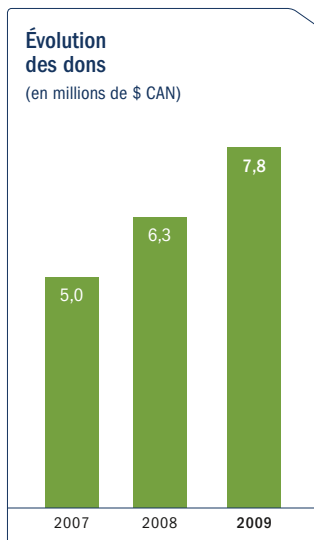
Rêver, croire, partager

Depuis 1965, la Fondation J. Armand Bombardier contribue au développement des communautés canadiennes. Pour ce faire, elle soutient des organismes et des institutions dont les actions sont porteuses d'espoir et de changement. Les dons effectués par la Fondation depuis ses débuts totalisent plus de 90 millions \$ CAN.

Faits saillants

Au cours de l'exercice 2009, la Fondation J. Armand Bombardier a versé plus de 7,8 millions \$ CAN en dons. Ce montant représente une hausse de 25 % par rapport à l'exercice 2008 et de 49 % par rapport à l'exercice 2007. La Fondation a ainsi soutenu 151 organismes actifs dans les domaines de l'éducation, du soutien communautaire, de la santé et des arts et culture.

Par ailleurs, l'année a été marquée par le développement d'un nouveau site Internet dédié aux activités philanthropiques de la Fondation (www.fondationbombardier.ca). Le site, disponible depuis février 2009, vise à resserrer encore davantage les liens qui lient la Fondation aux communautés.



ÉDUCATION – 1,9 MILLION \$ CAN Le grand moteur de notre société

Contributions totalisant 1,9 million \$ CAN à cinq universités canadiennes et de nombreuses institutions, parmi lesquelles :

- Fonds de développement du Collège Édouard-Montpetit
- Société royale du Canada
- Université d'Ottawa
- Université de la Colombie-Britannique
- Université de Sherbrooke
- Université du Québec à Rimouski
- Université Queen's

De plus, la Fondation a des engagements additionnels de 2,7 millions \$ CAN auprès de diverses institutions pour les six prochaines années.

SOUTIEN COMMUNAUTAIRE – 3,3 MILLIONS \$ CAN

Aider les plus démunis

Contributions totalisant 3,3 millions \$ CAN à 106 organismes, parmi lesquels :

- **Centraide – United Way** - La Fondation, en collaboration avec la famille Bombardier, soutient les efforts des employés de Bombardier qui recueillent des fonds pour la campagne annuelle de Centraide – United Way dans les régions suivantes : Grand Montréal, Estrie, Laurentides, KRTB-Côte-du-Sud, Grand Toronto et Kingston-Frontenac-Lennox
- **Croix-Rouge canadienne, Division du Québec** - Gestion et formation des bénévoles corporatifs dans le cadre du programme « Partenaires dans l'action »
- **Fondation des maladies mentales** - Programme de sensibilisation à la réalité des maladies mentales en milieu de travail
- **Fondation Le Grand Chemin** - Centre de traitement pour les jeunes aux prises avec des problèmes de dépendance à l'alcool, à la drogue ou au jeu
- **Fondation Lina Cyr** - Soins pré et postopératoires pour les patients devant subir des greffes
- **Fondation Père Sablon** - Programme de soutien pour permettre la participation des jeunes de milieux défavorisés aux activités sportives
- **Fonds de développement du Centre François-Michelle** - Formation axée sur l'emploi pour les jeunes de 16 à 21 ans vivant avec une déficience intellectuelle
- **Jeunesse au Soleil** - Fonds d'urgence afin de regarnir la banque alimentaire en période de crise économique
- **Le Bon Dieu dans la rue** - Soutien et accompagnement pour les jeunes de la rue
- **Médecins du Monde** - Programme de soutien psychologique aux travailleurs communautaires dans le cadre du Projet Montréal
- **PROMIS** - Intégration et francisation des nouveaux arrivants
- **Tel-jeunes** - Ateliers de soutien aux compétences parentales



Innovation, esprit d'entreprise, engagement. Voilà trois mots qui décrivent bien Joseph-Armand Bombardier. C'est pourquoi la Fondation J. Armand Bombardier accorde une place de choix aux organismes et institutions qui travaillent à former une nouvelle génération d'entrepreneurs :

- **Fondation des Offices jeunesse internationaux du Québec** – Bourses destinées aux jeunes entrepreneurs désirant réaliser des projets de stages ou de mentorat
- **Fondation du maire de Montréal pour la jeunesse** – Bourses incitatives à l'entrepreneuriat pour les jeunes Montréalais
- **Fondation Ressources-Jeunesse** – Atelier de formation sur le leadership de J. Armand Bombardier destiné aux nouveaux arrivants
- **Jeunes Entreprises du Québec** – Programme d'initiation à l'entrepreneuriat pour les élèves de niveaux secondaire et collégial
- **Junior Achievement of Central Ontario** – Bourses d'excellence dans le cadre du programme d'initiation à l'entrepreneuriat au secondaire

Par ailleurs, la Fondation a des engagements additionnels de 1,3 million \$ CAN auprès de nombreux organismes pour les quatre prochaines années.

SANTÉ – 2,1 MILLIONS \$ CAN

Un engagement pour la vie

Contributions totalisant 2,1 millions \$ CAN à différents établissements et organismes. Entre autres :

- Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke
- Fondation Armand-Frappier
- Fondation de l'Hôpital du Sacré-Cœur de Montréal
- Fondation de l'Hôpital Sainte-Justine
- Fondation de l'Institut de Cardiologie de Montréal
- Fondation de l'Institut universitaire en santé mentale Douglas
- Fondation des étoiles
- Fondation du Centre hospitalier universitaire de Québec (CHUQ)
- Pallia-Vie

De plus, la Fondation a des engagements additionnels de 1,9 million \$ CAN auprès de divers organismes et établissements de santé pour les quatre prochaines années.

ARTS ET CULTURE – 505 000 \$ CAN

Une part de notre richesse collective

Contributions totalisant 505 000 \$ à 14 organismes, parmi lesquels :

- **Cantos Music Foundation** – Fonds dédié au développement des programmes de diffusion et d'initiation à la musique
- **Les Grands Ballets Canadiens de Montréal** – Fonds permettant à des enfants défavorisés d'assister à une représentation de Casse-Noisette
- **Orchestre métropolitain du Grand Montréal** – Développement et soutien à la programmation
- **Théâtre Répercussion** – Présentation du théâtre de répertoire à diverses communautés par des productions en plein air

Bombardier a poursuivi ses initiatives en matière de responsabilité sociale d'entreprise visant à trouver l'équilibre entre croissance rentable à long terme et gestion responsable de notre incidence sur les plans social, environnemental et économique.

En décembre 2008, nous avons publié notre premier rapport de responsabilité sociale d'entreprise couvrant l'ensemble de nos activités (disponible sur notre site Internet, www.bombardier.com). Il présente nos efforts et nos réalisations au même titre que les aspects nécessitant des améliorations. Dans ce rapport, nous avons notamment souligné le lancement de notre Code de conduite des fournisseurs, en conformité avec le Pacte mondial des Nations Unies, notre engagement à développer un portefeuille de produits durables, et comment, en cinq ans, nous avons progressé vers notre objectif de réduction de 15 % de nos émissions de gaz à effet de serre – un objectif que nous nous étions fixé volontairement en 2003.

Sur le plan philanthropique, Bombardier comprend la responsabilité qui lui incombe de créer une valeur positive nette dans chacune des communautés où elle exerce ses activités. Nous réalisons ceci en appuyant la Fondation J. Armand Bombardier et en investissant dans divers projets communautaires de par le monde.

SECTION FINANCIÈRE

RAPPORT DE GESTION	25
SOMMAIRE	26
AÉRONAUTIQUE	56
TRANSPORT	92
AUTRES	118
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE	142
RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE LA PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	144
RAPPORT DES VÉRIFICATEURS	144
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	145
NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	150

Le tableau suivant dresse une liste des abréviations utilisées dans la section financière.

TERME	DESCRIPTION	TERME	DESCRIPTION
AOG	Avion immobilisé au sol	IAMAW	Section locale 712 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale
BA	Bombardier Aéronautique	IASB	International Accounting Standards Board
BAI	Bénéfice avant impôts sur les bénéfices	IFRS	Normes internationales d'information financière
BAII	Bénéfice avant revenus de financement, dépenses de financement et impôts sur les bénéfices	NO _x	Oxydes d'azote
BAIIA	Bénéfice avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices et amortissement	OEM	Équipementier d'origine
BPA	Bénéfice (perte) par action	ONG	Organisation non gouvernementale
BT	Bombardier Transport	PCGR	Principes comptables généralement reconnus
CNC	Conseil des normes comptables	PIB	Produit intérieur brut
EDDV	Entités à détenteurs de droits variables	R&D	Recherche et développement
GES	Gaz à effet de serre	UAR	Unités d'actions liées au rendement

RAPPORT DE GESTION

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

Ce rapport de gestion, dont la responsabilité incombe à la direction, a été examiné et approuvé par le conseil d'administration (« Conseil »). Ce rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des Autorités canadiennes en valeurs mobilières. Le Conseil est chargé de s'assurer que nous assumons nos responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de la revue et de l'approbation du rapport de gestion. Le Conseil s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité de vérification. Le comité de vérification est nommé par le Conseil, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Ce comité fait part de ses constatations au Conseil pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication du rapport de gestion à l'intention des actionnaires.

Les données présentées dans ce rapport de gestion sont structurées par secteur d'activité : BA et BT, puis par segment de marché dans BA et dans BT, reflétant notre structure organisationnelle. Certaines mesures financières utilisées dans le rapport de gestion ne sont pas conformes aux PCGR du Canada. Voir la rubrique des mesures financières non conformes aux PCGR ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des PCGR du Canada.

Importance de l'information

Une information est jugée importante si nous croyons que la décision d'acheter, de vendre ou de conserver nos actions par un investisseur raisonnable serait influencée ou modifiée du fait que cette information soit omise ou erronée.

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, leurs variations, ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que nous formulions des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que nous jugions nos hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à notre 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 rubriques Énoncés prospectifs respectives des sections BA et BT.

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, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie aérienne), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux partenaires commerciaux,

aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur le rendement des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement et à la santé et sécurité, à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, aux ressources humaines, aux engagements à modalités fixes, et à la production et à l'exécution de projets), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, aux modalités de certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, au financement en faveur de certains clients et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale) et au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change, des taux d'intérêt et des prix des produits de base). Pour plus d'information, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres. Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas s'y fier indûment. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent nos attentes 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.



SOMMAIRE

ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Mise en garde liée à nos énoncés prospectifs.	25
FAITS SAILLANTS	Faits saillants du quatrième trimestre et de l'exercice.	27
MESURES DU RENDEMENT ET INDICATEURS CLÉS	Mesures du rendement et indicateurs connexes clés nous permettant d'évaluer nos progrès. Nos progrès au cours des cinq derniers exercices.	28
PROFIL	Survol de notre exploitation.	29
CONTEXTE COMMERCIAL	Événements récents survenus sur le marché et leurs répercussions sur notre entreprise.	30
MISSION ET VISION	Ce que nous visons.	32
CAP SUR NOTRE AVENIR	Cinq priorités d'affaires pour réaliser nos aspirations.	34
STRATÉGIES ET CAPACITÉ À ATTEINDRE LES RÉSULTATS VISÉS	Trois priorités financières pour consolider notre position. Nos réalisations de l'exercice 2009. Notre capacité à atteindre les résultats visés.	38
RÉSULTATS D'EXPLOITATION	Nos résultats consolidés du quatrième trimestre et de l'exercice.	45
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	Une analyse de nos flux de trésorerie et de nos besoins de liquidités. Nos facilités de lettres de crédit.	47
STRUCTURE DU CAPITAL	Nos indicateurs d'endettement globaux servant à gérer notre structure du capital, y compris le déficit de nos régimes de retraite.	49
SITUATION FINANCIÈRE	Explications relatives aux variations importantes de nos actifs, passifs et capitaux propres.	52
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	Définitions et rapprochement avec les mesures financières les plus comparables des PCGR du Canada.	54

FAITS SAILLANTS

Des résultats solides, mais les progrès seront plus ardues dans le contexte actuel



↑ En hausse par rapport à l'exercice 2008.

↓ En baisse par rapport à l'exercice 2008 ou au 31 janvier 2008.

Quatrième trimestre

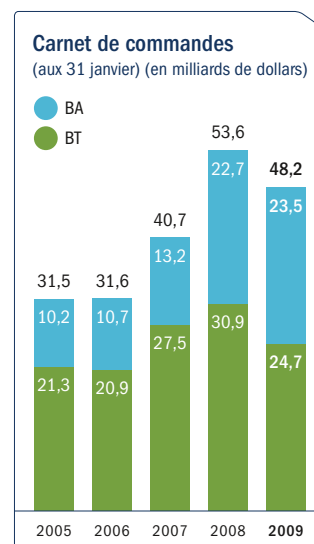
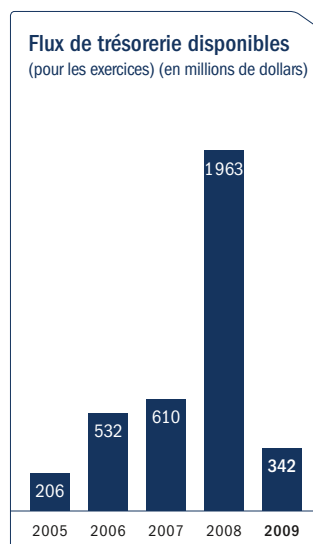
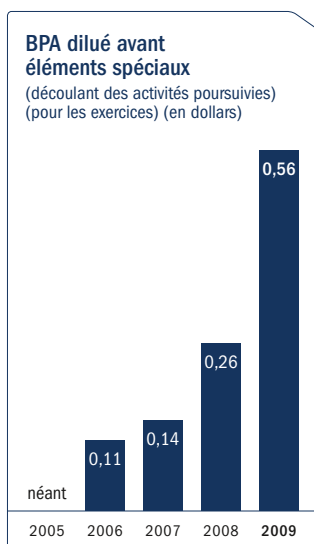
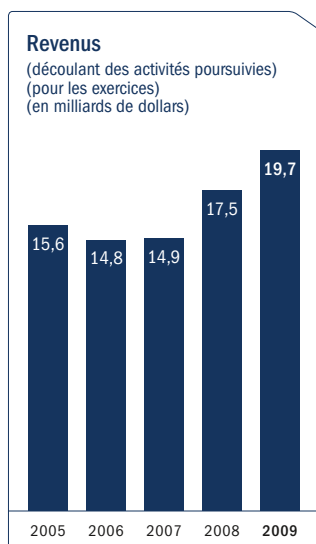
- Revenus de 5,4 milliards \$, une amélioration de 3 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- BAI de 435 millions \$, ou 8,0 % des revenus, en regard de 305 millions \$, ou 5,8 % (372 millions \$, ou 7,1 %, avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production), pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Bénéfice net de 309 millions \$ (BPA dilué de 0,17 \$), comparativement à 218 millions \$ (BPA dilué de 0,12 \$) pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles de 91 millions \$, comparativement à des flux de trésorerie disponibles de 924 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Négociation réussie d'une nouvelle facilité de lettres de crédit pour BT de 3,75 milliards €.

Exercice

- Revenus de 19,7 milliards \$, une amélioration de 13 % par rapport à l'exercice précédent.
- BAI de 1,4 milliard \$, ou 7,2 % des revenus, en regard de 740 millions \$, ou 4,2 % (1,2 milliard \$, ou 6,7 %, avant élément spécial et charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production) pour l'exercice précédent.
- Bénéfice net de 1,0 milliard \$ (BPA dilué de 0,56 \$), comparativement à 317 millions \$ (479 millions \$ ou BPA dilué de 0,26 \$, avant élément spécial) pour l'exercice précédent.
- Flux de trésorerie disponibles de 342 millions \$, comparativement à 2,0 milliards \$ pour l'exercice précédent.
- Situation de trésorerie de 3,5 milliards \$ au 31 janvier 2009.
- Carnet de commandes de 48,2 milliards \$ au 31 janvier 2009, en regard de 53,6 milliards \$ au 31 janvier 2008.

Événements postérieurs au 31 janvier 2009

- Une réduction des cadences de production pour tous nos avions d'affaires et pour tous nos biréacteurs régionaux plus tard au cours de l'exercice 2010, menant à une réduction de nos effectifs d'environ 4400 employés permanents et contractuels, soit 14 % des effectifs de BA au 31 janvier 2009.
- Nos prévisions du 5 février 2009, qui étaient de 10 % de moins de livraisons d'avions d'affaires pour l'exercice 2010, ont été révisées pour les établir à 25 % de moins de livraisons, alors que nos prévisions à l'égard des livraisons d'avions commerciaux sont demeurées les mêmes, soit une augmentation de 10 %, toutes deux par rapport à l'exercice 2009.
- En mars 2009, Deutsche Lufthansa AG a signé une entente d'achat de 30 avions CS100 avec des options sur 30 autres avions CSeries, et Lease Corporation International Aviation (New Buildings) Limited a signé une entente d'achat de trois avions CS100 et 17 avions CS300, avec des options sur 20 autres avions CSeries.



MESURES DU RENDEMENT ET INDICATEURS CLÉS

La rémunération incitative est liée à l'atteinte de résultats cibles, en fonction du BAII, et soit des flux de trésorerie disponibles ou des actifs nets sectoriels rajustés moyens. Nous pensons que les éléments spéciaux pourraient nuire à l'analyse des tendances, de sorte qu'ils sont exclus de nos indicateurs de rentabilité.

Le tableau ci-dessous résume nos mesures du rendement et indicateurs clés connexes les plus pertinents.

Rentabilité	<ul style="list-style-type: none"> BPA dilué avant éléments spéciaux, comme mesure du rendement consolidé. BAII avant éléments spéciaux, comme mesure du rendement sectoriel.
Liquidités	<ul style="list-style-type: none"> Flux de trésorerie disponibles, comme mesure de la génération de liquidités. Espèces et quasi-espèces, comme mesure de la suffisance des liquidités.
Croissance	<ul style="list-style-type: none"> Revenus, comme mesure de la croissance. Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. Ratio de nouvelles commandes sur livraisons/revenus⁽¹⁾ comme indicateur de la croissance future des revenus. Part de marché et taille, comme mesures de la position en regard de la concurrence.
Structure du capital	<ul style="list-style-type: none"> Ratio du BAII rajusté sur les intérêts nets rajustés⁽²⁾, comme mesure de la couverture des intérêts. Ratio de la dette rajustée sur le BAIIA rajusté⁽²⁾, comme mesure du levier financier. Ratio de la dette rajustée sur le capital total rajusté⁽²⁾, comme mesure de la situation de capitalisation. Échéance de la dette à long terme moyenne pondérée, comme mesure du profil d'échéance.
Capital investi	<ul style="list-style-type: none"> Actifs nets sectoriels rajustés moyens, comme mesure de la productivité du capital.

(1) Voir la rubrique Mesures du rendement et indicateurs clés de BA et de BT pour les définitions de ces indicateurs.

(2) Voir la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour les définitions de ces indicateurs.

(découlant des activités poursuivies)	2009	2008	2007	2006	2005
Pour les exercices					
Revenus	19 721 \$	17 506 \$	14 882 \$	14 781 \$	15 585 \$
BAII avant éléments spéciaux	1 411 \$	902 \$	577 \$	445 \$	236 \$
Marge BAII avant éléments spéciaux	7,2 %	5,2 %	3,9 %	3,0 %	1,5 %
BAII	1 411 \$	740 \$	553 \$	357 \$	64 \$
Marge BAII	7,2 %	4,2 %	3,7 %	2,4 %	0,4 %
Taux d'imposition (de recouvrement) effectif	20,8 %	27,8 %	27,5 %	10,0 %	(23,8)%
Bénéfice net (perte nette)	1 008 \$	317 \$	268 \$	249 \$	(85)\$
BPA dilué (en dollars)	0,56 \$	0,16 \$	0,12 \$	0,06 \$	(0,08)\$
Flux de trésorerie disponibles	342 \$	1 963 \$	610 \$	532 \$	206 \$
Ratio du BAII rajusté sur les intérêts nets rajustés	6,2	2,5	1,9	1,5	1,0
Aux 31 janvier					
Carnet de commandes (en milliards)	48,2 \$	53,6 \$	40,7 \$	31,6 \$	31,5 \$
Espèces et quasi-espèces	3 470 \$	3 602 \$	2 648 \$	2 917 \$	2 344 \$
Ratio de la dette rajustée sur le BAIIA rajusté	2,8	3,8	5,5	5,8	7,3
Ratio de la dette rajustée sur le capital total rajusté	66 %	67 %	73 %	76 %	79 %

PROFIL

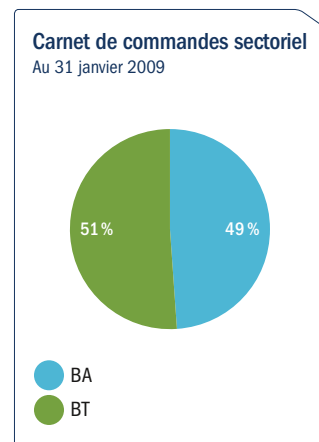
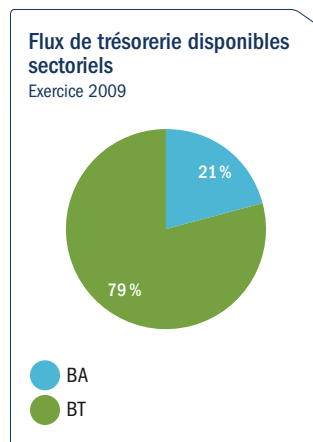
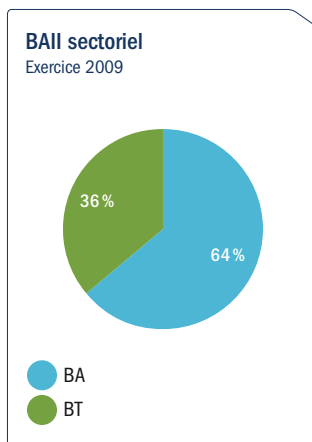
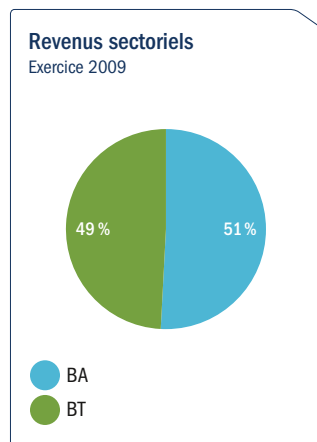
Des avions. Des trains. Dans le monde entier.

Les deux secteurs contribuent à la croissance et à la rentabilité

Nous sommes un chef de file mondial en solutions de transport novatrices. Nous exerçons nos activités dans deux grands secteurs d'activité : l'aéronautique (par l'entremise de BA) et le transport sur rail (par l'entremise de BT).

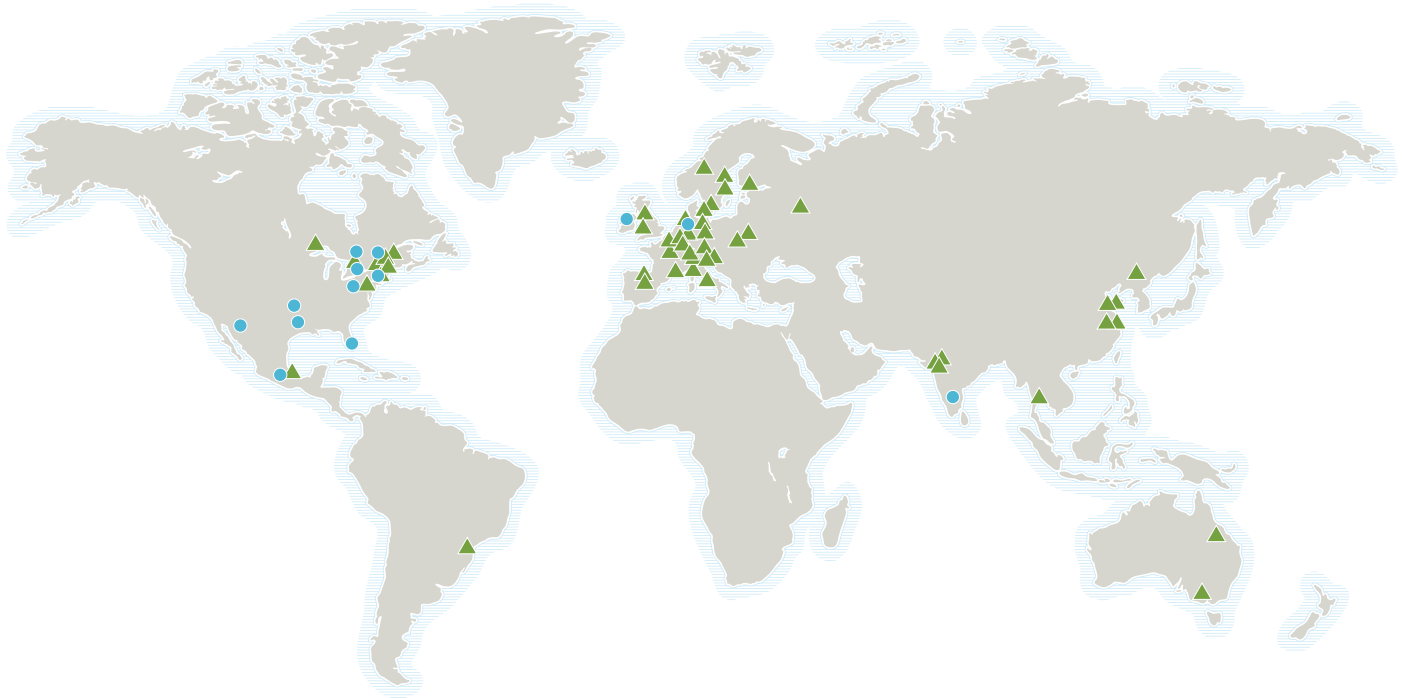
	BA	BT
BOMBARDIER		
	Un chef de file mondial dans la conception et la fabrication de produits d'aviation novateurs et un fournisseur de services connexes.	Le chef de file mondial dans la fabrication de matériel et de systèmes de transport sur rail et un fournisseur de services connexes.
Revenus	10,0 milliards \$	9,8 milliards \$
BAIL	896 millions \$	515 millions \$
Flux de trésorerie disponibles	128 millions \$	480 millions \$
Carnet de commandes	23,5 milliards \$	24,7 milliards \$
Nombre d'employés	32 500	34 200

Ces deux secteurs d'activité appartiennent à l'industrie du transport, mais font face à des réalités économiques distinctes et ont des profils de risque différents. L'industrie aéronautique est hautement capitalistique, avec des investissements importants dans le développement de produits et de longues périodes de recouvrement. Le secteur ferroviaire exige des placements initiaux moins importants, qui sont habituellement recouverts en vertu de contrats précis. La rentabilité de l'exploitation de chaque secteur reflète cette réalité.



Nous allions présence mondiale et racines locales

96 % de nos revenus ont été générés à l'extérieur du Canada. Nous comptons des effectifs mondiaux de 66 900 employés au 31 janvier 2009. Nous avons 60 sites de production et d'ingénierie répartis dans 23 pays et un réseau mondial de plus de 45 centres de service.



● Sites de production et d'ingénierie, et centres de service de BA

▲ Sites de production et d'ingénierie de BT

CONTEXTE COMMERCIAL

Des défis majeurs à relever

L'exercice 2009 a été marqué par une détérioration de la conjoncture commerciale, en commençant par un resserrement du crédit qui a évolué en une grave récession frappant la plupart des économies dans le monde. Ces tendances négatives se sont poursuivies au cours de l'exercice 2010, et nous prévoyons qu'elles se maintiendront à court terme. Les gouvernements du monde entier ont pris des mesures sans précédent pour atténuer l'incidence de ces événements, mais il est encore difficile d'évaluer l'ampleur et la durée de cette récession.

Au cours des dernières années, nous avons pris des mesures importantes pour renforcer nos activités et notre situation financière, ce qui nous place dans une meilleure position pour relever les défis à venir. Comme certaines incidences de la récession sont importantes, les deux groupes cherchent des moyens de réduire l'ensemble des coûts de leurs activités et d'améliorer leur fonds de roulement. Nous avons également pris des mesures pour maximiser la préservation des liquidités. Ces mesures devraient être bénéfiques pour la Société à long terme, une fois que nous émergerons de cette récession.

Par suite des importantes baisses de commandes d'avions, ainsi que des annulations et reports de commandes existantes, BA a annoncé après le 31 janvier 2009 une réduction des cadences de production de tous ses avions d'affaires et biréacteurs régionaux, qui a entraîné une réduction de ses effectifs d'environ 4400 employés.

Pour l'industrie du transport sur rail, les indicateurs de base de l'industrie restent solides, et la récession ne devrait pas avoir d'effet majeur. Si les plans de relance et les programmes de financement d'infrastructures des gouvernements se concrétisent, le secteur ferroviaire pourrait même bénéficier d'un accroissement de la demande. Nous suivons de près le développement de projets ferroviaires importants de gouvernements, notamment au Canada, en Chine, aux États-Unis, en France et au Royaume-Uni.

Le tableau suivant présente les incidences les plus importantes choisies des événements économiques récents et des autres tendances observées sur la Société, d'après les renseignements disponibles actuellement.

Incidences choisies des événements économiques récents		Référence
Exploitation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une diminution des commandes d'avions d'affaires et d'avions commerciaux (à l'exclusion des commandes pour la gamme d'avions CSeries). ▪ Un niveau plus élevé que d'habitude de reports de livraisons et d'annulations, surtout pour les biréacteurs d'affaires. ▪ Une réduction des cadences de production pour tous nos avions d'affaires et nos biréacteurs régionaux, de sorte que nous prévoyons livrer 25 % d'avions d'affaires de moins, et tout de même 10 % d'avions commerciaux de plus au cours de l'exercice 2010 par rapport à l'exercice 2009. ▪ Une baisse des revenus de service après-vente de BA découlant de l'utilisation moindre de la flotte en service. ▪ Une hausse de la cadence de production maintenue chez BT par l'exécution du carnet de commandes. ▪ Des prix moindres pour les avions d'occasion, qui se répercuteront également sur la demande et le prix établi pour les avions neufs. 	<p>p. 58</p> <p>p. 62</p> <p>p. 62, 63</p> <p>p. 58</p> <p>p. 101</p> <p>p. 74</p>
Résultats d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les revenus, les marges BAII et les flux de trésorerie disponibles de BA pour les exercices 2010 et 2011 subiront des incidences négatives. ▪ Les revenus (en monnaie d'origine) et la marge BAII de BT devraient continuer d'augmenter pendant l'exercice 2010, et ses flux de trésorerie disponibles devraient correspondre au BAII. ▪ Une appréciation soutenue du dollar américain par rapport au dollar canadien et à la livre sterling abaisserait les coûts de BA engagés dans ces devises, mais avec un certain délai en raison de notre programme de couverture. ▪ Une baisse soutenue des prix des produits de base réduirait notre structure de coûts, mais avec un certain délai en raison de clauses de protection limitant la volatilité des prix dans les contrats avec nos fournisseurs. 	<p>p. 64</p> <p>p. 102</p> <p>p. 43</p> <p>p. 69, 104</p>
Liquidités et sources de financement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La baisse du volume de nouvelles commandes a une incidence négative sur nos liquidités. ▪ L'accès aux marchés financiers devrait être difficile pour nos clients et pour nous. ▪ Les besoins de capitalisation des régimes de retraite augmenteront étant donné l'accroissement récent de leur déficit. 	<p>p. 85, 115</p> <p>p. 40</p> <p>p. 51</p>
Situation financière	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les actifs nets sectoriels devraient se maintenir à un niveau élevé chez BA, du fait essentiellement de l'accroissement des stocks et des débiteurs et d'une réduction des avances de clients. ▪ Les actifs et les passifs libellés en devises sont assujettis à des fluctuations de taux de change à la conversion en dollars américains, mais l'incidence nette sur le bénéfice devrait être atténuée par nos programmes de couverture naturelle. 	<p>p. 52, 85</p> <p>p. 52, 53</p>
Structure du capital	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Moratoire sur le désendettement de notre bilan au moyen de remboursements de dette à long terme et de cotisations discrétionnaires à nos caisses de retraite, ce qui reportera l'atteinte de nos objectifs en matière d'indicateurs d'endettement globaux. ▪ Le déficit des régimes de retraite est sous pression, compte tenu des rendements négatifs des actifs des régimes. 	<p>p. 40, 41</p> <p>p. 50, 51</p>
Gestion des risques	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La santé financière de nos fournisseurs clés est surveillée. ▪ Le risque de crédit est étroitement surveillé, afin de réduire notre exposition à certains clients, à certaines contreparties dans le cadre d'arrangements financiers, à des industries et à des régions géographiques. ▪ Nos instruments financiers et l'ensemble de nos garanties, comptabilisés à la juste valeur, sont étroitement surveillés étant donné la volatilité de certains indicateurs comme les taux d'intérêt, le prix des avions d'occasion, le risque de crédit et le risque de liquidité. 	<p>p. 69, 106</p> <p>p. 44</p> <p>p. 44</p>

MISSION ET VISION

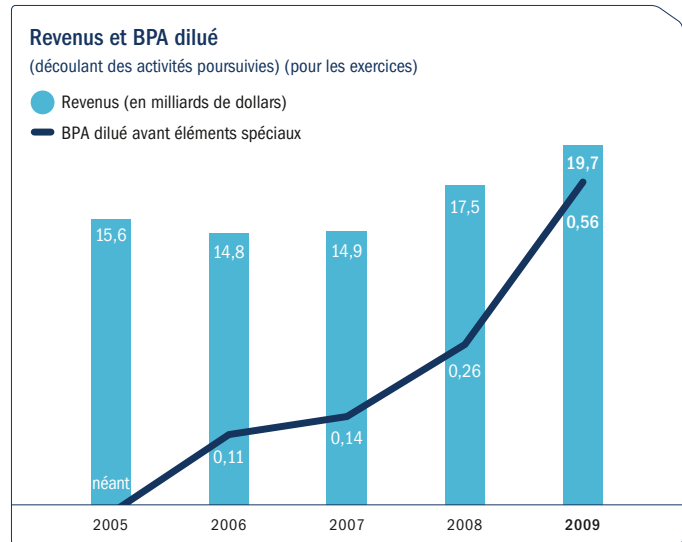
Nous avons élaboré un plan et nous l'avons mis en application

Les étapes importantes de notre histoire ont souvent découlé de périodes de crise, qui nous ont obligés à nous renouveler. Depuis nos débuts à Valcourt (Québec), nous avons été confrontés à de grands défis et avons réagi par des mesures ingénieuses et audacieuses qui ont transformé notre Société. Lorsque la crise pétrolière de 1973 a affaibli notre activité traditionnelle de produits récréatifs, nous nous sommes diversifiés dans le transport sur rail. Lorsque des possibilités d'acquisition attrayantes se sont présentées en aéronautique vers la fin des années 1980, nous avons saisi l'occasion et sommes devenus l'un des plus importants participants de l'industrie aéronautique.

Au début des années 2000, nous avons été appelés à relever un autre grand défi. Plusieurs facteurs y ont concouru : la difficile intégration d'Adtranz dans BT, une division de financement (Bombardier Capital) en difficulté, un cycle baissier préoccupant dans les marchés des biréacteurs d'affaires et des biréacteurs régionaux, et un modèle d'affaires s'éparpillant dans trop de directions. Au cours de cette période, notre rendement global s'est détérioré et nous devions absolument renouer avec la rentabilité et la stabilité financière.

Nous avons donc élaboré un plan et l'avons mis en application :

1. Nous nous sommes concentrés sur nos activités principales : les trains et les avions. Aujourd'hui, notre vaste portefeuille de produits nous place au premier ou deuxième rang sur la plupart de nos marchés. Au 31 janvier 2009, nous avons un solide carnet de commandes de 23,5 milliards \$ pour BA et de 24,7 milliards \$ pour BT. Nos revenus ont progressé de 27 % depuis l'exercice 2005.

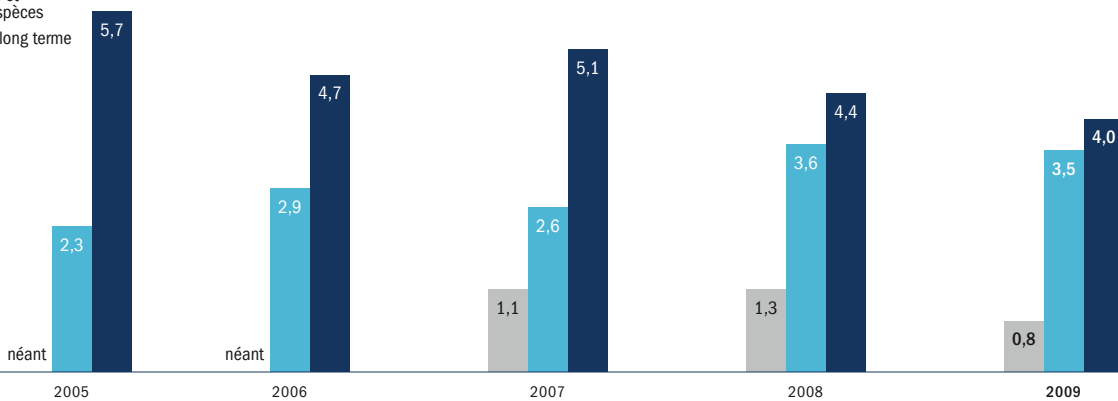


2. Nous avons amélioré notre rentabilité et renforcé notre situation financière en désendettant notre bilan. Notre BPA dilué découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux a crû de 0,56 \$ depuis l'exercice 2005, et nous avons des liquidités de 3,5 milliards \$ au 31 janvier 2009.
3. Nous avons rétabli la santé de notre Société en raffermissant notre gouvernance et en étant plus transparents. Pour ce faire, nous sommes passés d'une organisation fonctionnelle à une organisation structurée par secteur d'activité (BA et BT), et par segment de marché.

Titres déposés en garantie, liquidités et dette à long terme

(aux 31 janvier) (en milliards de dollars)

- Titres déposés en garantie
- Espèces et quasi-espèces
- Dette à long terme



Notre mission consiste à être le chef de file mondial de la fabrication d'avions et de trains, et à offrir la meilleure valeur à nos clients et la meilleure rentabilité à nos actionnaires de notre catégorie

Nos produits sont au cœur de notre succès et de notre passion depuis le début. Grâce à cet ADN, nous pouvons atteindre de nouveaux sommets. Notre mission consiste à être le chef de file mondial de la fabrication d'avions et de trains et à offrir la meilleure valeur à nos clients et la meilleure rentabilité à nos actionnaires de notre catégorie. Notre plan est d'y parvenir en fournissant à nos clients une valeur et des services supérieurs au moyen d'investissements

continus dans notre personnel et nos produits. Notre leadership est déjà reconnu pour nos normes élevées en matière d'innovation, de sécurité, d'efficacité et de rendement des produits. Nous nous concentrons à améliorer l'exécution et à livrer constamment la meilleure valeur possible à nos parties prenantes.

Nos aspirations sont ambitieuses

Maintenant que nous sommes bien positionnés, nous ne resterons pas les bras croisés et nous sommes prêts à relever de nouveaux défis.



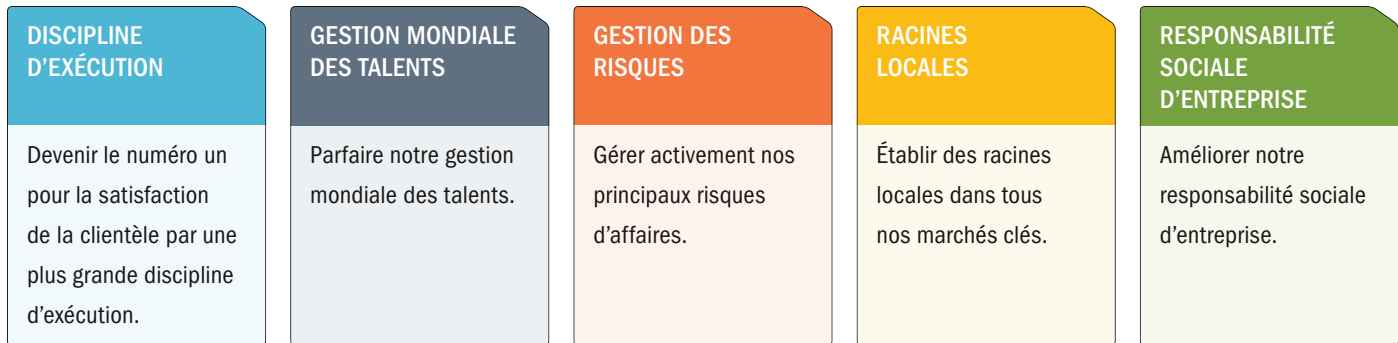
CAP SUR NOTRE AVENIR

« Cap sur notre avenir » constitue l'orientation stratégique de la Société pour les trois à cinq prochaines années.

« Cap sur notre avenir » repose sur nos réalisations actuelles tout en misant sur nos points forts. Il consiste également à combler nos lacunes afin d'assurer que nous réalisons notre plan pour devenir le chef de file mondial de la fabrication dans nos marchés et à offrir la meilleure valeur à nos clients et la meilleure rentabilité à nos actionnaires de notre catégorie. Respecter ces priorités d'affaires nous permettra de concrétiser nos aspirations et tirer parti

des tendances mondiales, tout en nous permettant de mieux traverser les cycles économiques difficiles.

« Cap sur notre avenir » dresse le parcours de la croissance continue de notre organisation et de notre personnel en établissant des priorités et des objectifs ambitieux mais atteignables. Il peut être défini au moyen des cinq priorités d'affaires alignées sur nos aspirations :



Chaque priorité a été confiée à un haut dirigeant relevant directement du chef de la direction, qui est responsable de sa réalisation. « Cap sur notre avenir » sera bientôt déployé dans l'ensemble de l'entreprise, car chaque priorité doit faire partie intégrante de notre manière de faire des affaires. Nos stratégies et objectifs actuels sont en train d'être alignés sur « Cap sur notre avenir », et notre rendement sera évalué en fonction du respect de ces priorités à partir de l'exercice 2011.

1 Devenir le numéro un pour la satisfaction de la clientèle par une plus grande discipline d'exécution

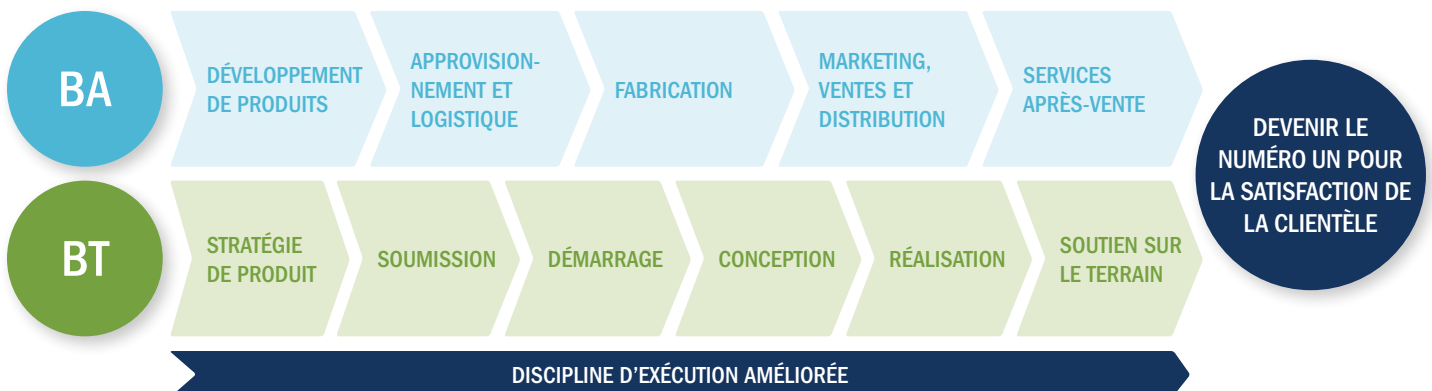
Pourquoi ?

Plus que jamais les pays sont interconnectés, ce qui accroît le besoin de mobilité. Les clients comptent sur nous pour leur livrer à temps des produits de qualité à prix concurrentiels. Nous avons des produits formidables renfermant des propositions de valeur distinctes. Nous devons maintenant tirer parti de nos avantages concurrentiels grâce à une discipline d'exécution impeccable pour devenir le numéro un en satisfaction de la clientèle et créer de nouvelles sources de rentabilité et de croissance. Même si nous y aspirons depuis un

certain temps, il nous reste encore à réaliser pleinement notre potentiel dans ce domaine crucial. Les sociétés qui sont performantes le sont en raison de leur solide exécution. La satisfaction de la clientèle doit donc faire partie intégrante de toutes les phases de nos processus d'affaires.

Que compte-t-on faire ?

Appliquer la meilleure discipline d'exécution à chaque étape des processus d'affaires de la chaîne de valeur pour améliorer radicalement la satisfaction de la clientèle. Pour ce faire, nous tiendrons scrupuleusement nos promesses dans tout ce que nous entreprenons.



Comment ?

BA et BT développent une culture d'amélioration de la discipline d'exécution pour intégrer les meilleures pratiques dans tous leurs processus d'affaires. Chez BA, cette culture fait partie intégrante du Système atteindre l'excellence, ainsi que des stratégies d'innovation, de rationalisation et d'extension de l'organisation et d'orientation client. Chez BT, les stratégies d'exécution efficace, d'efforts plus ciblés, d'orientation client, ainsi que les initiatives d'excellence opérationnelle (BOS) et de gestion de projet (PRO) visent également une plus grande discipline d'exécution.

Pour parvenir aux meilleures pratiques de notre catégorie, nous devons appliquer rigoureusement ces stratégies, et même aller plus loin en renforçant notre culture axée sur la responsabilité et le travail d'équipe et en nous concentrant sur les principales initiatives suivantes :

- relever les principaux défis d'exécution dans les chaînes de valeur de BA et BT et leurs causes premières, et établir des indicateurs sur la base des inducteurs clés déterminés; et
- élaborer un tableau de bord détaillé afin de gérer proactivement l'exécution impeccable et d'évaluer les réalisations par rapport aux objectifs.

2 Parfaire notre gestion mondiale des talents

Pourquoi ?

Nos employés sont au cœur de notre succès. De récentes initiatives de croissance, comme la gamme d'avions CSeries de BA et les nouvelles installations de fabrication en Inde de BT, soulignent le besoin de planifier et gérer efficacement les talents. Les pénuries mondiales de main-d'œuvre, les nouvelles réalités démographiques et l'intensification de la concurrence pour dénicher les meilleurs candidats rendent de plus en plus difficile le défi de trouver, d'attirer et de retenir les employés très compétents à l'échelle internationale. Améliorer notre manière de gérer les talents nous permettra de relever ces défis et de renforcer notre position comme employeur de calibre international. Bien que plusieurs initiatives soient en cours, nous devons les accélérer et mieux gérer notre actif le plus précieux : nos employés.

Que compte-t-on faire ?

Intensifier, pour chaque employé chez Bombardier, nos efforts à titre d'employeur de calibre international, qui investit dans le perfectionnement de talents qualifiés, engagés et fiers, à l'échelle mondiale.

Comment ?

BA et BT sont conscients des défis mentionnés ci-dessus et ont une stratégie axée sur les employés. Pour offrir les meilleures pratiques de notre catégorie, nous devons parfaire notre gestion mondiale des talents et appliquer ces stratégies. Nous devons clairement définir et communiquer, à l'interne comme

à l'externe, une philosophie privilégiant la personne. Cette philosophie exige une approche cohérente et globale de la gestion des talents qui fait appel aux meilleures pratiques internes et externes et nous permet de respecter nos objectifs d'embauche et de croissance. Nous devons affecter nos meilleurs employés à nos priorités d'affaires les plus importantes et mieux soutenir le perfectionnement professionnel de nos employés. Nous devons offrir des possibilités de carrière encore plus attrayantes et faciliter la mobilité entre les divisions et entre les régions géographiques. Nous devons encourager plus de responsabilité et de coopération, et mieux relier la rémunération au rendement. Notre nouvelle feuille de route en matière de talents est alignée sur notre statut d'employeur de calibre international. Dans le cadre de cette feuille de route, au cours de l'exercice 2010, nous allons :

- nous concentrer sur l'encouragement du leadership chez les employés et tiendrons les gestionnaires responsables du perfectionnement et de l'engagement de leurs employés;
- développer et livrer une proposition de valeur mondiale cohérente afin de préciser la valeur que nous attachons à nos employés actuels et éventuels et d'accélérer le processus d'embauche;
- revoir les politiques, les programmes et les processus liés aux ressources humaines afin de nous assurer qu'ils favorisent la meilleure gestion des talents; et
- harmoniser nos programmes de perfectionnement du leadership chez les hauts dirigeants avec nos processus d'identification des employés à potentiel élevé et de planification de la relève.

Dans le cadre de ces objectifs, le fait d'amener chaque employé à adopter et à reproduire nos caractéristiques de leadership (privilégier la personne, travailler en équipe, avoir la passion du succès et être stimulé par l'atteinte des résultats), permettra de porter notre gestion mondiale des talents au niveau des normes de calibre international.

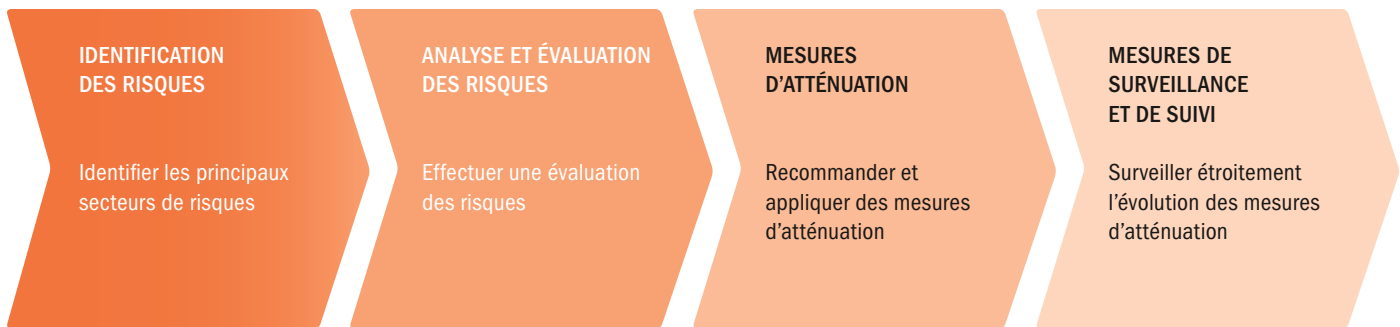
3 Gérer activement nos principaux risques d'affaires

Pourquoi ?

La construction d'avions et de trains et le développement de nouveaux produits et services dans des emplacements de par le monde nous exposent à un large éventail de risques et de possibilités. La rapidité des changements dans le contexte actuel accélère la vitesse à laquelle ces risques peuvent se matérialiser. Nos pratiques de gestion des risques font déjà partie intégrante de nos activités. Même si nous avons démontré notre capacité à relever les défis, nous devons être encore plus proactifs dans le repérage et la gestion des risques dans un cadre davantage structuré. En engageant davantage toutes les parties relatives au rehaussement de la culture axée sur la gestion des risques, nous accroîtrons la valeur pour les actionnaires.

Que compte-t-on faire ?

Gérer activement nos principaux risques d'affaires, en intégrant davantage la gestion des risques à toutes les principales fonctions dans l'ensemble de l'entreprise. Notre objectif consiste à comprendre parfaitement les risques afin de gérer les principaux risques qui favorisent la valeur, tout en atténuant, gérant ou transférant proactivement ceux qui n'en créent pas.



Comment?

Au fil des ans, nous avons élaboré un ensemble de processus et de politiques de gouvernance et de gestion. En mai 2007, le Conseil a créé le comité des finances et de gestion des risques, faisant de la gestion des risques l'une des principales préoccupations de l'entreprise. En vertu de son mandat, ce comité examine nos risques importants, les mesures que prend la direction pour surveiller, contrôler et gérer ces risques, et la suffisance des politiques, procédures et contrôles conçus par la direction. Pour faire progresser la gestion active des principaux risques d'affaires, nous devons maintenant tirer parti de nos compétences existantes et en développer de nouvelles en :

- reliant étroitement nos pratiques de gestion des risques à un cadre conceptuel. Cela nous permettra de mieux comparer notre performance aux meilleures pratiques afin de relever les lacunes ou les pratiques redondantes, tout en améliorant l'efficacité de nos employés;
- expliquant clairement le rôle de nos processus de gouvernance et de gestion. Une compréhension commune de nos risques et objectifs mobilisera les employés et rendra les parties prenantes conscientes du cadre conceptuel des risques qui lie nos processus de planification, de gestion et d'exploitation;
- optimisant notre structure du capital afin de réduire les coûts et d'améliorer notre capacité à saisir des possibilités stratégiques. Cela nous permettra d'investir constamment dans nos produits et services, tout en assurant une saine gestion des risques; et en
- affectant les ressources appropriées plus tôt dans notre processus décisionnel. Cela transformera la gestion des risques en un exercice axé sur la valeur plus proactif.

4 Établir des racines locales dans tous nos marchés clés

Pourquoi?

Nos marchés clés évoluent. Nous prévoyons que la croissance économique dans nos marchés traditionnels sera modérée. L'ascension des économies émergentes, comme la Chine, l'Inde et la Russie, présente nombre de

possibilités, y compris de nouveaux marchés pour nos produits et services, l'accès à un bassin de talents bien formés et des alliances éventuelles avec des partenaires locaux. En même temps, des concurrents de plus en plus compétents et bien financés dans ces marchés émergents soulèvent des défis, nous obligeant à être plus innovateurs que jamais et à réduire nos coûts.

Des événements économiques récents ont mis en évidence la nécessité de nous repositionner pour tirer pleinement parti des possibilités de croissance sur les marchés émergents tout en atténuant les risques. Bien que nous ne puissions pas influencer l'économie mondiale, nous pouvons contrôler où nous faisons des affaires. Nous avons déjà établi des racines locales dans plusieurs marchés clés avec 50 sites de production et d'ingénierie et 21 centres de service de BT répartis dans 24 pays, et plus de 40 centres de service exploités par BT dans des établissements de clients dans le monde entier et avec le réseau mondial d'après-vente de BA qui soutient des clients établis dans plus de 100 pays. Étendre nos racines locales dans ces marchés renforcera notre envergure et notre leadership à l'échelle mondiale. L'établissement de racines locales nous permet d'accroître notre taux global de réussite sur les soumissions, de réduire nos coûts grâce à un approvisionnement sur place et d'améliorer nos relations publiques, nos relations avec les gouvernements et autres activités clés.

Que compte-t-on faire ?

Développer un modèle organisationnel efficace d'ancrage local ciblant nos marchés clés dans le monde. Cela nous permettra de nous créer de nouveaux débouchés, de livrer la meilleure valeur à nos clients et d'assurer la meilleure rentabilité globale de notre catégorie.

Comment ?

Les marchés émergents représentent une part importante de notre clientèle élargie. BA et BT ont investi dans le développement de nouveaux sites de fabrication (par exemple, en Chine, en Inde et au Mexique) et dans de solides partenariats mondiaux dans la chaîne d'approvisionnement grâce à des initiatives comme le leadership sur le marché (LEAD) et l'optimisation de l'approvisionnement (CODE 30+), afin d'établir et de renforcer leurs racines

locales. En outre, nous avons déjà mis sur pied un réseau de représentants principaux de pays dans les marchés stratégiques et les marchés émergents pour aligner nos efforts, entretenir des relations avec les leaders locaux du monde des affaires et de la politique, aider les équipes de vente, et diriger et soutenir des activités particulières en développement des affaires. Nous devons maintenant tirer parti de ce réseau de représentants principaux de pays et adapter notre structure et nos processus aux marchés émergents et aux nouveaux marchés.

La nouvelle structure prévoit la révision du modèle organisationnel local, qui évoluera en fonction des besoins locaux des entreprises. La nouvelle structure s'appuiera sur un modèle de collaboration entre un représentant principal de pays et les secteurs d'activité, et sera conjointement supervisée par les membres des hauts dirigeants de BA et de BT. Les organisations locales seront responsables d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie pour le pays ou la région, d'attirer et de perfectionner des talents locaux ainsi que d'établir une marque et une réputation locales. Au cours de l'exercice 2010, nous commencerons par lancer nos initiatives d'ancrage local.

5 Améliorer notre responsabilité sociale d'entreprise

Pourquoi ?

Notre monde, tout comme les attentes de nos actionnaires, évolue rapidement, tandis que le monde fait face à des défis sociaux et environnementaux de plus en plus grands comme les changements climatiques et la rapide progression de l'urbanisation. Les gouvernements, les ONG, les entités du secteur public, les fournisseurs, les clients et les consommateurs sont déterminés à relever ces défis. C'est aussi le cas de Bombardier. Notre contribution consiste à développer des solutions de transport durables qui répondent aux défis mondiaux de mobilité d'aujourd'hui. En fait, nos produits nous donnent une chance unique de surpasser la concurrence et de devenir un véritable champion de l'environnement. Nous avons aussi comme devoir de contribuer au bien-être et au perfectionnement de nos employés et des communautés où nous exerçons nos activités. Voilà pourquoi un engagement ferme et une approche stratégique en matière de responsabilité sociale d'entreprise font partie intégrante de « Cap sur notre avenir ».

Que compte-t-on faire ?

Améliorer notre engagement en matière de responsabilité sociale d'entreprise en :

- réduisant l'empreinte environnementale de nos produits et de nos activités;
- nous souciant davantage de la santé et de la sécurité de nos employés dans nos décisions et actions quotidiennes; et en
- contribuant activement au développement des communautés où nous exerçons nos activités.

Comment ?

BA et BT s'appliquent à saisir les occasions d'améliorer les aspects écologiques de leurs produits et activités. Avec la gamme d'avions C Series, les biturbopropulseurs de Série Q et la gamme d'appareils de série CRJ NextGen, BA offre l'un des portefeuilles de produits les plus écoénergétiques de l'industrie. À titre de chef de file de l'industrie, BT a récemment exploité son concept unique « Le climat est favorable aux trains » en lançant la série de technologies écoénergétiques ECO4. Les deux groupes renforcent leur engagement relatif à la gestion du cycle de vie des produits, se fixent des objectifs ambitieux en matière de santé et sécurité ainsi que d'environnement et incitent les employés à les atteindre. Nous avons également publié notre premier rapport de responsabilité sociale d'entreprise en décembre 2008, qui présente notre démarche de durabilité, nos réalisations ainsi que les domaines pouvant être améliorés. Nous avons également été choisis comme composante des indices Dow Jones Sustainability North America Index et Dow Jones Sustainability World Index au cours des deux dernières années.

Afin de maintenir nos efforts et d'améliorer davantage notre engagement relatif à la responsabilité sociale d'entreprise, au cours de l'exercice 2010, nous :

- surveillerons mieux les aspects santé et sécurité et établirons des objectifs plus stricts;
- entreprendrons un programme à long terme afin de réduire davantage l'empreinte environnementale de nos activités de fabrication;
- renforcerons notre structure de gouvernance à l'égard de notre responsabilité sociale d'entreprise afin de mieux coordonner nos efforts à l'échelle de l'entreprise;
- continuerons de multiplier les communications externes au moyen de réunions sur l'engagement avec des parties prenantes;
- examinerons nos politiques et nos mécanismes de surveillance en matière de droits de la personne;
- augmenterons le nombre de fournisseurs qui adhèrent à notre code de conduite des fournisseurs; et
- reverrons notre philosophie d'investissement dans les communautés, et notre politique de dons et commandites, afin de mieux soutenir le bien-être économique, environnemental et social de nos communautés.

« Cap sur notre avenir » constitue donc notre vision du succès pour les années à venir. Il mise sur ce que nous faisons, mais va beaucoup plus loin afin que nous puissions réaliser nos aspirations ambitieuses. Seules les sociétés dont la stratégie, l'exécution, les produits et l'orientation client seront les meilleurs demeureront au dessus de la mêlée. Nous avons un ADN exceptionnel et les priorités d'affaires appropriées pour réaliser pleinement notre potentiel. Maintenant que nous sommes mieux positionnés dans l'ensemble, nous devons viser encore plus haut. Ce potentiel deviendra réalité si chaque employé y contribue avec engagement et passion.

STRATÉGIES ET CAPACITÉ À ATTEINDRE LES RÉSULTATS VISÉS

Trois priorités financières pour consolider notre position

Notre objectif global est encore de créer de la valeur pour nos actionnaires par l'élaboration et la fabrication de solutions de transport novatrices et rentables qui répondent à la demande des clients. BA et BT ont de nouveau accru leur rentabilité au cours de l'exercice 2009, telle qu'elle est mesurée par le BAII avant élément spécial. Nous avons également réalisé des progrès du côté de notre structure du capital, nos indicateurs d'endettement globaux s'étant tous améliorés depuis le 31 janvier 2008. En dépit du recul des flux de trésorerie disponibles au deuxième semestre de l'exercice 2009, nos liquidités demeurent à un niveau satisfaisant.

À court terme, la récession actuelle devrait toutefois toucher négativement les revenus, la marge BAII et les flux de trésorerie disponibles de BA et retarder l'atteinte de nos objectifs en matière d'indicateurs d'endettement globaux. Pour tenir compte de cette nouvelle réalité économique, nous avons dû revoir nos priorités d'affaires à court terme, sans toucher à nos stratégies à long terme, puisque les facteurs fondamentaux à long terme de tous nos marchés restent solides. Nous maintenons notre engagement en matière d'objectifs financiers, mais la situation à court terme exigera toutefois encore plus de discipline dans l'exécution de ces priorités.

RENTABILITÉ

Accroître le niveau et la régularité de la rentabilité.

LIQUIDITÉS

Assurer une capacité suffisante pour répondre aux besoins de fonds de roulement, financer les dépenses en immobilisations et satisfaire aux autres besoins de capital à court terme.

STRUCTURE DU CAPITAL

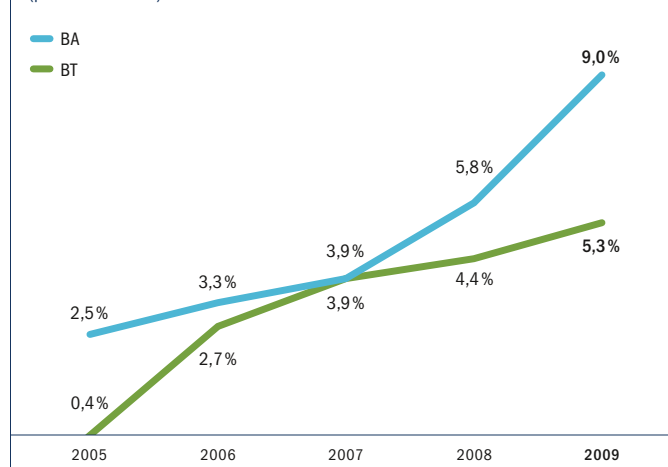
Optimiser la structure du capital afin de réduire les coûts et d'améliorer notre capacité à saisir des possibilités stratégiques.

Maintenir l'accent sur notre rentabilité

L'amélioration du niveau et de la régularité de notre rentabilité demeure l'une de nos principales préoccupations. Depuis l'exercice 2005, nous avons considérablement amélioré notre bénéfice net, du fait essentiellement de la rentabilité accrue dans nos deux secteurs d'activité. Les deux secteurs se sont engagés à continuer d'améliorer leur rendement financier par une gestion efficace de leur exploitation. À court terme, nous croyons que la marge BAII de BA sera négativement touchée jusqu'à ce que la conjoncture du marché redevienne normale, mais la marge BAII de BT devrait continuer de croître au cours de l'exercice 2010.

Chaque secteur d'activité fixe ses propres objectifs de marge BAII, d'après son propre profil de risque. BA exige des investissements plus importants dans les actifs, puisque l'élaboration de programmes d'avion exige un investissement initial important. Les produits de BT n'exigent pas le même niveau d'investissement initial, de sorte que les activités de R&D de BT sont en général moins risquées que celles de BA. La marge BAII visée par chaque secteur reflète cette réalité économique.

Marge BAII avant éléments spéciaux
(pour les exercices)



RENTABILITÉ

Nos objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accroître le niveau et la régularité de la rentabilité : <ul style="list-style-type: none"> ▪ pour BA, atteindre une marge BAII de 12 % d'ici l'exercice 2013⁽¹⁾; et ▪ pour BT, atteindre une marge BAII de 6 % d'ici l'exercice 2010⁽¹⁾. ▪ Maintenir un taux d'imposition effectif inférieur au taux d'imposition prévu par la loi dans les pays où nous exerçons des activités⁽¹⁾. ▪ À long terme, réduire les dépenses nettes de financement en poursuivant le désendettement de notre bilan⁽¹⁾.
Nos principales initiatives	<ul style="list-style-type: none"> ▪ À l'échelle de l'entreprise, nous nous concentrons sur la compression de l'ensemble des coûts pendant la récession actuelle en entreprenant des initiatives de réduction des coûts. ▪ Nous poursuivons la mise en place d'initiatives d'amélioration de la rentabilité, comme le Système atteindre l'excellence et les initiatives de rationalisation de la fabrication et d'élimination du gaspillage sous toutes ses formes de BA, et le programme transversal TOPSIX de BT, tout en surveillant et en ajustant les activités par rapport à la demande du marché (se reporter à la rubrique Stratégies et capacité à atteindre les résultats visés des sections de BA et BT pour plus de détails sur ces initiatives). ▪ Nous continuons d'appliquer des stratégies mondiales de planification fiscale afin de minimiser notre taux d'imposition effectif, tout en respectant toutes les lois fiscales applicables.
Nos réalisations de l'exercice 2009	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nous avons porté notre BPA dilué à 0,56 \$, en regard d'un BPA dilué avant élément spécial de 0,26 \$ pour l'exercice précédent. ▪ BA a dépassé l'objectif qu'il s'était fixé de porter la marge BAII à 8 %, avec une marge BAII de 9,0 %. ▪ BT a encore augmenté sa marge BAII qui est passée à 5,3 %, par rapport à une marge BAII avant élément spécial de 4,4 % pour l'exercice précédent. ▪ Nous avons ramené les dépenses nettes de financement à 138 millions \$ pour l'exercice 2009, comparativement à 301 millions \$ pour l'exercice 2008. ▪ Notre taux d'imposition effectif a été de 20,8 %, ce qui est inférieur aux taux d'imposition effectifs des pays où nous exerçons nos activités.

(1) Voir la rubrique Énoncés prospectifs.

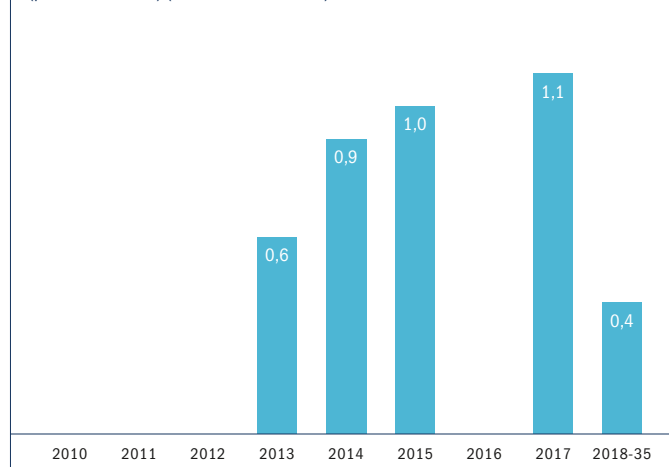
Notre situation de trésorerie et l'absence d'échéances de dette importante avant mai 2012 nous aideront à atténuer l'incidence de la récession

Le maintien de liquidités suffisantes continue d'être l'un de nos principaux objectifs. De l'exercice 2005 à l'exercice 2009, nous avons considérablement amélioré notre structure du capital, tout en faisant passer les espèces et quasi-espèces de 2,3 milliards \$ au 31 janvier 2005 à 3,5 milliards \$ au 31 janvier 2009.

Comme notre capacité de générer des liquidités a suffi à satisfaire nos besoins de liquidités à court terme, nos facilités bancaires syndiquées ont été expressément négociées pour servir exclusivement à l'émission de lettres de crédit. De telles facilités sont plus avantageuses pour les banques en matière de capital, et la Société obtient ainsi un meilleur prix. Nos liquidités sont donc seulement composées d'espèces et de quasi-espèces.

En raison de la conjoncture économique actuelle, nous adoptons maintenant une approche plus prudente en matière de gestion des liquidités, puisque l'accès aux marchés financiers devrait être difficile à court terme. Cependant, notre situation de trésorerie au 31 janvier 2009 et l'absence de dette importante venant à échéance avant mai 2012 nous aideront à atténuer l'incidence de la récession.

Profil des échéances de la dette
(pour les exercices) (en milliards de dollars)



La suffisance de liquidités est continuellement surveillée, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, du profil des échéances de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients et des facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme, des besoins de fonds de roulement et du financement du développement de nos produits.

LIQUIDITÉS

Notre objectif	<ul style="list-style-type: none"> Assurer une capacité suffisante pour répondre aux besoins de fonds de roulement, financer les dépenses en immobilisations et satisfaire aux autres besoins de capital à court terme. <ul style="list-style-type: none"> Maintenir une situation de trésorerie supérieure aux besoins prévus de liquidités⁽¹⁾. À long terme, générer des flux de trésorerie disponibles correspondant au bénéfice net⁽¹⁾.
Nos principales initiatives	<ul style="list-style-type: none"> À court terme, nous nous concentrons davantage sur la gestion rigoureuse du fonds de roulement afin de maximiser les liquidités disponibles. Nous continuons à réaliser des initiatives d'amélioration de la rentabilité chez BA et BT. Nous poursuivons notre approche proactive du déploiement de la trésorerie afin d'assurer un niveau suffisant de liquidités pour financer les initiatives de croissance, comme le développement de produits. Nous poursuivons les ententes de partage des risques pour les projets exigeant un financement important.
Nos réalisations de l'exercice 2009	<ul style="list-style-type: none"> Nous avons une situation de trésorerie de 3,5 milliards \$ au 31 janvier 2009, qui se maintient à un niveau satisfaisant. Nous avons dégagé des flux de trésorerie disponibles totalisant 342 millions \$, en regard d'un bénéfice net de 1,0 milliard \$. Notre objectif à long terme de générer des flux de trésorerie disponibles correspondant au bénéfice net n'a pas été atteint, ce qui s'explique principalement par l'incidence de la récession sur le fonds de roulement de BA. Nous surveillons cette situation de près et avons rajusté les cadences de production de BA afin d'en atténuer les répercussions. Nous avons reçu et accepté des offres pour le financement de la R&D de la gamme d'avions CSeries de la part de fournisseurs et de gouvernements.

(1) Voir la rubrique Énoncés prospectifs.

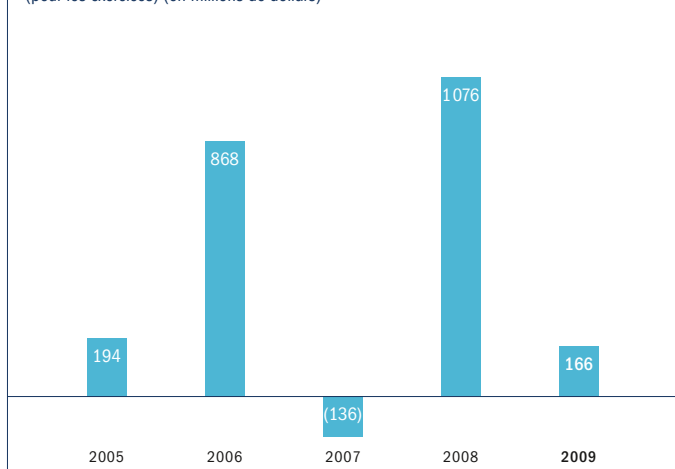
Structure du capital améliorée

Notre structure du capital s'est améliorée depuis l'exercice 2005, en raison surtout de l'amélioration de notre rentabilité et de nos efforts constants à réduire notre dette à long terme et le déficit de nos régimes de retraite. L'accès aux marchés financiers étant plus difficile depuis le deuxième trimestre de 2009, nous avons décidé de surseoir au désendettement de notre bilan au moyen de remboursements de dette à long terme et de cotisations discrétionnaires à nos caisses de retraite, ce qui reportera l'atteinte de nos objectifs en matière d'indicateurs d'endettement globaux. Au cours de

l'exercice 2009, nous avons remboursé un montant de 166 millions \$ de dette à long terme, soit moins que le montant initialement prévu. À court terme, nous n'avons pas l'intention de rembourser de dette à long terme ou de faire des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite (représentant les cotisations effectuées en sus des exigences légales de capitalisation). Lorsque le contexte de crédit et la conjoncture économique reviendront à la normale, nous continuerons de veiller à l'amélioration de notre structure du capital par le désendettement de notre bilan.

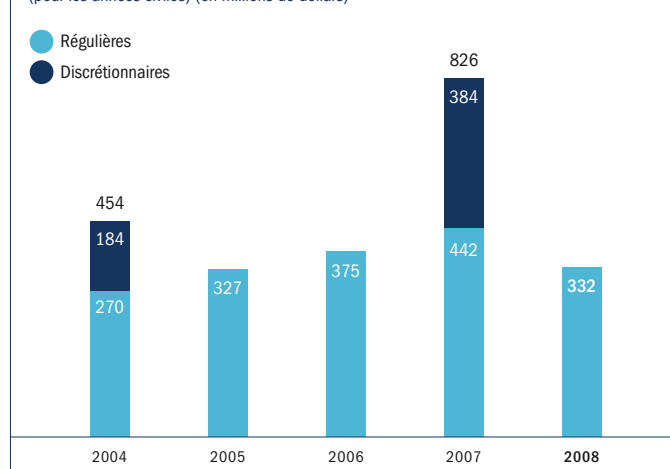
Remboursements nets de dette à long terme

(pour les exercices) (en millions de dollars)



Cotisations à des caisses de retraite

(pour les années civiles) (en millions de dollars)



STRUCTURE DU CAPITAL

Nos objectifs	<p>À long terme, optimiser la structure du capital afin de réduire les coûts et d'améliorer notre capacité à saisir des possibilités stratégiques. Nous continuons de tendre vers les objectifs que nous nous sommes fixés au cours de l'exercice 2008, mais leur réalisation a été retardée en raison de la conjoncture économique actuelle.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maintenir un ratio du BAII rajusté sur les intérêts nets rajustés supérieur à 5,0⁽¹⁾. ▪ Atteindre un ratio de la dette rajustée sur le BAIIA rajusté inférieur à 2,5⁽¹⁾. ▪ Atteindre un ratio de la dette rajustée sur le capital total rajusté inférieur à 55 %⁽¹⁾.
Nos principales initiatives	<ul style="list-style-type: none"> ▪ À court terme, nous voulons surveiller étroitement la structure du capital pour restreindre nos besoins de financement externe et nous assurer que nos objectifs de liquidités sont atteints. ▪ Lorsque le contexte de crédit et la conjoncture économique redeviendront normaux, nous continuerons de réduire la dette rajustée afin d'améliorer nos indicateurs d'endettement globaux en : <ul style="list-style-type: none"> ▪ désendettant le bilan par des remboursements stratégiques de dette à long terme, cadrant avec la gestion active des liquidités consolidées, du coût du capital moyen pondéré et du profil d'échéances; et en ▪ étant proactifs dans la gestion des moyens possibles pour réduire le déficit des régimes de retraite, y compris l'évaluation de cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite, afin de rehausser davantage la structure du capital et la sécurité des prestations.
Nos réalisations de l'exercice 2009	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nous avons amélioré tous nos indicateurs d'endettement globaux. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ratio du BAII rajusté sur les intérêts nets rajustés de 6,2, supérieur à notre objectif de 5,0, en regard de 2,5 au 31 janvier 2008. ▪ Ratio de la dette rajustée sur le BAIIA rajusté de 2,8, en regard de 3,8 pour l'exercice 2008. ▪ Ratio de la dette rajustée sur le capital total rajusté de 66 %, en regard de 67 % au 31 janvier 2008. ▪ Nous avons remboursé 166 millions \$ de dette à long terme.

(1) Voir la rubrique Énoncés prospectifs.

Statut de société de première qualité encore en vue

Les cotes de crédit sont destinées à fournir aux investisseurs une mesure indépendante de la qualité du crédit. Nous sommes actuellement notés par trois agences de notation : Moody's Investors Services (« Moody's »), Standard & Poor's Rating Services (« S&P ») et Fitch Ratings Ltd. (« Fitch »).

Cotes de crédit			
	Cote de premier ordre	Cote de Bombardier Inc.	
		31 janvier 2009	31 janvier 2008
Moody's	Baa3	Ba2	Ba2
S&P	BBB-	BB+	BB
Fitch	BBB-	BB+	BB

Deux de ces trois agences de notation ont accru leur cote de crédit à notre endroit au premier trimestre de l'exercice 2009. Dans cet environnement de crédit difficile, une nouvelle facilité de lettres de crédit de 3,75 milliards € a été négociée en décembre 2008, ce qui est un indicateur de notre capacité actuelle d'accéder aux marchés financiers.

Lorsque le contexte de crédit et la conjoncture économique se normaliseront, nous devrions être bien placés pour améliorer nos cotes de

crédit et obtenir un profil de risque de premier ordre, sous réserve de l'atteinte de nos objectifs prévus de rentabilité et de désendettement. Une cote de premier ordre avantagerait la Société, ce qui en général réduirait le coût de nos activités bancaires, faciliterait notre accès aux marchés financiers et diminuerait le montant et le coût des garanties que nous fournissons. Nous serions aussi en meilleure position pour saisir des possibilités stratégiques.

Nous avons ce qu'il faut pour atteindre les résultats visés

Notre capacité à atteindre les résultats visés repose sur les attributs suivants :

- nous offrons un vaste éventail de produits à la fine pointe de la technologie;
- nous sommes d'envergure internationale et nous comptons une clientèle diversifiée;
- nous nous concentrons sur l'amélioration continue de nos processus d'affaires clés, au moyen de notre Système atteindre l'excellence et de notre programme TOPSIX;
- nous entretenons des relations solides avec nos principales parties prenantes;
- nous avons accès à un bassin très vaste d'employés bien formés et motivés; et
- nous avons une équipe de direction chevronnée, engagée envers la réussite à long terme de l'organisation.

Ces attributs, combinés avec nos pratiques de gestion des risques, devraient nous permettre de réaliser notre stratégie à long terme.

La gestion des risques fait partie intégrante de nos activités

La gestion des risques fait également partie intégrante de notre manière de planifier et d'appliquer nos stratégies d'affaires et d'atteindre les résultats visés. Pour atteindre nos objectifs de gestion des risques, nous avons inclus les activités de gestion des risques dans les responsabilités opérationnelles de la direction. La gestion des risques fait donc partie intégrante de notre structure globale de gouvernance, de notre structure globale organisationnelle et de notre structure globale de responsabilité.

Nous avons élaboré des pratiques de gouvernance et de gestion des risques afin de diminuer la nature et la portée de nos risques liés à

la conjoncture économique, au contexte commercial, à l'exploitation, au financement et au marché (se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres pour plus de détails sur ces risques). Le Conseil est ultimement responsable de passer en revue l'ensemble des risques auxquels est exposée la Société. Le comité des finances et de gestion des risques, constitué de quatre administrateurs indépendants, examine nos risques importants de nature financière, les mesures que prend la direction pour surveiller, contrôler et gérer ces risques, et la suffisance des politiques, procédures et contrôles conçus par la direction pour évaluer et gérer ces risques.

« Cap sur notre avenir », dont l'une des priorités est la gestion des risques, s'appuiera sur ce que nous faisons actuellement, en misant sur nos points forts et en comblant nos lacunes afin de nous assurer les meilleures pratiques de gestion des risques de notre catégorie. Il assurera également que nous continuons à choisir les risques qui favorisent la valeur tout en atténuant, gérant et transférant de façon proactive les risques qui ne créent pas de valeur. Nos pratiques actuelles de gestion des risques visent déjà de nombreux risques, liés notamment aux fluctuations de taux de change, aux fluctuations de taux d'intérêt, au risque de crédit, au développement de produits de BA et à l'exécution de projets de BT.

Fluctuations de taux de change

Nos principaux risques de change sont gérés conformément à notre politique et à nos procédures en matière de change. Notre politique exige que chaque secteur et le siège social recensent tous les risques de change possibles découlant de leurs activités ou de leur situation financière et les couvrent selon des critères préétablis.

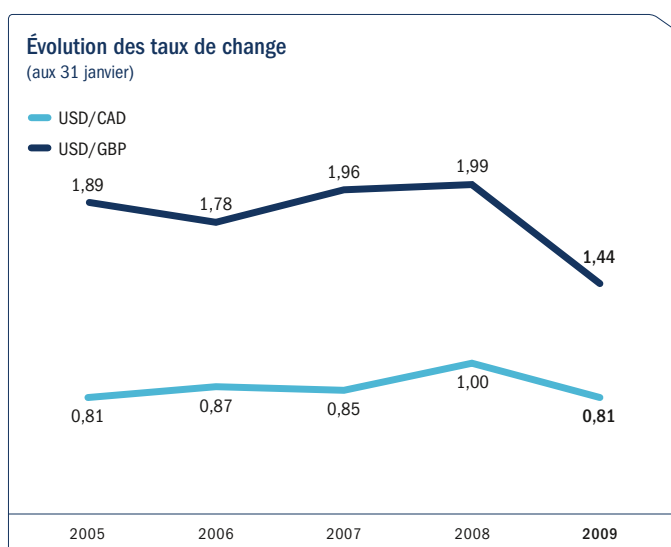
Gestion du change

Responsable	Risques couverts	Politique de couverture ⁽¹⁾	Stratégies d'atténuation des risques
BA	Sorties de fonds prévues, libellées principalement en dollars canadiens et en livres sterling.	Couverture d'un minimum de 85 % des risques recensés pour les trois premiers mois, d'un minimum de 75 % pour les neuf mois suivants et d'un minimum de 50 % pour l'année suivante.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens et des livres sterling.
BT	Rentrées et sorties de fonds prévues, libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les rentrées ou sorties de fonds.	Couverture de 100 % de l'exposition aux risques de change recensés au moment de la prise de commande.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre ou acheter des euros, des livres sterling, des dollars américains, des francs suisses, des dollars canadiens et d'autres devises d'Europe de l'Ouest.

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

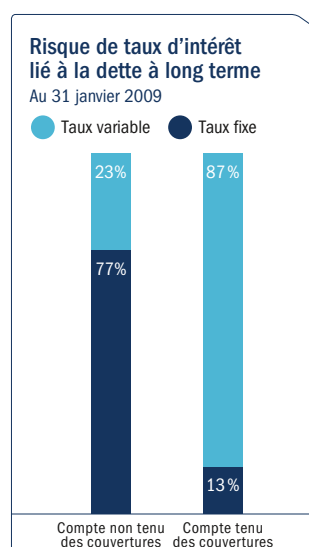
Responsable	Risques couverts	Politique de couverture ⁽¹⁾	Stratégies d'atténuation des risques
Siège social	Exposition aux risques liés au bilan, y compris la dette à long terme et les placements nets dans des établissements étrangers autonomes.	Minimisation de l'incidence des risques de change sur les revenus.	<ul style="list-style-type: none"> Techniques de gestion des actifs/passifs. Utilisation de contrats de change à terme et de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises. Désignation de dette à long terme et de prêts intersociétés à titre de couvertures de nos placements nets dans des établissements étrangers autonomes.
	Sorties de fonds prévues libellées en dollars canadiens.	Couverture d'un minimum de 85 % des risques recensés pour la première année et d'un minimum de 75 % pour l'année suivante.	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation de contrats de change à terme.

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



Le dollar américain s'est apprécié par rapport au dollar canadien et à la livre sterling depuis le 31 janvier 2008. Si cette appréciation récente se poursuit, les coûts de BA engagés dans ces devises diminueraient, mais avec un certain délai en raison de notre programme de couverture.

La tranche couverte des coûts libellés en devises de BA pour l'exercice 2010 était comme suit au 31 janvier 2009 :



Les risques recensés de BT sont habituellement couverts dans leur intégralité au moment où de nouvelles commandes sont passées, contrat par contrat, conformément à la politique de BT de couvrir tous les risques de change découlant des rentrées et sorties de fonds. Par conséquent, les résultats d'exploitation de BT ne sont pas exposés aux gains et pertes sur les opérations en devises, mais demeurent exposés aux risques liés à la conversion.

Coûts libellés en devises de BA			
	Coûts prévus	Tranche couverte	Taux de couverture moyen pondéré
Coûts prévus libellés en :			
Dollars canadiens	2 297	96 %	0,9487
Livres sterling	360	92 %	1,8859

Analyse de sensibilité

L'incidence des fluctuations de taux de change sur les résultats d'exploitation de BT et du siège social est négligeable puisque la plupart des risques de taux de change recensés sont couverts en utilisant des techniques de gestion des actifs/passifs ou des instruments financiers dérivés.

Une variation de un cent américain de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 23 millions \$ sur les coûts prévus de BA pour l'exercice 2010, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence négligeable, compte tenu de ces contrats).

Une variation de un cent américain de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 4 millions \$ sur les coûts prévus de BA pour l'exercice 2010, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence négligeable, compte tenu de ces contrats).

Fluctuations de taux d'intérêt

L'exposition de nos flux de trésorerie au risque de taux d'intérêt découle principalement des actifs et passifs à taux variable existants. Ce risque est géré par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques de la trésorerie, au moyen de techniques de gestion des actifs et passifs, y compris l'utilisation d'instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt, pour faire correspondre les risques liés aux actifs et aux passifs. Nous y parvenons en convertissant notre dette à long terme à taux fixe en dette à taux variable, de façon à l'apparier aux actifs portant intérêt à taux variable.

En outre, nous sommes économiquement exposés aux risques de variation de la juste valeur de nos actifs et passifs au bilan et hors bilan qui comprennent des composantes de taux fixe, en raison des fluctuations de taux d'intérêt, ce qui inclut le risque de revente. Le principal risque lié aux éléments du bilan découle des prêts et de la dette à long terme à taux fixe et de notre portefeuille de garanties financières. Le risque lié à notre dette à long terme à taux fixe a été considérablement réduit au moyen des techniques de gestion des actifs/passifs susmentionnées. Notre exposition au risque lié à nos garanties financières est en grande partie atténuée par les positions compensatoires de notre portefeuille de prêts. L'exposition résiduelle au risque de taux d'intérêt découlant de ces éléments n'a pas eu une incidence importante sur nos résultats dans le passé.

Notre principal risque lié aux éléments hors bilan provient des régimes de retraite, en raison de l'asymétrie entre la durée et la valeur nominale des actifs et celles des passifs des régimes. Depuis l'exercice 2008, nous atténuons ce risque pour tous nos régimes de retraite à prestations déterminées aux États-Unis et pour certains de nos régimes de retraite à prestations déterminées au Canada en ayant recours à des portefeuilles de superposition de swaps de taux d'intérêt. Ces dérivés sont conçus pour protéger la Société contre une augmentation du déficit des régimes de retraite découlant d'une réduction des rendements des obligations à long terme. Cette stratégie a réduit notre risque d'une diminution de la composante sans risque du taux d'actualisation, et a également généré des gains imprévus à la suite de la perturbation sur les marchés financiers qui a donné lieu à des resserrements supplémentaires des écarts de swaps de taux d'intérêt. Cette stratégie a été

temporairement mise en veilleuse lorsque les swaps ont été résiliés à la fin de l'exercice 2009, la crise financière ayant perturbé la relation de couverture. Nous réexaminerons les couvertures de taux d'intérêt lorsque les marchés des capitaux nous le permettront.

Risque de crédit

Nous sommes exposés au risque de crédit dans le cadre de nos activités normales de trésorerie à l'égard de nos instruments financiers dérivés, de nos titres déposés en garantie ou d'autres activités d'investissement. La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé de nos activités de gestion du risque. Le risque de crédit découlant des activités de gestion de la trésorerie est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à notre politique de gestion des investissements (la « politique »). L'objectif visé par cette politique est d'atténuer notre exposition au risque de crédit découlant de nos activités de gestion de la trésorerie en nous assurant que nous ne traitons qu'avec des institutions financières de première qualité en fonction de limites préétablies à l'égard de chacune.

Nous sommes également exposés au risque de crédit à l'égard de nos créances clients, découlant de nos activités commerciales et de nos activités de prêt habituelles, notamment les prêts et créances liées aux contrats de location fournis aux clients de BA relativement à la vente d'avions. De plus, nous sommes exposés au risque de crédit découlant du soutien au financement indirect, résultant principalement des garanties de crédit fournies au profit de certains prestataires de financement à des clients relativement à la vente d'avions.

Le risque de crédit découlant de nos activités commerciales et de nos activités de prêt habituelles, ainsi que de notre soutien au financement indirect, est géré et contrôlé par nos deux secteurs d'activité. Le principal risque de crédit géré par les secteurs découle du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de notre propre expérience auprès de nos clients. Les cotes de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen poussé en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

Les cotes de crédit et limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions d'octroi de crédit ou de financement aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire nos risques de perte. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin d'assurer que le risque financier découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est comptabilisé et suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des créances clients, des prêts et créances liées à des contrats de location.

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

Des résultats améliorés dans un contexte économique difficile

Bien que la récession actuelle ait ralenti notre progression au cours du quatrième trimestre, BA et BT ont dégagé un rendement financier solide au cours de l'exercice 2009, ce qui illustre la compétitivité de notre portefeuille de produits et services. BA a dépassé son objectif d'une marge BAII de 8 %, laquelle s'est établie à 9,0 %. BT a encore amélioré sa marge BAII, qui est passée de 4,4 % avant élément spécial pour l'exercice précédent à 5,3 %.

Dans l'ensemble, notre BPA dilué s'est établi à 0,56 \$, en hausse par rapport au BPA dilué avant élément spécial de 0,26 \$ de l'exercice précédent. Alors que BT a enregistré des flux de trésorerie disponibles correspondant au BAII, BA a vu son fonds de roulement augmenter en raison de la récession, principalement les stocks et les débiteurs.

Résultats d'exploitation ⁽¹⁾				
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
	2009	2008 ⁽²⁾	2009	2008 ⁽²⁾
Revenus	5 429 \$	5 270 \$	19 721 \$	17 506 \$
Coût des ventes	4 413	4 429	16 049	14 607
Marge	1 016	841	3 672	2 899
Frais de vente et d'administration	387	409	1 558	1 408
Recherche et développement	50	41	171	139
Autres dépenses (revenus)	5	(41)	(23)	(62)
BAIIA avant élément spécial	574	432	1 966	1 414
Amortissement	139	127	555	512
BAII avant élément spécial	435	305	1 411	902
Revenus de financement	(47)	(69)	(270)	(225)
Dépenses de financement	103	161	408	526
BAI avant élément spécial	379	213	1 273	601
Élément spécial ⁽³⁾	-	-	-	162
BAI	379	213	1 273	439
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	70	(5)	265	122
Bénéfice net	309 \$	218 \$	1 008 \$	317 \$
BPA de base (en dollars)				
Avant élément spécial	0,17 \$	0,12 \$	0,57 \$	0,26 \$
Bénéfice net	0,17 \$	0,12 \$	0,57 \$	0,17 \$
BPA dilué (en dollars)				
Avant élément spécial	0,17 \$	0,12 \$	0,56 \$	0,26 \$
Bénéfice net	0,17 \$	0,12 \$	0,56 \$	0,16 \$
(en pourcentage des revenus)				
BAII avant élément spécial	8,0 %	5,8 %	7,2 %	5,2 %
BAII	8,0 %	5,8 %	7,2 %	4,2 %

- (1) En date du 1^{er} février 2008, nous avons modifié notre convention comptable pour les programmes aéronautiques, remplaçant la méthode du coût moyen par la méthode fondée sur le coût unitaire, pour respecter de nouvelles normes comptables (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails). Par conséquent, les charges au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production sont de néant pour le quatrième trimestre et l'exercice terminés le 31 janvier 2009, en regard de charges respectives de 67 millions \$ et 271 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.
- (2) En date du 1^{er} février 2008, nous avons modifié notre convention d'affectation des frais généraux, selon laquelle tous les frais d'administration sont maintenant passés en charges à mesure qu'ils sont engagés (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails). Les chiffres comparatifs comprennent des reclassements du coût des ventes de 89 millions \$ et de 312 millions \$ aux frais de vente et d'administration respectivement pour le quatrième trimestre et l'exercice terminés le 31 janvier 2008.
- (3) L'élément spécial pour l'exercice 2008 a trait à la radiation de la valeur comptable de notre placement dans Metronet.

Saine croissance des revenus et de la marge BAII

Revenus et marge BAII avant élément spécial						
	Quatrième trimestre terminés les 31 janvier			Exercices terminés les 31 janvier		
	2009	2008	Augmentation (diminution)	2009	2008	Augmentation
Revenus			%			%
BA	2 777 \$	2 893 \$	(4,0)	9 965 \$	9 713 \$	2,6
BT	2 652	2 377	11,6	9 756	7 793	25,2
	5 429 \$	5 270 \$	3,0	19 721 \$	17 506 \$	12,7
Marge BAII avant élément spécial			Points de pourcentage			Points de pourcentage
BA	9,8 %	6,8 % ⁽¹⁾	3,0	9,0 %	5,8 % ⁽²⁾	3,2
BT	6,2 %	4,6 %	1,6	5,3 %	4,4 % ⁽³⁾	0,9
	8,0 %	5,8 % ⁽⁴⁾	2,2	7,2 %	5,2 % ⁽⁵⁾	2,0

(1) BAII de 9,1 % avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production.

(2) BAII de 8,6 % avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production.

(3) BAII de 2,3 %.

(4) BAII de 7,1 % avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production.

(5) BAII de 6,7 % avant élément spécial et charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production.

Une analyse détaillée des résultats figure sous les rubriques Analyse des résultats respectives des sections BA et BT.

Réduction des dépenses nettes de financement

Les dépenses nettes de financement ont totalisé 56 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 janvier 2009, en regard de 92 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Les dépenses nettes de financement ont totalisé 138 millions \$ pour l'exercice 2009, comparativement à 301 millions \$ pour l'exercice 2008. Les diminutions de 36 millions \$ et de 163 millions \$ sont essentiellement attribuables :

- à la baisse des intérêts débiteurs sur la dette à long terme, compte tenu des éléments de couverture (35 millions \$ pour le quatrième trimestre et 76 millions \$ pour l'exercice), correspondant au niveau plus bas de dette à long terme par suite d'un remboursement de 1,0 milliard \$ au quatrième trimestre de l'exercice 2008;
- à la hausse des intérêts créditeurs sur les espèces et quasi-espèces pour l'exercice 2009 (47 millions \$), correspondant au niveau moyen plus élevé de l'encaisse;
- à la perte de financement subie sur les rachats de dette à long terme sur le marché libre au cours de l'exercice 2008 à un taux moyen de 106 % (22 millions \$ pour le trimestre et pour l'exercice); et
- au gain de financement net réalisé sur les rachats de dette à long terme sur le marché libre au cours de l'exercice 2009 à un taux moyen de 86 % (10 millions \$ pour le quatrième trimestre et 22 millions \$ pour l'exercice).

En partie contrebalancés par :

- une perte découlant de la radiation des frais reportés liés à la partie de la facilité de lettres de crédit précédente de BT (20 millions \$ pour le quatrième trimestre et pour l'exercice); et
- la baisse des intérêts créditeurs sur les espèces et quasi-espèces au quatrième trimestre (15 millions \$), correspondant au niveau moyen moins élevé de l'encaisse.

Taux d'imposition effectif global inférieur

Quatrième trimestre

Pour la période de trois mois terminée le 31 janvier 2009, le taux d'imposition effectif a été de 18,5 %, par rapport au taux d'imposition prévu par la loi de 31,5 %. Le taux d'imposition effectif plus faible est principalement attribuable à la variation nette des économies fiscales constatées au titre des pertes d'exploitation et aux écarts temporaires, en partie contrebalancés par des écarts permanents et une moins-value d'actifs d'impôts sur les bénéfices reportés.

Pour la période de trois mois terminée le 31 janvier 2008, nous avons enregistré un recouvrement d'impôts sur les bénéfices de 5 millions \$ sur un BAI de 213 millions \$ par suite d'une variation nette des montants constatés au titre des économies fiscales liées aux pertes d'exploitation et aux écarts temporaires, en partie contrebalancés par une moins-value d'actifs d'impôts sur les bénéfices reportés, des écarts permanents et l'incidence de baisses de taux d'imposition sur les actifs d'impôts sur les bénéfices reportés.

Exercice

Pour l'exercice 2009, le taux d'imposition effectif a été de 20,8 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 31,5 %. Le taux d'imposition effectif plus faible est surtout attribuable à une variation nette des économies fiscales constatées au titre des pertes d'exploitation, aux écarts temporaires et au taux d'imposition inférieur des sociétés émettrices étrangères, en partie contrebalancés par des écarts permanents et une moins-value d'actifs d'impôts sur les bénéfices reportés.

Pour l'exercice 2008, le taux d'imposition effectif a été de 27,8 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 32,8 %. Le taux d'imposition effectif plus faible était surtout attribuable à une variation nette des montants constatés au titre des économies fiscales liées aux pertes d'exploitation et aux écarts temporaires, en partie contrebalancés par une moins-value d'actifs d'impôts sur les bénéfices reportés, la non-constatation des économies fiscales sur la radiation de la valeur comptable du placement dans Metronet et l'incidence de la baisse du taux d'imposition sur les actifs d'impôts sur les bénéfices reportés.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Les flux de trésorerie disponibles de BA ont été considérablement touchés par la récession

Rapprochement des flux de trésorerie disponibles et des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation				
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
	2009	2008	2009	2008
Flux de trésorerie disponibles sectoriels				
BA	(271)\$	554 \$	128 \$	1 676 \$ ⁽¹⁾
BT	360	525	480 ⁽²⁾	688 ⁽³⁾
Impôts sur les bénéfices et dépenses nettes de financement ⁽⁴⁾	(180)	(155)	(266)	(401)
Flux de trésorerie disponibles	(91)	924	342	1 963
Rajouter: Additions nettes d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels	244	219	567	417
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	153 \$	1 143 \$	909 \$	2 380 \$

(1) Inclut le versement de cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite totalisant 249 millions \$ au cours de l'exercice 2008.

(2) Comprend un paiement de 95 millions £ (189 millions \$) à Westinghouse Rail Systems Limited (se reporter à la rubrique Analyse des résultats de la section BT pour plus de détails).

(3) Inclut le versement de cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite totalisant 135 millions \$ au cours de l'exercice 2008.

(4) Les impôts sur les bénéfices et les dépenses nettes de financement ne sont pas alloués aux secteurs.

Une analyse détaillée des flux de trésorerie disponibles figure aux rubriques Analyse des résultats respectives des sections BA et BT.

Situation de trésorerie de 3,5 milliards \$ au 31 janvier 2009

Variation des espèces et quasi-espèces				
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
	2009	2008	2009	2008
Solde au début du trimestre/de l'exercice	3 251 \$	3 634 \$	3 602 \$	2 648 \$
Titres déposés en garantie ⁽¹⁾	390	-	390	-
Flux de trésorerie disponibles	(91)	924	342	1 963
Remboursements de dette à long terme ⁽²⁾	(54)	(1 047)	(166)	(1 076)
Versement de dividendes	(41)	(8)	(147)	(30)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	1	83	(494)	264
Achat d'actions ordinaires détenues en mains tierces ⁽³⁾	-	-	(54)	(55)
Placement dans Metronet	-	-	-	(55)
Placement dans des titres détenus à l'égard de garanties données relativement à la vente d'avions	-	-	-	(55)
Autres	14	16	(3)	(2)
Solde à la fin de l'exercice	3 470 \$	3 602 \$	3 470 \$	3 602 \$

(1) Reflète la reprise d'une tranche de titres déposés en garantie de nos obligations en vertu des facilités de lettres de crédit. Se reporter à Facilités de lettres de crédit ci-après pour plus de détails.

(2) Voir le tableau des remboursements de dette à long terme ci-après pour plus de détails.

(3) Reflète le rachat sur le marché libre, selon les modalités d'une convention de fiducie, de 6 942 000 actions classe B (droits de vote limités) de la Société relativement au régime d'UAR au cours de l'exercice 2009 (9 426 000 actions classe B au cours de l'exercice 2008).

Remboursements de dette à long terme				
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
	2009	2008	2009	2008
Billets de premier rang, échéant en novembre 2013, 111 millions € ⁽¹⁾	50 \$	- \$	133 \$	- \$
Billets de premier rang, échéant en novembre 2016, 15 millions € ⁽¹⁾	4	-	13	-
Billets de BC, échéant en mai 2009, total de 300 millions £ ⁽¹⁾	-	589	-	589
Billets, échéant en février 2008, total de 282 millions € ⁽¹⁾	-	414	-	414
Billets, échéant au cours des exercices 2009 à 2012, total de 24 millions \$ CAN	-	24	-	24
Autres	-	20	20	49
	54 \$	1 047 \$	166 \$	1 076 \$

(1) Remboursements réalisés au moyen de rachats sur le marché libre à un taux moyen de 86%.

Les besoins de liquidités doivent tenir compte de toutes nos initiatives

Calendrier prévu des besoins futurs de liquidités					
	31 janvier 2009				
	Total	Moins d'un an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	Par la suite
Dettes à long terme ⁽¹⁾	3 886 \$	3 \$	6 \$	1 454 \$	2 423 \$
Obligations au titre de contrats de location-acquisition ⁽¹⁾	66	6	14	10	36
Obligations au titre des contrats de location-exploitation ⁽²⁾	585	88	145	86	266
Engagements au titre de l'impartition	1 060	198	340	304	218
Obligations d'achat ⁽³⁾	9 526	5 662	2 780	542	542
Passifs connexes relatifs à la vente d'avions	275	49	71	33	122
	15 398 \$	6 006 \$	3 356 \$	2 429 \$	3 607 \$

(1) Inclut seulement les remboursements de capital.

(2) Inclut les obligations au titre des opérations de cession-bail et en vertu des contrats de location-exploitation.

(3) Les obligations d'achat découlent d'ententes contractuelles exécutoires pour l'achat de biens ou de services dans le cours normal des affaires qui précisent toutes les modalités importantes : les quantités fixes ou minimums devant être achetées, les modalités de prix fixe, minimum, variable ou indexé et le moment approprié de l'opération. Ces ententes sont généralement résiliables moyennant une pénalité importante. Ces obligations d'achat sont généralement appariées aux revenus dans le cours normal des affaires.

Les versements estimatifs exigés relativement aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle liées à la vente d'avions, offertes par BA, totalisant 538 millions \$ au 31 janvier 2009, n'ont pas été reflétés dans le tableau ci-dessus, étant donné qu'il n'est pas possible de déterminer le calendrier prévu des remboursements. Les cotisations requises en espèces à nos caisses de retraite n'ont également pas été reflétées dans le tableau ci-dessus puisque les cotisations en espèces dépendent des évaluations actuarielles périodiques aux fins de capitalisation.

Nous sommes d'avis que nos espèces et quasi-espèces combinées avec nos flux de trésorerie disponibles prévus permettront de développer de nouveaux produits, de soutenir la croissance de nos activités, de verser des dividendes et de combler tous les autres besoins financiers prévus à court terme.

Négociation réussie de nouvelles facilités de lettres de crédit en décembre 2008, en dépit du contexte de crédit difficile

En décembre 2008, une convention de facilité de 3,75 milliards € a été négociée avec un consortium d'institutions financières internationales, disponible pour l'émission de lettres de crédit par BT (« facilité de BT »). Parallèlement, nous avons réduit notre facilité de lettres de crédit syndiquée existante, la faisant passer de 4,3 milliards € à 840 millions \$, et l'avons affectée au soutien des activités de BA et à nos besoins généraux (« facilité de BA »). À la suite de ces négociations, nous avons atteint nos objectifs de garantir à BT la capacité d'émettre des lettres de crédit pour une durée prolongée, et de diviser les facilités entre nos deux secteurs.

En décembre 2008, nous avons également conclu une facilité de garantie pour cautionnement bancaire (« facilité GCB ») disponible pour l'émission de lettres de crédit au bénéfice de BT. Les lettres de crédit émises par des banques commerciales au soutien des activités de BT en vertu de cette facilité sont garanties en totalité par Exportation et Développement Canada (« EDC »). Nous avons une entente avec EDC afin d'accroître la garantie à 600 millions \$ et nous négocions actuellement avec des banques commerciales afin de porter la facilité à 600 millions \$.

Facilités de lettres de crédit				
Au 31 janvier 2009				
	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance (exercice)
Facilité de BT	4 801 \$ ⁽¹⁾	4 446 \$	355 \$	2014 ⁽²⁾
Facilité de BA	840	655	185	2012 ⁽³⁾
Facilité GCB	250	30	220	2010 ⁽⁴⁾
	5 891 \$	5 131 \$	760 \$	

(1) 3750 millions €.

(2) En décembre 2011, le montant confirmé sera réduit au montant nominal des lettres de crédit alors en cours et sera amorti par la suite à mesure que les lettres de crédit en cours viendront à échéance, jusqu'en décembre 2013.

(3) En décembre 2009, le montant confirmé sera réduit au montant nominal des lettres de crédit alors en cours et sera amorti par la suite à mesure que les lettres de crédit en cours viendront à échéance, jusqu'en décembre 2011.

(4) La facilité GCB est renouvelée et prolongée annuellement si les parties y consentent. En décembre 2009, si la facilité n'est pas prolongée, les lettres de crédit émises en vertu de cette facilité seront amorties jusqu'à leur échéance.

En vertu des facilités de lettres de crédit de BA et BT, nous devons respecter certaines clauses financières restrictives (voir la Note 28 – Gestion du capital afférente aux états financiers consolidés pour plus de détails), y compris l'exigence de maintenir les liquidités de BT à un minimum de 600 millions € à la fin de chaque trimestre de l'année civile. En outre, nous devons maintenir des titres déposés en garantie de 446 millions €

(571 millions \$) en vertu de la facilité de BT, et de 202 millions \$ en vertu de la facilité de BA. Toutes ces exigences étaient respectées au 31 janvier 2009.

En plus des lettres de crédit susmentionnées, des lettres de crédit totalisant 257 millions \$ étaient en cours au 31 janvier 2009 en vertu de diverses conventions bilatérales.

STRUCTURE DU CAPITAL

Notre structure du capital améliorée sera essentielle dans le contexte actuel

Nous analysons notre structure du capital en utilisant des indicateurs d'endettement globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société, en tenant compte, dans la définition de la dette rajustée, du déficit total des régimes de retraite, y compris la tranche hors bilan, et de la valeur actualisée nette des obligations au titre des contrats de location-exploitation.

Ces indicateurs d'endettement globaux ne représentent pas les calculs exigés dans les clauses restrictives bancaires. Aux fins de conformité, nous surveillons régulièrement ces clauses restrictives afin de nous assurer qu'elles sont constamment respectées. Cependant, nous nous concentrons davantage sur les indicateurs d'endettement globaux, parce qu'ils représentent les indicateurs clés utilisés pour analyser notre structure du capital. À ce titre, le montant du cumul des autres éléments du résultat étendu lié aux

couvertures de flux de trésorerie a été exclu du capital total rajusté depuis le premier trimestre de l'exercice 2009, étant donné que nous considérons qu'il ne représente pas une variation véritable de notre capital. Le montant au 31 janvier 2008 a été retraité en conséquence.

L'accès aux marchés financiers étant plus difficile depuis le deuxième trimestre de l'exercice 2009, nous avons décidé de surseoir au désendettement de notre bilan au moyen de remboursements de dette à long terme et de cotisations discrétionnaires à nos caisses de retraite, ce qui reportera l'atteinte de nos objectifs en matière d'indicateurs d'endettement globaux. Lorsque le contexte de crédit et la conjoncture économique se normaliseront, nous continuerons de veiller à améliorer notre structure du capital en poursuivant le désendettement de notre bilan, et à viser l'atteinte de nos objectifs établis en matière d'indicateurs d'endettement globaux.

Indicateurs d'endettement globaux ⁽¹⁾			
	Objectif ⁽²⁾	31 janvier 2009	31 janvier 2008
BAIL rajusté		1 517 \$	1 013 \$
Intérêts nets rajustés		244 \$	412 \$
Ratio du BAIL rajusté sur les intérêts nets rajustés	Supérieur à 5,0	6,2	2,5
Dette rajustée		5 841 \$	6 091 \$
BALIA rajusté		2 111 \$	1 583 \$
Ratio de la dette rajustée sur le BALIA rajusté	Inférieur à 2,5	2,8	3,8
Dette rajustée		5 841 \$	6 091 \$
Capital total rajusté		8 840 \$	9 098 \$
Ratio de la dette rajustée sur le capital total rajusté	Inférieur à 55 %	66 %	67 %

(1) Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR ci-après pour les définitions et le rapprochement avec les mesures conformes aux PCGR du Canada.

(2) Voir la rubrique Énoncés prospectifs.

Nos indicateurs d'endettement globaux se sont tous améliorés depuis le 31 janvier 2008, le ratio du BAII rajusté sur les intérêts nets rajustés ayant même dépassé notre objectif. Ces améliorations sont principalement attribuables à :

- l'amélioration de la rentabilité;
- la diminution de la dette à long terme; et à
- la réduction des dépenses nettes de financement.

En partie contrebalancées par :

- la variation négative de l'écart de conversion; et
- par l'augmentation du déficit des régimes de retraite.

Le BAII rajusté et le BAIIA rajusté se sont améliorés en raison du meilleur rendement de notre exploitation. Les intérêts nets rajustés ont diminué en raison du niveau plus faible de la dette à long terme et du niveau moyen plus élevé de l'encaisse.

Dette rajustée

La dette rajustée au 31 janvier 2009 a diminué de 250 millions \$ par rapport au 31 janvier 2008. Cette diminution est surtout attribuable à :

- l'incidence positive des fluctuations de taux de change sur la dette à long terme (372 millions \$);
- des obligations au titre des contrats de location-exploitation moins élevées (172 millions \$) en raison des échéances de ces contrats et de l'augmentation du taux d'actualisation; et à
- des remboursements de dette à long terme (166 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un accroissement du déficit des régimes de retraite (363 millions \$).

Le déficit des régimes de retraite a augmenté au 31 décembre 2008, pour s'établir à 1,5 milliard \$, par rapport à 1,2 milliard \$ au 31 décembre 2007.

Cette augmentation est principalement attribuable :

- aux rendements négatifs des actifs des régimes, reflétant la chute marquée de la valeur des marchés boursiers dans le monde, déduction faite des gains découlant de l'utilisation des portefeuilles de superposition de swaps de taux d'intérêt.

En partie contrebalancés par :

- les variations favorables des taux d'actualisation, compte tenu surtout des augmentations récentes des primes rattachées aux titres à revenu fixe de grande qualité de sociétés au Canada et au Royaume-Uni; et par
- les fluctuations positives de taux de change.

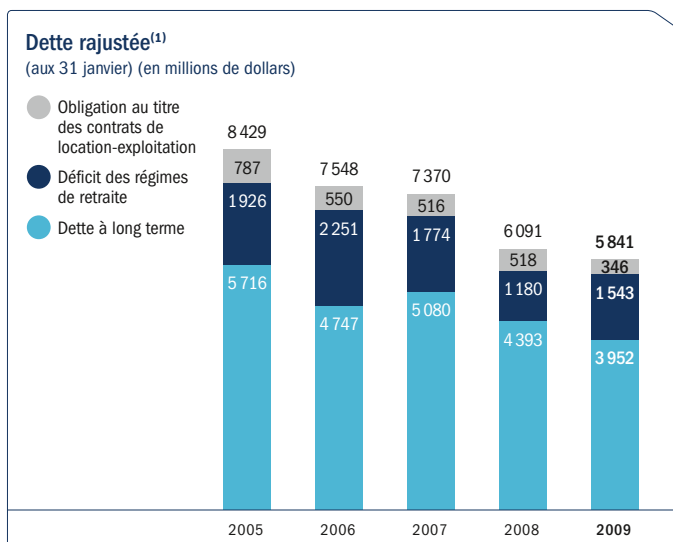
Capital total rajusté

Le capital total rajusté a diminué de 258 millions \$ par rapport au 31 janvier 2008. Cette diminution est principalement attribuable à :

- une baisse de l'écart de conversion (526 millions \$);
- des modifications de conventions comptables liées aux stocks et l'évaluation à la juste valeur (327 millions \$);
- la diminution de la dette rajustée décrite ci-dessus (250 millions \$); et à
- des dividendes versés (147 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- le bénéfice net (1,0 milliard \$).



(1) Se reporter à la section sur les mesures financières non conformes aux PCGR ci-après pour la définition.

Le déficit des régimes de retraite est sous pression compte tenu des rendements négatifs des actifs des régimes

Nous offrons plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés et non capitalisés au Canada et à l'étranger. Les cotisations en espèces aux régimes de retraite à prestations déterminées sont estimées à 400 millions \$ pour l'année civile 2009, comparativement à des cotisations de 332 millions \$ pour l'année civile 2008. L'augmentation de 68 millions \$ est principalement attribuable aux rendements négatifs des actifs des régimes, reflétant le recul marqué des marchés boursiers à l'échelle mondiale. Nous gérons également plusieurs régimes à cotisations déterminées, qui précisent le mode d'établissement des cotisations plutôt que le montant

des prestations qu'un employé recevra à la retraite. Les cotisations en espèces aux régimes de retraite à cotisations déterminées sont estimées à 44 millions \$ pour l'année civile 2009, comparativement à des cotisations de 38 millions \$ pour l'année civile 2008.

Bien que nous collaborions étroitement avec les fiduciaires de nos divers régimes de retraite pour la mise en œuvre de mesures de gestion des risques, y compris l'alignement de la gestion des actifs des régimes sur les modalités des obligations au titre des régimes, nos cotisations futures aux régimes de retraite capitalisés dépendront néanmoins des variations des taux d'actualisation, des rendements réels des actifs des régimes et d'autres facteurs, comme les modifications des régimes.

Variation du déficit des régimes de retraite

Solde au 31 décembre 2007 ⁽¹⁾	1 180 \$
Rendement réel des actifs des régimes ⁽²⁾	1 063
Modifications aux hypothèses relatives aux taux d'actualisation ⁽³⁾	(681)
Intérêts débiteurs ⁽⁴⁾	373
Incidence des fluctuations de taux de change	(347)
Excédent des cotisations sur le coût des services rendus ⁽⁵⁾	(114)
Modifications des régimes et autres	69
Solde au 31 décembre 2008⁽¹⁾	1 543 \$

- (1) Une tranche de 514 millions \$ du solde est liée aux régimes non capitalisés au 31 décembre 2008 (577 millions \$ au 31 décembre 2007). Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales parce qu'il entraîne des incidences fiscales négatives. Il y aura donc toujours un déficit aux fins comptables pour les régimes non capitalisés.
- (2) Le rendement boursier est un inducteur clé pour calculer le rendement de l'actif des caisses de retraite, puisque l'objectif de répartition visé des actifs des régimes de retraite investis dans des titres de participation cotés en Bourse est fixé à 57 %. La plupart des actifs restants des régimes sont placés dans des titres à revenu fixe à long terme cotés en Bourse.
- (3) Le taux d'actualisation permet de déterminer la valeur actualisée des prestations futures estimatives à la date de mesure. Un taux d'actualisation plus élevé réduit l'obligation au titre des prestations et le déficit des régimes de retraite. Le taux d'actualisation doit représenter le taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité disponibles pour la période allant jusqu'à l'échéance des prestations, et la direction a donc peu de latitude dans le choix du taux d'actualisation.
- (4) Représente l'augmentation prévue de l'obligation au titre des régimes de retraite attribuable au passage du temps.
- (5) Le coût des services rendus au cours de l'exercice représente la valeur actualisée des prestations de retraite gagnées par les participants pendant l'exercice en cours.

Le coût des régimes de retraite à prestations déterminées est estimé à 206 millions \$ pour l'exercice 2010, comparativement à un coût réel de 248 millions \$ pour l'exercice 2009. La diminution prévue est essentiellement attribuable :

- aux fluctuations positives de taux d'actualisation, compte tenu des augmentations récentes des taux des placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité au Canada et au Royaume-Uni; et
- aux variations positives des taux de change.

En partie contrebalancées par :

- les rendements négatifs des actifs des régimes, reflétant la chute marquée de la valeur des marchés boursiers dans le monde.

Nous continuerons de gérer de manière proactive les variations du déficit de nos régimes de retraite. Nous croyons que le déficit total demeure gérable, étant donné notre situation de trésorerie et l'amélioration de notre structure du capital.

SITUATION FINANCIÈRE

La récession se fait sentir sous forme de hausse du fonds de roulement de BA

	31 janvier 2009	31 janvier 2008	Augmentation (diminution)		Explication des écarts autres que l'incidence des taux de change
			Incidence des taux de change	Écart, compte non tenu des taux de change	
Espèces et quasi- espèces	3 470 \$	3 602 \$	(494)\$	362 \$	Se reporter au tableau Variation des espèces et quasi-espèces précédent pour plus de détails.
Titres déposés en garantie	777	1 295	(128)	(390)	Diminution attribuable à la reprise d'une tranche de titres existants déposés en garantie de nos obligations en vertu de nos facilités de lettres de crédit (390 millions \$) à la suite de la renégociation des facilités de BT et BA.
Débiteurs	1 981	1 998	(183)	166	Augmentation découlant principalement de la hausse des débiteurs de BA (323 millions \$) attribuable surtout au nombre plus élevé de livraisons d'avions d'affaires à large fuselage et du retard des clients d'avions d'affaires à obtenir du financement. L'augmentation a été partiellement contrebalancée par la baisse des débiteurs de BT (74 millions \$).
Financement d'avions	418	626	(8)	(200)	Baisse principalement attribuable à l'adoption de la nouvelle méthode d'évaluation à la juste valeur des instruments financiers ⁽¹⁾ (106 millions \$) et à une diminution des prêts et créances liées à des contrats de location (68 millions \$).
Stocks bruts	8 830	7 725	(972)	2 077	Augmentation des stocks bruts attribuable surtout aux augmentations des contrats à long terme (1,3 milliard \$) correspondant à l'accélération de la production chez BT, à la progression des programmes aéronautiques (493 millions \$) correspondant aux hausses de cadences de production au cours des trois premiers trimestres de l'exercice 2009, et à l'accroissement des produits finis (612 millions \$). Cette augmentation découle d'une hausse des stocks d'avions neufs en raison des reports de livraisons et annulations d'avions d'affaires et d'avions commerciaux, et de l'ajout de 16 avions d'affaires d'occasion additionnels dans les stocks résultant de l'affaiblissement de ce marché. L'accroissement des stocks bruts a été en partie contrebalancé par les radiations de 277 millions \$ pour l'excédent sur les coûts moyens de production et de 41 millions \$ pour les frais d'administration relativement à des modifications de conventions comptables ⁽¹⁾ . L'augmentation nette du total des avances et facturations progressives s'explique principalement par la hausse des avances et des facturations progressives sur les contrats à long terme (924 millions \$), correspondant à l'accroissement des activités de BT.
Avances et facturations progressives	(3 308)	(2 633)	(501)	1 176	
Stocks	5 522	5 092			
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme	(2 072)	(2 791)	(467)	(252)	
Avances sur programmes aéronautiques	(2 991) (5 063)	(2 926) (5 717)	-	65	
Immobilisations corporelles	1 568	1 732	(174)	10	Légère augmentation attribuable aux acquisitions (246 millions \$), en partie contrebalancée par l'amortissement (180 millions \$) et des cessions (54 millions \$).
Actifs incorporels	1 399	1 451	(27)	(25)	Légère diminution attribuable à l'amortissement (360 millions \$) et à la modification de la convention d'affectation des frais d'administration de l'outillage des programmes ⁽¹⁾ (23 millions \$), partiellement contrebalancée par des additions (376 millions \$).

(1) Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails.

	31 janvier 2009	31 janvier 2008	Augmentation (diminution)		Explication des écarts autres que l'incidence des taux de change
			Incidence des taux de change	Écart, compte non tenu des taux de change	
Frais reportés – programme de multipropriété	444 \$	500 \$	- \$	(56)\$	Les deux diminutions découlant surtout du recul du nombre de parts d'avion vendues à des clients externes, en raison de la conjoncture économique actuelle.
Revenus reportés – programme de multipropriété	(573)	(631)	-	(58)	
Impôts sur les bénéfices reportés	1 216	935	(64)	345	Hausse surtout attribuable à la constatation d'impôts sur les bénéfices reportés liés à des instruments financiers dérivés, en position de passif net par rapport au 31 janvier 2008 (165 millions \$) et à l'incidence de modifications de conventions comptables ⁽¹⁾ (116 millions \$).
Actif au titre des prestations constituées	926	924	-		Aucun écart important.
Passif au titre des prestations constituées	(992) (66)	(1 066) (142)	7 7	(83)	
Instruments financiers dérivés – actifs	626	458	-		Diminution nette découlant surtout du récent affaiblissement du dollar canadien, de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain.
Instruments financiers dérivés – passifs	(1 194) (568)	(276) 182	9 (9)	(741)	
Écart d'acquisition	2 010	2 533	(482)	(41)	Aucun écart important.
Autres actifs	949	974	(75)	50	Aucun écart important.
Créditeurs et frais courus	(6 988)	(6 919)	(695)	764	Augmentation surtout attribuable au niveau plus élevé des créditeurs et frais courus dans BA correspondant à l'accroissement des stocks bruts des programmes aéronautiques, par suite des augmentations de cadences de production lors des trois premiers trimestres de l'exercice 2009 (373 millions \$), et de BT correspondant à l'accélération de la production (319 millions \$).
Dette à long terme	(3 952)	(4 393)	(372)	(69)	Diminution surtout attribuable aux remboursements (166 millions \$), en partie compensée par une augmentation de la juste valeur des instruments financiers dérivés désignés comme couverture de juste valeur de la dette à long terme (134 millions \$).
Capitaux propres	(2 544)	(3 118)	s.o.	(574)	Diminution surtout attribuable à l'incidence négative des couvertures de flux de trésorerie mesurées à la juste valeur (566 millions \$), à l'incidence négative de l'écart de conversion découlant de la récente dépréciation de l'euro et d'autres devises par rapport au dollar américain (526 millions \$), à la réduction imputable à des modifications de conventions comptables ⁽¹⁾ (327 millions \$) et aux dividendes versés (147 millions \$), en partie contrebalancés par le bénéfice net (1,0 milliard \$). L'incidence négative découlant des couvertures de flux de trésorerie sera entièrement compensée par l'effet positif de la baisse des coûts futurs engagés dans les devises connexes.

(1) Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails.
s.o.: sans objet.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Ce rapport de gestion repose sur les résultats établis selon les PCGR du Canada et sur les mesures financières non conformes aux PCGR suivantes :

Mesures financières non conformes aux PCGR	
Rentabilité	
BAIIA	Bénéfice avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices et amortissement.
BAIIA, BAII, BAI et BPA, avant éléments spéciaux	BAIIA, tel que défini ci-dessus, et autres mesures financières conformes aux PCGR du Canada pertinentes, avant éléments spéciaux.
BAII avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production	Bénéfice avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices et charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production.
Liquidités	
Flux de trésorerie disponibles	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, déduction faite des additions nettes d'immobilisations et d'actifs incorporels.
Structure du capital	
Dettes rajustées	Dettes à long terme plus le déficit total des régimes de retraite (y compris la tranche hors bilan) et la valeur actualisée nette des obligations au titre de contrats de location-exploitation.
BAII rajusté	BAII avant éléments spéciaux plus le rajustement au titre des contrats de location-exploitation et du déficit des régimes de retraite.
BAIIA rajusté	BAIIA avant éléments spéciaux plus le rajustement de l'amortissement au titre des contrats de location-exploitation et le rajustement au titre des contrats de location-exploitation et du déficit des régimes de retraite.
Intérêts nets rajustés	Revenus de financement et dépenses de financement plus le rajustement au titre des contrats de location-exploitation et du déficit des régimes de retraite.
Capital total rajusté	Dettes rajustées plus capitaux propres moins montant du cumul des autres éléments du résultat étendu lié à la couverture de flux de trésorerie.

Nous croyons qu'un grand nombre d'utilisateurs de notre rapport de gestion analysent nos résultats d'après ces mesures du rendement. Ces mesures non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les PCGR du Canada; par conséquent, d'autres sociétés utilisant ces termes peuvent les calculer différemment.

- BAI avant élément spécial, par rapport au BAI – se reporter au tableau Résultats d'exploitation précédent; et
- BPA de base et dilué avant élément spécial, par rapport au BPA de base et dilué – se reporter au tableau ci-après.

Rentabilité

Un rapprochement avec les mesures financières les plus comparables des PCGR du Canada est présenté dans les sections suivantes :

- BAIIA, par rapport au BAII – se reporter aux tableaux Résultats d'exploitation précédents et à ceux des sections BA et BT;
- BAIIA et BAII, avant élément spécial, par rapport au BAII – se reporter au tableau Résultats d'exploitation précédent et à celui de la section BT;
- BAII avant élément spécial et charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production, par rapport au BAII – se reporter au tableau ci-après;

Rapprochement du BPA avant et après élément spécial

Exercice 2008	
Bénéfice net avant élément spécial	479 \$
Élément spécial, après impôts	(162)
Bénéfice net	317 \$
BPA de base (en dollars) :	
Avant élément spécial	0,26 \$
Élément spécial, après impôts	(0,09)
	0,17 \$
BPA dilué (en dollars) :	
Avant élément spécial	0,26 \$
Élément spécial, après impôts	(0,09)
	0,16 \$

Rapprochement du BAII avant élément spécial et charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production, par rapport au BAII

	Quatrième trimestre terminé le 31 janvier 2008			Exercice terminé le 31 janvier 2008		
	Consolidé	BA	BT	Consolidé	BA	BT
BAII avant élément spécial et charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production	372 \$	263 \$	109 \$	1 173 \$	834 \$	339 \$
Élément spécial	-	-	-	(162)	-	(162)
BAII avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production	372	263	109	1 011	834	177
Charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production	(67)	(67)	-	(271)	(271)	-
BAII	305 \$	196 \$	109 \$	740 \$	563 \$	177 \$

Liquidités

Un rapprochement des flux de trésorerie disponibles et de la mesure financière conforme aux PCGR du Canada la plus comparable, les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, est fourni au tableau susmentionné. Rapprochement des flux de trésorerie disponibles et des flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

Structure du capital

Un rapprochement avec la mesure financière des PCGR du Canada la plus comparable est présenté ci-après :

- dette rajustée, par rapport à la dette à long terme;
- BAII rajusté et BAIIA rajusté, par rapport au BAII;
- intérêts nets rajustés, par rapport aux revenus et dépenses de financement; et
- capital total rajusté, par rapport aux capitaux propres.

Rapprochement de la dette rajustée et de la dette à long terme		
	31 janvier 2009	31 janvier 2008
Dette à long terme	3 952 \$	4 393 \$
Déficit des régimes de retraite	1 543	1 180
Obligations au titre des contrats de location-exploitation ⁽¹⁾	346	518
Dette rajustée	5 841 \$	6 091 \$

(1) Actualisées en utilisant le taux moyen des bons du Trésor américains à cinq ans plus l'écart de taux moyen, étant donné notre cote de crédit pour l'exercice.

Rapprochement du BAIIA rajusté et du BAII rajusté, par rapport au BAII		
	Exercice 2009	Exercice 2008
BAII	1 411 \$	740 \$
Élément spécial	-	162
BAII avant élément spécial	1 411	902
Rajustement au titre des contrats de location-exploitation et du déficit des régimes de retraite ⁽¹⁾	106	111
BAII rajusté	1 517	1 013
Rajustement de l'amortissement des contrats de location-exploitation ⁽²⁾	39	58
Amortissement	555	512
BAIIA rajusté	2 111 \$	1 583 \$

(1) Représente les intérêts débiteurs sur une dette correspondant au montant inclus dans la dette rajustée pour ces deux éléments, portant intérêt au taux moyen des swaps américains à cinq ans plus l'écart de taux moyen pour défaillance relatif à l'exercice, étant donné notre cote de crédit pour l'exercice correspondant.

(2) Représente l'amortissement linéaire du montant inclus dans la dette rajustée au titre des contrats de location-exploitation, fondé sur une période d'amortissement de neuf ans.

Rapprochement des intérêts nets rajustés aux revenus et dépenses de financement		
	Exercice 2009	Exercice 2008
Revenus de financement et dépenses de financement	138 \$	301 \$
Rajustement au titre des contrats de location-exploitation et du déficit des régimes de retraite ⁽¹⁾	106	111
Intérêts nets rajustés	244 \$	412 \$

(1) Représente les intérêts débiteurs sur une dette correspondant au montant inclus dans la dette rajustée pour ces deux éléments, portant intérêt au taux moyen des swaps américains à cinq ans plus l'écart de taux moyen pour défaillance relatif à l'exercice, étant donné notre cote de crédit pour l'exercice correspondant.

Rapprochement du capital total rajusté et des capitaux propres		
	31 janvier 2009	31 janvier 2008
Capitaux propres	2 544 \$	3 118 \$
Excluant: Montant du cumul des autres éléments du résultat étendu lié aux couvertures de flux de trésorerie	455	(111)
Dette rajustée	5 841	6 091
Capital total rajusté	8 840 \$	9 098 \$



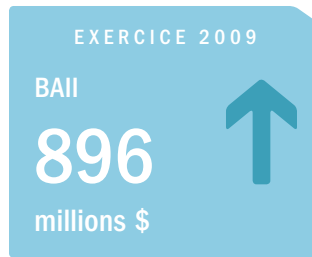
AÉRONAUTIQUE

Les données exposées dans la présente section du rapport de gestion sont regroupées par segment de marché (avions d'affaires, avions commerciaux, avions spécialisés et avions amphibies, services à la clientèle, et les programmes *Flexjet* et *Skyjet*), ce qui reflète notre structure organisationnelle.

FAITS SAILLANTS	Faits saillants du quatrième trimestre et de l'exercice.	57
MESURES DU RENDEMENT ET INDICATEURS CLÉS	Mesures du rendement et indicateurs connexes clés nous permettant d'évaluer nos progrès. Nos progrès au cours des cinq derniers exercices.	58
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs.	58
PROFIL	Survol de nos activités et de nos produits.	59
CONTEXTE COMMERCIAL	Position de notre industrie dans le contexte commercial actuel.	62
STRATÉGIES ET CAPACITÉ À ATTEINDRE LES RÉSULTATS VISÉS	Nos cinq priorités stratégiques visant à renforcer notre leadership à long terme dans l'industrie. Nos réalisations de l'exercice 2009. Notre capacité à atteindre les résultats visés.	64
MARCHÉ ET PERSPECTIVES	Aperçu de nos marchés et de nos principaux concurrents. Perspectives de nos marchés à court et à long terme.	71
ANALYSE DES RÉSULTATS	Notre rendement financier du quatrième trimestre et de l'exercice 2009 : les revenus, le BAII, les flux de trésorerie disponibles et les commandes nettes. Le carnet de commandes et les effectifs au 31 janvier 2009.	82

FAITS SAILLANTS

Amélioration du rendement financier, mais nous faisons face à des défis majeurs



↑ En hausse par rapport à l'exercice 2008 ou par rapport au 31 janvier 2008. ↓ En baisse par rapport à l'exercice 2008.

Quatrième trimestre

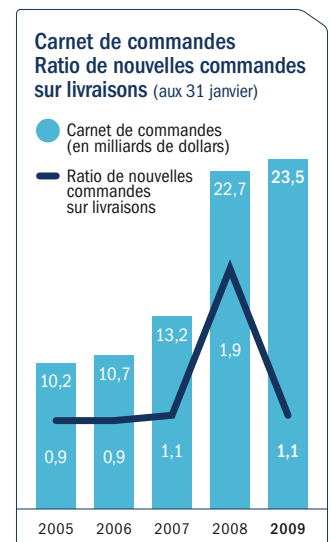
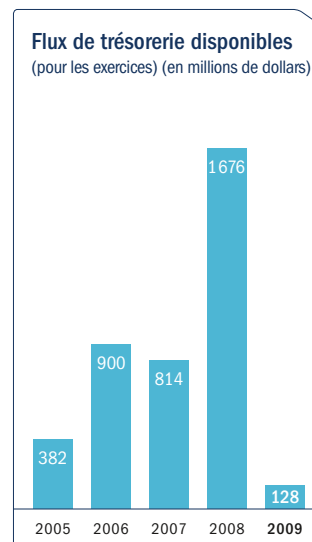
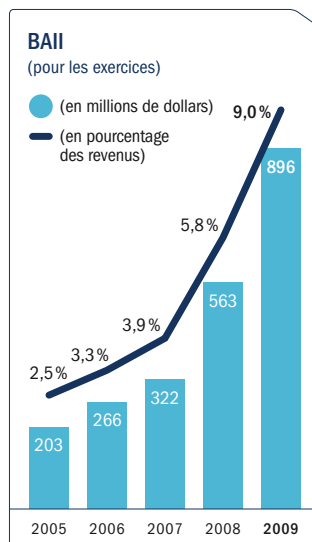
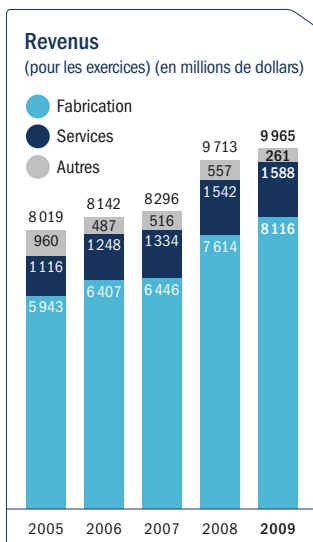
- Revenus de 2,8 milliards \$, comparativement à 2,9 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- BAIL de 271 millions \$, ou 9,8 % des revenus, en regard de 196 millions \$, ou 6,8 % (263 millions \$, ou 9,1 %, avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production), pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles de 271 millions \$, comparativement à des flux de trésorerie disponibles de 554 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- 93 livraisons et six commandes nettes d'avions, en regard de respectivement 115 et 213 pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Exercice

- Revenus de 10,0 milliards \$, contre 9,7 milliards \$ pour l'exercice précédent.
- BAIL de 896 millions \$, ou 9,0 % des revenus, en regard de 563 millions \$, ou 5,8 % (834 millions \$, ou 8,6 %, avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production), pour l'exercice précédent.
- Flux de trésorerie disponibles de 128 millions \$, comparativement à 1,7 milliard \$ pour l'exercice précédent.
- 349 livraisons et 367 commandes nettes d'avions, en regard de respectivement 361 et 698 pour l'exercice précédent.
- Carnet de commandes de 23,5 milliards \$, contre 22,7 milliards \$ au 31 janvier 2008.
- Le prototype de l'appareil *CRJ1000 NextGen* a effectué avec succès son vol inaugural depuis les installations de Mirabel, au Québec, en septembre 2008.

Événements postérieurs au 31 janvier 2009

- Une réduction des cadences de production pour tous nos avions d'affaires et pour tous nos biréacteurs régionaux plus tard au cours de l'exercice 2010, menant à une réduction de nos effectifs d'environ 4400 employés permanents et contractuels, soit 14 % de nos effectifs au 31 janvier 2009.
- Nos prévisions du 5 février 2009, qui étaient de 10 % de moins de livraisons d'avions d'affaires pour l'exercice 2010, ont été révisées pour les établir à 25 % de moins, alors que nos prévisions à l'égard des livraisons d'avions commerciaux sont demeurées les mêmes, soit une augmentation de 10 %, toutes deux par rapport à l'exercice 2009.
- En mars 2009, Deutsche Lufthansa AG (« Lufthansa ») a signé une entente d'achat de 30 avions *CS100* avec des options sur 30 autres avions *C-Series*, et Lease Corporation International Aviation (New Buildings) Limited (« Lease Corporation ») a signé une entente d'achat de trois avions *CS100* et 17 avions *CS300*, avec des options sur 20 autres avions *C-Series*.



MESURES DU RENDEMENT ET INDICATEURS CLÉS

La rémunération incitative est liée à l'atteinte de résultats cibles, d'après le BAII et les actifs nets sectoriels rajustés moyens. Pour l'exercice 2010, notre rémunération incitative, que nous commencerons à étendre à la plupart des employés salariés au Canada et aux États-Unis, restera fondée sur le BAII et

les actifs nets sectoriels rajustés moyens, et elle sera également liée à deux indicateurs de satisfaction de la clientèle: les livraisons à temps des avions et la disponibilité des avions. Le tableau ci-dessous résume nos mesures du rendement et indicateurs clés les plus pertinents.

Rentabilité	<ul style="list-style-type: none"> BAII, comme mesure du rendement.
Liquidités	<ul style="list-style-type: none"> Flux de trésorerie disponibles, comme mesure de la génération de liquidités.
Croissance et position face à la concurrence	<ul style="list-style-type: none"> Revenus et nombre de livraisons, comme mesure de la croissance. Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. Ratio de nouvelles commandes sur livraisons, comme indicateur de la croissance future des revenus. Le ratio représente les commandes nettes reçues sur les livraisons d'avions, mesurées en unités au cours d'une période donnée. La part de marché, en fonction des revenus et des livraisons, et la taille, comme mesures de la position face à la concurrence.
Capital investi	<ul style="list-style-type: none"> Actifs nets sectoriels rajustés moyens, comme mesure de la productivité du capital.
Satisfaction de la clientèle	<ul style="list-style-type: none"> Livraisons à temps des avions, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients. Ponctualité des vols, comme mesure de la fiabilité de nos produits.

	2009	2008	2007	2006	2005
Exercices					
Nombre de livraisons d'avions (en unités)					
Avions d'affaires	235	232	212	197	131
Avions commerciaux	110	128	112	138	197
Avions amphibies	4	1	2	2	1
	349	361	326	337	329
Revenus	9 965 \$	9 713 \$	8 296 \$	8 142 \$	8 019 \$
BAII	896 \$	563 \$ ⁽¹⁾	322 \$ ⁽²⁾	266 \$ ⁽³⁾	203 \$ ⁽³⁾
Marge BAII	9,0 %	5,8 % ⁽¹⁾	3,9 % ⁽²⁾	3,3 % ⁽³⁾	2,5 % ⁽³⁾
Flux de trésorerie disponibles	128 \$	1 676 \$	814 \$	900 \$	382 \$
Commandes nettes (en unités)	367	698	363	302	288
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons	1,1	1,9	1,1	0,9	0,9
Aux 31 janvier					
Carnet de commandes (en milliards)	23,5 \$	22,7 \$	13,2 \$	10,7 \$	10,2 \$
Nombre total d'employés ⁽⁴⁾	32 500	28 100	27 100	26 800	27 100

(1) BAII de 834 millions \$, ou 8,6 %, avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production.

(2) BAII de 599 millions \$, ou 7,2 %, avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production.

(3) Le BAII avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production pour ces deux exercices n'a pas été retraité.

(4) Y compris les employés contractuels.

Énoncés prospectifs

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur:

- le retour à une conjoncture économique normale au cours des deux prochains exercices;
- le carnet de commandes actuel et les commandes futures estimatives déterminées par⁽²⁾:
 - une diminution des commandes d'avions d'affaires pour l'exercice 2010 par rapport à l'exercice 2009, suivie d'une reprise graduelle d'ici l'exercice 2012 jusqu'à un niveau de commandes semblable à celui de l'exercice 2009;
 - une diminution des commandes d'avions commerciaux pour l'exercice 2010 par rapport à l'exercice 2009 (à l'exclusion des commandes de la gamme d'avions CSeries), suivie d'une reprise graduelle au cours de l'exercice 2011 jusqu'à un niveau de commandes semblable à celui de l'exercice 2009; et
 - une diminution des revenus de service après-vente découlant de l'utilisation moindre de la flotte en service jusqu'à la fin de l'exercice 2010, suivie d'une reprise graduelle au cours de l'exercice 2011.

- le déploiement et l'exécution continus des principales initiatives liées à la réduction des coûts;
- la capacité de respecter les dates de mise en service prévues des nouveaux programmes d'avion;
- la capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents afin de déployer notre stratégie de développement de produits;
- la capacité du bassin de fournisseurs de soutenir les cadences de production prévues; et
- les PCGR du Canada dans leur application actuelle par la Société⁽³⁾.

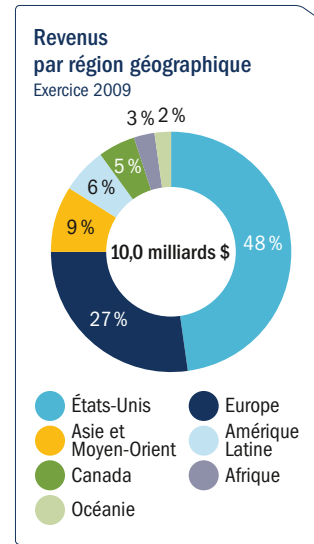
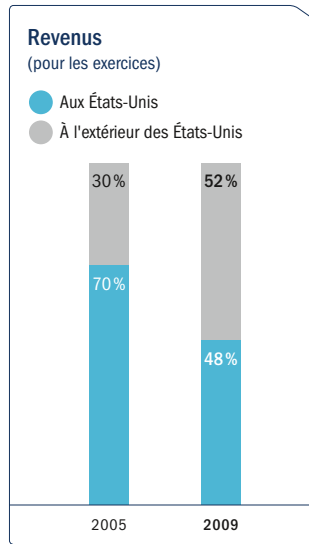
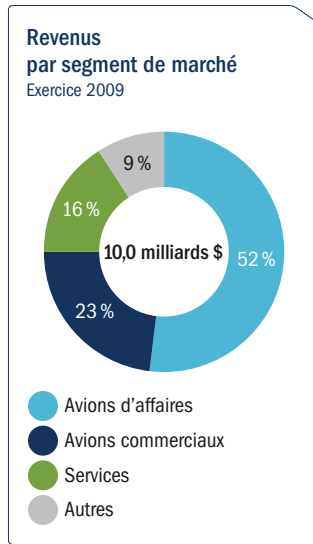
(1) Se reporter aussi à la rubrique Énoncés prospectifs de la section Sommaire.

(2) Les prévisions de la demande sont fondées sur l'analyse des principaux inducteurs de marché, comme présenté en détail dans la rubrique Marché et perspectives.

(3) Compte non tenu de la conversion aux IFRS (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres).

PROFIL

Bombardier Aéronautique – Un chef de file mondial



Nous sommes un chef de file mondial dans la conception et la fabrication de produits d'aviation novateurs et nous offrons des services connexes sur les marchés des avions d'affaires, des avions commerciaux, des avions amphibies et des avions spécialisés. Grâce à nos 10 installations de fabrication et d'ingénierie et à notre réseau international de service et de soutien, nous assurons une présence dans 23 pays. Au 31 janvier 2009, nous avions des effectifs de 32 500 employés, dont 55 % étaient couverts par des conventions collectives.

Nos revenus ont atteint 10,0 milliards \$ pour l'exercice 2009. Les États-Unis ne représentent plus que 48 % du total de nos revenus pour l'exercice 2009, comparativement à 70 % pour l'exercice 2005. Nos clients, surtout des propriétaires-exploitants de l'aviation civile ou des prestataires de services aéronautiques, sont établis dans plus de 100 pays. Ce sont essentiellement des entreprises et des personnes bien nanties pour les avions d'affaires, et des sociétés aériennes et des entreprises de location pour les avions commerciaux. Les programmes *Flexjet* et *Skyjet* répondent également aux besoins en voyages par avion privé de sociétés et de personnes bien nanties en Amérique du Nord, qui n'ont pas alors à acheter ni à gérer un avion complet.

Répondre aux besoins de nos clients

Nos clients d'avions d'affaires achètent des appareils qui répondent à leurs exigences en matière de performance, comme la vitesse et la distance franchissable, le confort en cabine et le style, les commodités et la personnalisation de l'aménagement intérieur. Nos clients de biréacteurs d'affaires ne s'attendent à rien de moins que des opérations aériennes fiables avec un service et un soutien à l'entretien impeccables et un service à la clientèle exclusif et personnalisé. Notre portefeuille de biréacteurs d'affaires, le plus complet de l'industrie, et nos efforts visant à offrir une expérience client extraordinaire nous permettent de satisfaire aux normes élevées de nos clients d'avions d'affaires.

Nos clients d'avions commerciaux achètent des appareils qui satisfont à leurs exigences en matière de distance franchissable et de charge utile. Ils choisissent des produits dont les caractéristiques assurent un service sûr et fiable adapté à leur modèle d'affaires, comme :

- les sociétés aériennes régionales qui offrent un service à fréquence élevée pour compléter les services des grandes sociétés aériennes;
- les sociétés aériennes commerciales qui ont besoin d'une capacité adéquate pour pouvoir répondre aux attentes des passagers quant à la fréquence des vols à des niveaux de coûts permettant la rentabilité de l'exploitation; ou
- les transporteurs à prix modiques qui ont besoin d'avions constamment assortis de faibles coûts par siège-mille, mais soumis à des niveaux d'utilisation très élevés.

Notre vaste portefeuille d'avions commerciaux, y compris notre gamme d'avions *CSeries*, est conçu pour répondre aux diverses exigences opérationnelles des sociétés aériennes dans le monde entier.

Nous avons une solide chaîne d'approvisionnement

Une chaîne d'approvisionnement mondiale efficace est critique pour nos activités. Nous cherchons à établir des relations à long terme avec d'importants fournisseurs directs et fournisseurs indirects pour le développement de nouveaux programmes d'avion et pour la livraison de matériaux, de principaux circuits et composants afin de construire et de livrer des avions et de fournir à nos clients les services connexes. Nous évaluons et rationalisons continuellement notre bassin de fournisseurs afin d'assurer une chaîne d'approvisionnement mondiale efficace et des processus d'approvisionnement durables. Dans notre chaîne d'approvisionnement, nous avons noué des relations avec des fournisseurs présents dans plus de 35 pays.

Nous avons une solide offre de produits et services

AVIONS D'AFFAIRES

Nos trois gammes de biréacteurs d'affaires, qui, une fois combinées, forment la gamme la plus complète de tous les constructeurs d'avions d'affaires, nous permettent de répondre aux besoins de la plupart des utilisateurs, propriétaires et exploitants d'avions d'affaires. Les catégories de marché dans lesquelles nous offrons des produits couvrent 95 % de l'ensemble des revenus du marché des avions d'affaires.

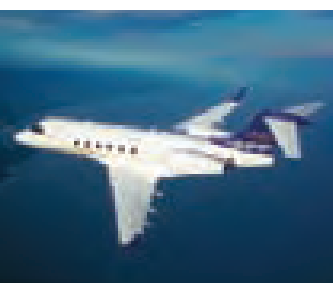


GAMME D'AVIONS LEARJET

MODÈLES : *Learjet 40 XR, Learjet 45 XR, Learjet 60 XR et Learjet 85⁽¹⁾*

CATÉGORIE DE MARCHÉ : Biréacteurs d'affaires légers

AVANTAGES CONCURRENTIELS⁽²⁾ : La tradition Learjet de haute performance se perpétue en chacun des produits de la gamme *Learjet*. Les appareils de la gamme *Learjet* offrent des vitesses de croisière exceptionnellement élevées, les vitesses de montée les plus rapides, les plafonds opérationnels les plus hauts à des coûts d'exploitation concurrentiels.

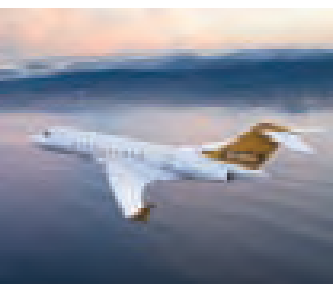


GAMME D'AVIONS CHALLENGER

MODÈLES : *Challenger 300, Challenger 605 et série Challenger 800*

CATÉGORIE DE MARCHÉ : Biréacteurs d'affaires intermédiaires

AVANTAGES CONCURRENTIELS⁽²⁾ : Les avions de la gamme *Challenger* constituent un moyen d'améliorer la productivité en affaires, chaque modèle offrant une grande ponctualité des vols. Les appareils *Challenger* ont les cabines parmi les plus larges et les plus spacieuses de leur catégorie, et chacune est munie de l'équipement de télécommunication approprié, créant ainsi des milieux d'affaires hautement efficaces dans le ciel.



GAMME D'AVIONS GLOBAL

MODÈLES : *Global 5000 et Global Express XRS*

CATÉGORIE DE MARCHÉ : Biréacteurs d'affaires de grande taille

AVANTAGES CONCURRENTIELS⁽²⁾ : Les avions de la gamme *Global* ont des vitesses de croisière plus élevées et un volume intérieur plus grand et ils offrent un équilibre parfait entre performances et confort pour les longs vols. Ces avions d'affaires long-courriers et très long-courriers supérieurs intègrent des technologies avancées et une esthétique remarquable.

BITURBOPROPULSEURS AMPHIBIES ET SOLUTIONS D'AVIONS SPÉCIALISÉS



MODÈLES : *Bombardier 415 et Bombardier 415 MP*

AVANTAGES CONCURRENTIELS⁽²⁾ : L'avion amphibie *Bombardier 415*, avion spécialement conçu pour la lutte contre les incendies, offre des capacités opérationnelles uniques et des performances exceptionnelles, lui permettant de travailler dans les circonstances les plus difficiles et les plus éprouvantes.

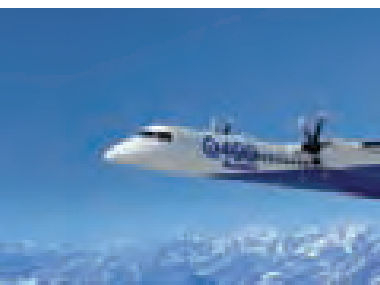
MODÈLES : Tous les avions d'affaires et avions commerciaux *Bombardier*.

AVANTAGES CONCURRENTIELS⁽²⁾ : Les solutions d'avions spécialisés offrent une gamme complète et unique de plateformes et de solutions d'avions.

(1) Présentement en développement. (2) Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service.

AVIONS COMMERCIAUX

Notre portefeuille de produits est optimisé pour les segments de marché que nous servons. Notre gamme d'avions commerciaux *C-Series* est destinée à redéfinir le segment des marchés des avions de 100 à 149 sièges pour ce qui est de la souplesse d'exploitation, du rapport coût-efficacité et du confort des passagers. Elle sera la gamme d'avions la plus respectueuse de l'environnement de son segment de marché.

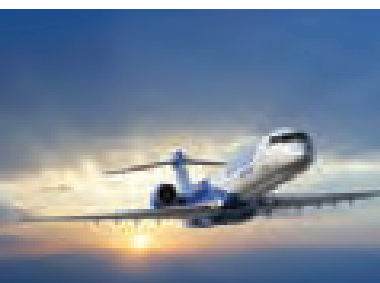


BITURBOPROPULSEUR DE SÉRIE Q

MODÈLE: Q400 NextGen

SEGMENT DE MARCHÉ: Biturbopropulseurs de 60 à 90 sièges

AVANTAGES CONCURRENTIELS⁽¹⁾: Des coûts d'exploitation concurrentiels et une vitesse digne d'un avion à réaction, une distance franchissable accrue, ainsi qu'une communauté d'éléments entre les avions de la gamme.



BIRÉACTEURS RÉGIONAUX CRJ NEXTGEN

MODÈLES: CRJ200⁽²⁾, CRJ700/CRJ705 NextGen, CRJ900 NextGen et CRJ1000 NextGen⁽³⁾

SEGMENT DE MARCHÉ: Biréacteurs régionaux de 40 à 100 sièges

AVANTAGES CONCURRENTIELS⁽¹⁾: Le meilleur dans sa catégorie pour les coûts d'exploitation, la consommation de carburant et les émissions de GES, et la meilleure communauté d'éléments entre les avions de la gamme.



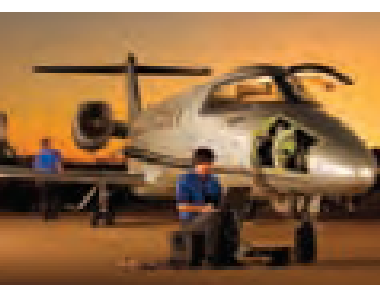
BIRÉACTEURS DE GRANDE LIGNE À COULOIR UNIQUE C SERIES

MODÈLES: CS100⁽³⁾ et CS300⁽³⁾

SEGMENT DE MARCHÉ: Biréacteurs commerciaux de 100 à 149 sièges

AVANTAGES CONCURRENTIELS⁽¹⁾: Conçus pour offrir jusqu'à 15 % de réduction de coûts d'exploitation directs et jusqu'à 20 % de réduction de consommation de carburant et des émissions de CO₂, pour une distance franchissable transcontinentale et des performances supérieures sur piste.

SERVICES À L'AVIATION

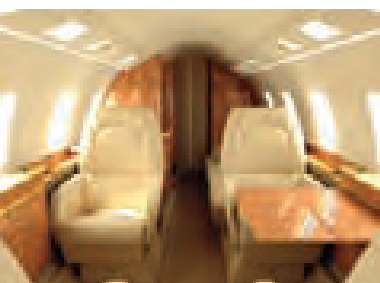


SERVICE À LA CLIENTÈLE

Logistique des pièces Entretien d'avions

Solutions de formation Solutions horaires adaptées pour les pièces et les services Soutien à la clientèle

AVANTAGES CONCURRENTIELS: Un service et un soutien sont offerts dans le monde entier grâce à un réseau de personnel de service sur place, à des centres de service à la clientèle ouverts 24 heures sur 24, sept jours sur sept, à un service de livraison de pièces aéroporté souple, à des dépôts de pièces de rechange, à des centres de formation, à des centres de services et à des établissements de service agréés.



PROGRAMMES FLEXJET ET SKYJET AUX ÉTATS-UNIS

Programme de multipropriété Programmes de carte avion

Vols nolisés sur demande Gestion d'avions

AVANTAGES CONCURRENTIELS: L'une des flottes les plus jeunes de l'industrie des programmes de multipropriété aux États-Unis. Au cours de l'année civile 2008, le programme *Flexjet* a été nommé « le meilleur parmi les meilleurs » de sa catégorie par la publication *Robb Report*.

(1) Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service de leur segment de marché respectif sur des vols court-courriers de 500 milles marins. (2) Non présentement en production. (3) Présentement en développement.

CONTEXTE COMMERCIAL

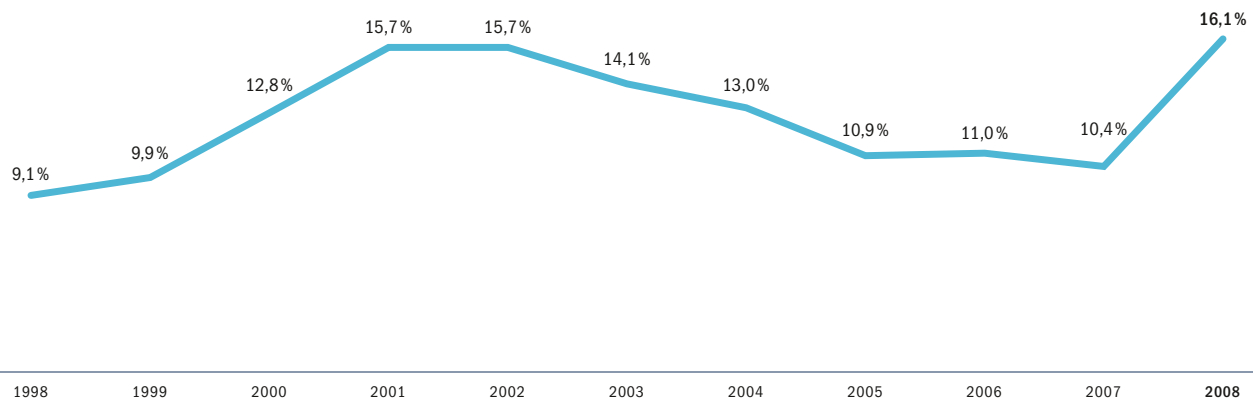
Le contexte économique actuel est difficile, et nous agissons

Au cours de l'exercice 2009, l'industrie aéronautique a connu une détérioration de sa conjoncture. Depuis le deuxième trimestre de l'exercice 2009, les événements survenus sur le marché ont réduit les liquidités disponibles et ralenti l'ensemble des activités économiques, menant à une récession sévère dont les effets se sont fait sentir dans les industries des biréacteurs d'affaires et de l'aviation commerciale. Par conséquent, la prise de nouvelles commandes d'avions neufs a beaucoup ralenti, et l'industrie du transport aérien a fait face à un niveau plus

élevé que d'habitude de reports de livraison et d'annulations, notamment pour les biréacteurs d'affaires. Ces tendances négatives se poursuivent au cours de l'exercice 2010, et nous prévoyons qu'elles perdureront à court terme. La conjoncture économique actuelle a entraîné une accumulation de stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion en service et une contraction de la demande de transport aérien, comme l'indiquent les coefficients d'occupation des sièges qui ont enregistré une première année de baisse depuis l'année civile 2001.

Stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion de l'industrie

(pour les années civiles) (% de la flotte de biréacteurs, à l'exclusion des biréacteurs très légers)

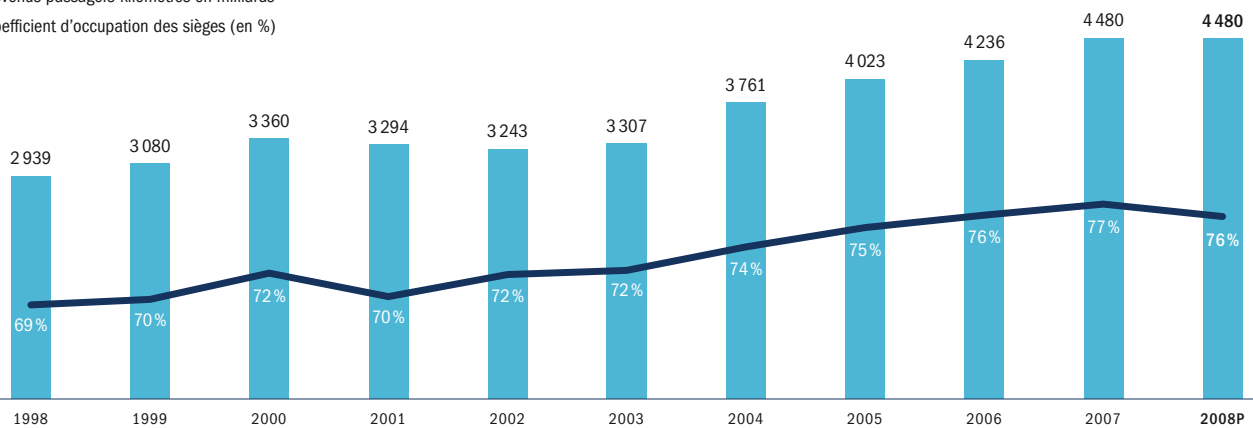


Source: D'après Jetnet and Case Database.

Revenus passagers-kilomètres et coefficient d'occupation des sièges des sociétés aériennes dans le monde

(pour les années civiles)

● Revenus passagers-kilomètres en milliards
 — Coefficient d'occupation des sièges (en %)



Sources: Airline, Monitor, janvier - février 2009.

Par suite de la détérioration persistante de nos inducteurs de marché pour les avions d'affaires et de l'incidence des annulations, des reports et de la baisse du nombre de nouvelles commandes, nous avons décidé de réduire nos cadences de production pour toutes les gammes d'avions d'affaires. En raison de cette décision, nous révisons nos prévisions du 5 février 2009, qui étaient de 10 % de moins de livraisons d'avions d'affaires pour l'exercice 2010, pour les établir à 25 % de moins de livraisons d'avions d'affaires, comparativement à l'exercice 2009.

Du côté des avions commerciaux, nous continuons d'entrevoir une demande soutenue de biturbopropulseurs Q400, de sorte que nous avons augmenté notre cadence de production de ces appareils. Les récentes commandes de biturbopropulseurs Q400 NextGen prouvent que nous avons le bon produit pour les exploitants désireux de tirer parti des économies d'exploitation concurrentielles qu'offrent ces appareils. Cependant, l'industrie des sociétés aériennes commerciales s'est ressentie de la baisse du trafic-passagers et, par conséquent, nous prévoyons également réduire la cadence

de production pour tous les biréacteurs régionaux plus tard au cours de l'exercice 2010 afin de l'aligner sur la demande. Puisque cette réduction prendra effet plus tard au cours de l'exercice 2010, nous maintenons nos prévisions du 5 février 2009 sur les livraisons d'avions pour l'exercice 2010, soit une augmentation de 10 % du nombre de livraisons d'avions commerciaux par rapport à l'exercice 2009.

À l'avenir, nous continuerons de surveiller de près notre exposition aux risques suivants, susceptibles de nuire à notre rentabilité et à nos flux de trésorerie futurs, et nous sommes prêts à prendre d'autres mesures s'il le faut :

- des taux élevés de report et d'annulation;
- peu de nouvelles commandes;
- une baisse du financement disponible en faveur des clients;

- une détérioration de la santé financière de nos fournisseurs clés; et
- une augmentation soutenue des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion et l'incidence qui s'ensuit sur le prix des avions d'affaires neufs et des avions d'occasion.

Nous avons pris des mesures importantes pour renforcer nos activités au cours des dernières années, comme en témoigne l'amélioration de notre rendement financier au cours de l'exercice 2009, et nous continuerons d'agir avec prudence et de prendre des mesures décisives pour assurer notre succès continu à long terme et maintenir notre leadership en respectant nos engagements envers nos clients et en ne cessant d'investir dans nos produits actuels et futurs.

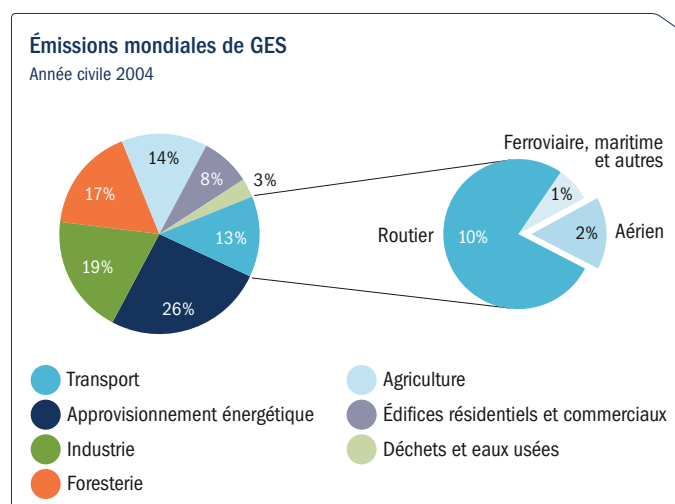
Malgré les enjeux économiques actuels, le monde a besoin d'un transport aérien efficace

Les avions répondent à la demande de mobilité mondiale et deviennent plus écoénergétiques et plus verts

Les avions répondent à la demande croissante de mobilité mondiale et favorisent le progrès économique et social. Ils donnent accès à des marchés internationaux et génèrent commerce et tourisme. Ils créent des liens entre les nations et les cultures. L'aviation civile, principalement à des fins commerciales et à des fins d'affaires, permet de relier des collectivités et d'étendre le réseau de transport mondial aux régions éloignées. La conjoncture économique actuelle freine cette demande, mais nous ne prévoyons pas que la récession actuelle se répercute sur les facteurs fondamentaux du marché à long terme, de sorte que, selon nous, la demande devrait reprendre graduellement à mesure que le monde commencera à sortir de la récession actuelle.

Outre les avantages manifestes que l'avion procure, l'aviation civile a toujours fait face à de grands défis qu'elle doit relever pour demeurer une partie essentielle de la mobilité durable de demain. Le premier de ces défis consiste à assurer la sécurité et la fiabilité du transport aérien. En deuxième lieu, en raison de la baisse du trafic-passagers et de l'instabilité des coûts du carburant, les sociétés aériennes et les exploitants doivent éliminer les pratiques inefficaces au moyen d'un redimensionnement de leur flotte et en exploitant des avions plus modernes et plus écoénergétiques. La réduction du bruit et de l'empreinte carbone de même que la capacité d'attirer et de fidéliser des employés compétents occupent également une place importante parmi les défis partagés de l'industrie. Nous croyons qu'en faisant tout ce qu'il faut pour relever ces défis, nous demeurerons au premier plan de la mobilité mondiale.

Le transport aérien produit 2 % des émissions de GES de la planète. L'empreinte du transport aérien sur l'environnement, surtout par le bruit et les émissions nuisant à la qualité de l'air local et au climat, a beaucoup attiré l'attention du public ces dernières années. De nouveaux règlements, comme les systèmes d'échange de droits d'émission, devraient inciter encore plus de sociétés aériennes et d'exploitants à remplacer les avions moins efficaces par des avions plus récents laissant une empreinte environnementale moindre.



Source : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat des Nations Unies, 2004

Nous travaillons avec les sociétés aériennes à réduire leur empreinte environnementale en développant et en livrant des avions qui consomment moins de carburant, réduisant ainsi les émissions de GES et de bruit. Nos avions de série *CRJ NextGen* produisent jusqu'à 35 % moins d'émissions de CO₂, comparativement aux avions des générations précédentes de capacité similaire sur des vols court-courriers de 500 milles marins, sous certaines conditions d'exploitation. De plus, nos biturbopropulseurs *Q400 NextGen* produisent de 30 % à 40 % moins d'émissions de CO₂, par rapport à des biturbopropulseurs ou biréacteurs de 50 sièges de générations précédentes sur des vols court-courriers de 300 milles marins, sous certaines conditions d'exploitation, tout en produisant aussi un niveau de bruit bien inférieur aux normes actuelles⁽¹⁾. Nous encourageons également les sociétés aériennes et les propriétaires de biréacteur d'affaires à adopter de manière proactive des pratiques de développement durable. Par exemple, nous sommes devenus le premier OEM à offrir à ses clients d'avions d'affaires un programme complet de compensation du carbone pour neutraliser les émissions de carbone annuelles moyennes produites par leur appareil. Depuis octobre 2008, nous offrons également aux membres-propriétaires *Flexjet* de compenser les

(1) Plus de 15 EPNdb (niveau effectif de bruit perçu, en décibels) sous les normes de bruit du chapitre IV de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

émissions de carbone de chacun de leurs vols. Nous appliquons nous aussi ces principes et avons décidé, en septembre 2007, de contrebalancer les émissions de carbone de notre propre flotte de démonstration et des avions assurant le service *PartsExpress*. Les fonds recueillis dans le cadre de notre

programme de compensation du carbone sont investis dans des projets d'énergie verte par l'intermédiaire de ClimateCare, l'un des chefs de file mondiaux de solutions de compensation des émissions de carbone.

STRATÉGIES ET CAPACITÉ À ATTEINDRE LES RÉSULTATS VISÉS

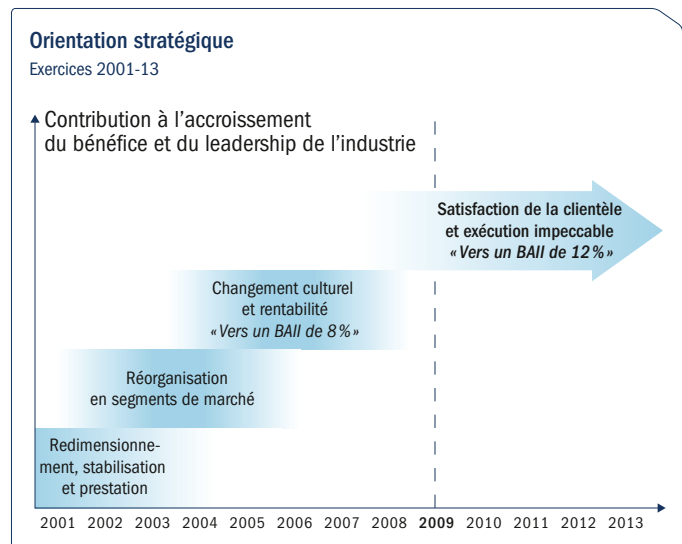
Notre stratégie : la satisfaction de la clientèle et une exécution impeccable

Un coup d'œil sur nos performances depuis l'exercice 2001 nous donne une excellente idée de notre capacité à traverser des temps difficiles. Après le dernier ralentissement du marché dans le sillage des événements du 11 septembre 2001, nous avons effectué un redressement qui nous a amenés dans la voie que nous suivons actuellement pour devenir une société de calibre international grâce à une exécution impeccable. Ce redressement impliquait des décisions difficiles qu'il a fallu prendre alors, dont la rationalisation de nos activités, la réduction de nos effectifs et la réorganisation de nos segments de marché (avions d'affaires, avions commerciaux et services à l'aviation) afin d'améliorer l'imputabilité.

Depuis l'année civile 2001, nous avons également solidifié notre position sur le marché en croissance des biréacteurs d'affaires à l'aide d'une stratégie de produit ciblée qui a permis de mettre en marché huit biréacteurs d'affaires et appareils dérivés, tandis que, sur le marché des avions commerciaux, nous avons évolué afin de répondre aux besoins changeants de nos clients en mettant en marché un nouveau biréacteur régional et trois appareils dérivés.

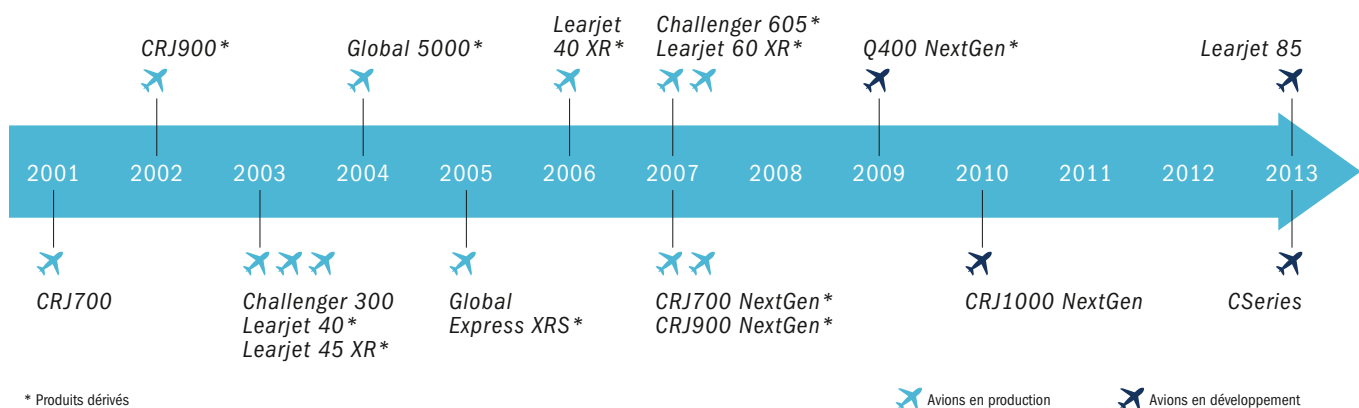
Au cours de l'exercice 2004, notre initiative vers une croissance rentable a débuté grâce à notre transformation culturelle et à notre Système atteindre

l'excellence. Notre transformation culturelle, les améliorations de notre exploitation et les stratégies de soutien ont contribué à la progression de nos résultats et au dépassement de notre objectif de marge BAII de 8% pour l'exercice 2009.



Dates de mise en service des nouveaux programmes d'avion et des produits dérivés

Années civiles 2001 à 2013



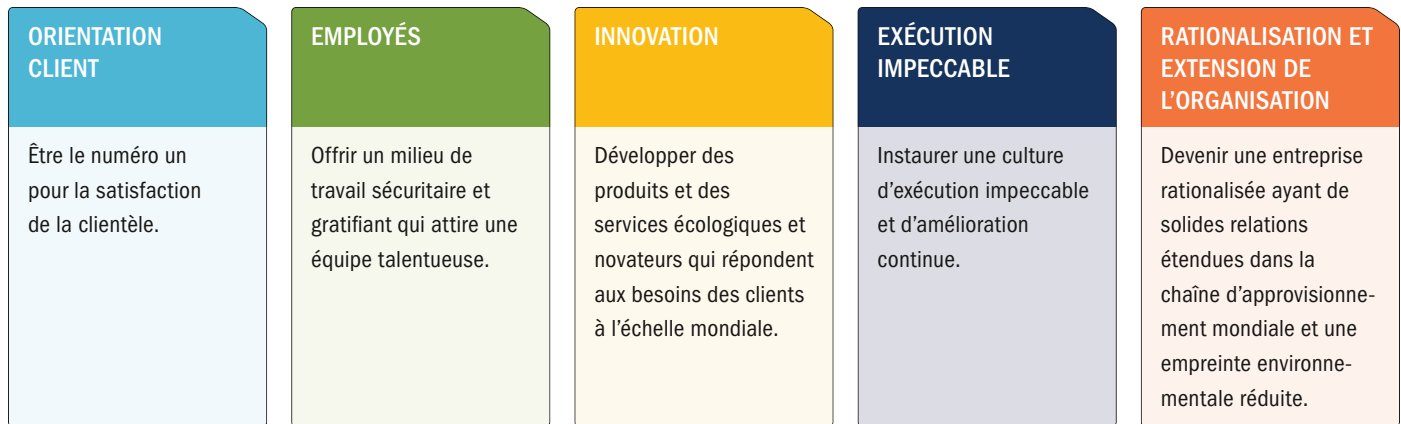
(1) Se reporter à la rubrique Énoncés prospectifs.

À court terme, les revenus, la marge BAII et les flux de trésorerie disponibles seront touchés négativement jusqu'à ce que les marchés reviennent à une conjoncture économique normale. Cependant, nous demeurons engagés à respecter notre objectif d'une marge BAII de 12% d'ici l'exercice 2013⁽¹⁾, grâce à une gestion efficace de l'exploitation, en continuant à investir dans notre portefeuille de produits et en restant centrés sur la satisfaction de la clientèle, l'engagement des employés et une exécution impeccable.

Cinq priorités stratégiques visant à renforcer notre leadership à long terme dans l'industrie

Pour l'avenir, nous visons à renforcer notre leadership à long terme dans nos segments de marché grâce à la croissance de nos revenus et à un rendement financier durable et le meilleur de sa catégorie, avec la clientèle la plus loyale. Nous y parviendrons en tirant avantage de notre portefeuille

complet de biréacteurs d'affaires à haute performance, de biréacteurs et biturbopropulseurs commerciaux efficaces, de services à l'aviation novateurs de qualité, ainsi qu'à l'aide des cinq priorités stratégiques suivantes :



Offrir une expérience client extraordinaire

La compréhension des besoins de nos clients est une priorité absolue. Nous visons à offrir une expérience client extraordinaire par notre conduite et nos actions à tous les points d'interaction avec nos clients. Nous avons beaucoup investi pour offrir une expérience toujours fiable à nos clients et nous nous

attachons à renforcer nos processus et systèmes de qualité internes, à accroître les mesures incitatives pour nos employés afin d'améliorer leur orientation client et à étendre notre réseau de service et de soutien dans le monde entier afin de générer d'autres améliorations.

ORIENTATION CLIENT	
Notre objectif	Être le numéro un pour la satisfaction de la clientèle en dépassant les attentes des clients et en tenant les promesses de nos marques dans chaque interaction avec les clients.
Nos principales initiatives	<ul style="list-style-type: none"> • Nous instaurons une culture orientée client. • Nous améliorons le rendement de nos processus de vente, de signature de contrat, de livraison et de soutien en entreprenant des initiatives visant expressément à améliorer la satisfaction de la clientèle. • Nous concentrons nos efforts sur l'amélioration des performances de nos avions en renforçant davantage nos processus et systèmes de qualité internes. • Nous instaurons une culture de résolution de problèmes fondée sur l'utilisation d'outils et de processus rigoureux. • Nous voulons continuer à étendre notre réseau international de service et de soutien afin d'améliorer notre offre de services et de nous rapprocher sans cesse de nos clients. • Nous comptons tirer parti de ce réseau étendu pour fournir un soutien à notre clientèle internationale en offrant des services de logistique des pièces, d'entretien d'avions et de soutien dans les régions éloignées. • Nous intégrons deux indicateurs de satisfaction de la clientèle à notre programme de rémunération incitative de la direction et des employés afin de renforcer l'orientation sur la satisfaction de la clientèle dans l'ensemble de l'organisation : les livraisons à temps et la ponctualité des vols.
Nos réalisations de l'exercice 2009	<ul style="list-style-type: none"> • Nous avons entrepris la mise en œuvre d'un nouveau système de gestion des stocks pour la logistique des pièces et les services afin d'optimiser les prévisions, la planification et le positionnement des stocks de pièces de rechange dans le monde entier. • Nous avons poursuivi le déploiement de notre plan d'optimisation des dépôts régionaux de pièces de rechange afin d'améliorer la disponibilité des pièces et la performance de livraison. • Nous avons lancé une organisation de service à la clientèle à l'intention des propriétaires et exploitants d'avions d'affaires en vue d'améliorer notre gestion du soutien à la clientèle. • Nous avons investi dans notre infrastructure internationale de services : <ul style="list-style-type: none"> ▪ mise sur pied d'équipes AOG dans des établissements de maintenance aux États-Unis; ▪ ajout de quatre établissements de maintenance AOG/en ligne pour les avions d'affaires à Buenos Aires, en Argentine; à Hillsboro, aux États-Unis; à Helsinki, en Finlande et à Moscou, en Russie; et ▪ ouverture de bureaux de soutien pour les avions commerciaux à Garching, en Allemagne, et à Sydney, en Australie, et expansion du bureau de Shanghai, en Chine.

Créer un milieu de travail sécuritaire et gratifiant

Partout où nous exerçons nos activités, nous nous efforçons d'offrir un milieu de travail sécuritaire et gratifiant. Nous respectons nos employés, apprécions leurs idées, appuyons leur perfectionnement et célébrons leurs succès parce que nous dépendons d'eux pour innover, produire des résultats et créer une

expérience client extraordinaire. Une réduction de nos effectifs est donc toujours une décision difficile à prendre, surtout lorsqu'elle touche un grand nombre d'employés.

EMPLOYÉS	
Notre objectif	Offrir un milieu de travail sécuritaire et gratifiant, qui attire une équipe talentueuse, où les employés s'engagent à livrer des résultats.
Nos principales initiatives	<ul style="list-style-type: none"> Nous voulons offrir un milieu de travail sécuritaire dans tous nos sites et continuer de concentrer nos efforts sur l'amélioration de nos performances en matière de santé et de sécurité à l'aide de principes de rationalisation autorisant nos employés à rechercher des améliorations dans leur poste de travail. Tandis que nous ne cessons de nous améliorer, nous nous sommes fixé des objectifs sur six ans afin de réduire notre taux de fréquence des accidents à 0,5 accident par 200 000 heures travaillées et de réduire notre taux de gravité des accidents à 30 jours ouvrables d'absence par suite d'accidents par 200 000 heures travaillées, les deux ratios comprenant les heures travaillées dans un emploi réservé. Nous visons toujours d'obtenir la certification en vertu des normes OHSAS 18001 (pour Occupational Health and Safety Audit System) pour tous nos sites de fabrication et centres de service comptant plus de 150 employés d'ici la fin de l'exercice 2010. Nous élaborons des moyens d'attirer de nouveaux employés afin d'appuyer notre réseau mondial de service après-vente et de nous aider à atténuer l'incidence de la pénurie de talents dans certaines spécialités du génie dans l'ensemble de l'industrie. Nous veillons à favoriser le perfectionnement de nos employés grâce à notre programme Bassin d'accélération des talents, qui accélère le perfectionnement des employés au potentiel élevé au moyen d'une affectation ou d'un poste enrichis, de projets spéciaux, de rétroaction et de mentorat. Chaque employé est évalué par un psychologue industriel externe et travaille avec un accompagnateur d'apprentissage qui lui est assigné à élaborer un plan de perfectionnement rigoureux et personnalisé.
Nos réalisations de l'exercice 2009	<ul style="list-style-type: none"> Nous avons mis en œuvre un système de protection de la santé et sécurité en milieu de travail, selon les normes OHSAS. Ce système nous aide à relever et à contrôler les dangers et les risques et nous permet de tirer parti des meilleures pratiques dans nos installations de fabrication et nos établissements de service. Une proportion de 53 % de nos sites de fabrication et centres de service comptant plus de 150 employés avaient obtenu la certification en vertu des normes OHSAS 18001 au 31 janvier 2009, par rapport à 13 % au 31 janvier 2008. Notre taux de fréquence des accidents s'est établi à 1,32 accident par 200 000 heures travaillées, comparativement à 1,23 au cours de l'exercice 2008, mais nous avons ramené notre taux de gravité des accidents à 39 jours ouvrables d'absence par suite d'accidents par 200 000 heures travaillées, contre 41 au cours de l'exercice 2008, les deux ratios comprenant les heures travaillées dans un emploi réservé. En juin 2008, nous avons signé avec l'IAMAW de Montréal une convention collective de six ans qui viendra à échéance en novembre 2014. La durée exceptionnelle de cette convention collective devrait améliorer la stabilité de nos effectifs de Montréal jusqu'à la mise en service des avions de la gamme CSeries. Cette convention collective nous permettra également de construire les avions de la gamme CSeries à notre futur site de Mirabel et nous confèrera plus de flexibilité dans les modalités de travail de nos employés.

Développer des produits et des services novateurs pour nos clients

Nous avons pour objectif de développer des produits et des services novateurs et écologiques qui répondent aux besoins des clients à l'échelle mondiale.

Notre priorité consiste à concevoir les avions les plus écoénergétiques qui font le moins de bruit et produisent le moins d'émissions de carbone de leur

catégorie. Nous visons également à innover dans notre gamme de services afin d'établir de nouvelles normes pour l'industrie et de répondre aux besoins de nos clients en matière de service après-vente et de gestion de la flotte.

INNOVATION	
Notre objectif	Développer des produits et des services écologiques et novateurs qui répondent aux besoins des clients à l'échelle mondiale.
Nos principales initiatives	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nous développons des compétences et des capacités en technologies stratégiques fondamentales dans des domaines tels que matériaux composites évolués, nouveaux matériaux métalliques, composants électriques (comme la technologie des commandes de vol électriques), technologies émergentes et configurations avant-gardistes des futurs avions. Ces nouvelles technologies contribueront à renforcer les produits que nous offrons sur le plan des caractéristiques économiques supérieures, du confort en cabine, de la vitesse, de la distance franchissable et de la réduction de l'empreinte environnementale. ▪ Nous tirerons avantage d'une collaboration continue avec des universités et des centres de recherche au Canada, aux États-Unis et en Irlande du Nord (Royaume-Uni), et nous élargirons nos relations en R&D au Mexique, en Inde et en Chine afin d'appuyer le développement de compétences et de technologies stratégiques fondamentales et de tirer profit des expertises actuelles et émergentes en ingénierie aéronautique dans le monde entier. ▪ Nous renforçons notre programme d'éco-conception <i>Design for Environment</i> en développant et en acquérant un savoir-faire dans nos équipes d'ingénierie de l'innovation de produits par la R&D qui se concentrent sur l'intégration de principes environnementaux de cycle complet dans la phase de conception de nos futurs programmes d'avion. Ce programme examine les attributs du cycle de vie, comme la recyclabilité, l'efficacité énergétique et l'efficacité du carburant, les émissions de GES, les émissions sonores et autres émissions, et appuie ainsi notre engagement à continuer à développer les produits les plus écologiques de leur catégorie. ▪ Nous continuerons de nous appliquer surtout à fournir à nos clients des solutions pour toute la durée de vie utile des appareils qui couvrent l'expérience après-vente complète, y compris les besoins de pièces, les services d'entretien et la formation au pilotage. Par exemple, nous continuerons de développer pour nos clients d'avions d'affaires et d'avions commerciaux notre programme <i>Smart Services</i>, qui offre un service intégré de gestion de la flotte habituellement facturé selon des tarifs fixes par heure de vol.
Nos réalisations de l'exercice 2009	<ul style="list-style-type: none"> ▪ À Montréal, nous avons créé le centre de développement de produits aéronautiques (« CDPA »), le carrefour de notre vaste réseau de développement de produits. Le CDPA nous permet de partager des connaissances et un savoir-faire et de mieux optimiser nos ressources en ingénierie. Le CDPA tire parti des talents de nos centres d'excellence spécialisés situés à Montréal (Saint-Laurent, Mirabel et Dorval), Toronto, Wichita, Belfast et Querétaro, et de notre centre d'ingénierie situé à Bangalore, en Inde. ▪ Nous avons reçu et accepté des offres d'investissements remboursables pour la R&D de la gamme d'avions <i>C-Series</i> de la part des gouvernements du Canada et du Québec, de même que des départements de l'Irlande du Nord et du gouvernement britannique. Nous avons également passé des contrats avec une grande partie de nos principaux fournisseurs. ▪ Nous avons réussi à piloter le premier avion civil doté d'un système de freinage entièrement électrique, qui permet de réduire l'utilisation de liquides hydrauliques toxiques. ▪ Avec la collaboration technique de Bell Helicopter Textron Canada Limitée (BHTCL), du Conseil national de recherches du Canada (CNRC) et de Composites Atlantique Ltée (CAL), nous avons terminé la fabrication de la première section d'un fuselage en matériaux composites évolués pour biréacteur d'affaires. ▪ Nous participons à un programme national de recherche du Royaume-Uni visant à développer de nouvelles technologies de fabrication d'ailes en matériaux composites qui devraient réduire l'impact des avions futurs sur l'environnement. Le programme permettra le développement de technologies qui mèneront à la conception, à la fabrication et aux essais d'avions plus légers et plus efficaces. Nous travaillerons à l'optimisation des processus globaux de conception et de fabrication nécessaires à la production d'une aile en matériaux composites de nouvelle génération, nous concentrant sur la réduction du poids, la traînée aérodynamique et les coûts du cycle de vie. ▪ Nous avons étendu notre programme <i>Smart Services</i> à nos clients pour les avions <i>Q400</i>. ▪ Nous avons fait équipe avec Jet Solutions L.L.C. pour lancer une nouvelle version de la populaire carte avion <i>Flexjet 25</i>, en offrant des blocs de 12,5 heures de vol. Nous avons également élargi la zone de service <i>Flexjet</i> afin d'intégrer toute l'Amérique centrale et le Nord canadien, et avons introduit des prix novateurs pour des vols allers-retours et des vols efficaces pour des propriétaires de parts importantes.

Se concentrer sur une exécution impeccable

Nous développons une culture d'exécution impeccable et d'amélioration continue pour atteindre les meilleures pratiques de calibre international dans toutes nos activités, en améliorant le rendement des activités courantes, ainsi que le mode de gestion des programmes et de développement des produits.

Voilà notre objectif et notre priorité pour mettre en service nos produits en développement, tout en respectant notre engagement relatif aux livraisons d'avions et à la rentabilité.

EXÉCUTION IMPECCABLE

Notre objectif

Instaurer une culture d'exécution impeccable et d'amélioration continue pour atteindre les meilleures pratiques de calibre international dans toutes nos activités, en améliorant le rendement des activités courantes, ainsi que le mode de gestion des programmes et de développement des produits.

Nos principales initiatives

- Nous continuons de concentrer nos efforts sur une exécution impeccable à chaque phase du développement de nos produits afin de continuer à fournir des produits de grande qualité et à assurer une mise en service en temps opportun. Nous y parvenons en harmonisant et en uniformisant les activités de gestion des programmes et de développement des produits et en appliquant un processus rigoureux de gestion des risques à chaque étape de la chaîne de valeur de la fabrication.
- Nous révisons notre structure organisationnelle afin de clarifier les rôles et les responsabilités et de renforcer notre culture de responsabilisation.
- Nous uniformisons nos processus d'exploitation et de gestion dans tous les sites, segments de marché et fonctions à l'aide de notre Système atteindre l'excellence, nous mettons en œuvre une approche commune de production rationalisée et nous définissons un ensemble commun d'indicateurs.
- Nous renforçons notre gouvernance de la gestion des programmes afin de mieux partager et exploiter nos connaissances actuelles sur les activités de développement de produits, surtout de la gamme d'avions *CSeries*, de même que de l'appareil *Learjet 85* et de l'appareil *CRJ1000 NextGen*.
- Nous surveillons de manière proactive les risques auxquels pourraient être exposés notre carnet de commandes soutenu, notre rentabilité future et nos flux de trésorerie disponibles par suite d'un accroissement soutenu des taux de report et d'annulation, d'une baisse du nombre de nouvelles commandes et de la disponibilité du financement en faveur des clients, de la détérioration de la santé financière de nos principaux fournisseurs et de l'augmentation soutenue des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion.
- Nous optimisons les flux de trésorerie par une gestion efficace de l'exploitation et des actifs sectoriels nets, surtout les stocks, les débiteurs, les avances de clients et les dépenses en immobilisations.
- Nous transformons notre processus de développement de programmes en concentrant nos efforts sur la réduction des modifications de conception tout au long du processus afin d'en arriver plus rapidement à une maturité de la conception, ainsi qu'à une maturité des produits et à une fiabilité au moment de la mise en service des avions.

Nos réalisations de l'exercice 2009

- Nous avons créé des comités d'exploitation et d'ingénierie, qui réunissent tous les membres de la haute direction chargés de l'exploitation et de l'ingénierie, pour renforcer nos efforts visant à améliorer les activités courantes et à favoriser une exécution impeccable au moyen d'un système intégré fondé sur des processus, des outils, des meilleures pratiques qui sont communs à l'ensemble des segments de marché et des sites de fabrication.
- En septembre 2008, le prototype de l'appareil *CRJ1000 NextGen* a effectué avec succès son vol inaugural. L'avion *CRJ1000 NextGen* a réalisé environ 40 % du programme d'essais en vol et devrait être mis en service au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2010.
- La gamme d'avions *CSeries* a été lancée en juillet 2008, et le programme avance comme prévu. Une grande partie de la nomenclature prévue a déjà fait l'objet de contrats conclus avec des fournisseurs. Nous avons également conclu des ententes contractuelles totalisant 50 commandes fermes avec Lufthansa et Lease Corporation en mars 2009. Au cours de l'exercice 2010, le programme *CSeries* sera encore soumis à divers essais de développement. La gamme d'avions *CSeries* devrait être mise en service au cours du deuxième semestre de l'année civile 2013.
- En raison de la résiliation de notre entente de développement avec Grob Aerospace AG, en date du 17 septembre 2008 par suite de la nomination d'un syndic de faillite intérimaire pour la société affiliée de Grob Aerospace AG, nous avons rapatrié la responsabilité de l'étude de l'avant-projet de l'avion *Learjet 85*. Le 3 novembre 2008, c'était au tour de Grob Aerospace AG de déclarer faillite. Par conséquent, nous avons assumé la responsabilité entière de l'étude de l'avant-projet et de la fabrication de toutes les structures primaires et secondaires pour cet appareil. L'avion *Learjet 85* devrait être mis en service au cours de l'année civile 2013.

Rationaliser notre exploitation

Nous améliorons continuellement le rendement de notre exploitation en éliminant le gaspillage et en réduisant notre empreinte environnementale dans nos processus de fabrication, en optimisant nos réseaux industriels et en collaborant avec notre réseau de fournisseurs. Nous nous efforçons d'établir

des relations mutuellement avantageuses avec nos fournisseurs et nous déployons également notre stratégie d'industrialisation afin de réduire nos coûts et d'optimiser notre réseau de fabrication.

RATIONALISATION ET EXTENSION DE L'ORGANISATION

Notre objectif

Devenir une organisation rationalisée ayant de solides relations étendues dans la chaîne d'approvisionnement mondiale et une empreinte environnementale réduite en :

- éliminant le gaspillage sous toutes ses formes dans nos procédés de fabrication afin de réduire les coûts et d'accroître la qualité;
- optimisant nos réseaux industriels; et en
- améliorant notre approche de collaboration avec nos fournisseurs et en relevant le niveau de performance de nos fournisseurs.

Nos principales initiatives

- Nous allons déployer et mettre en place des stratégies détaillées et communes d'organisation rationalisée dans nos emplacements du monde entier, tirant parti de l'élan de changement culturel créé par notre Système atteindre l'excellence.
- Nous continuerons de développer notre base manufacturière dans des pays à faibles coûts afin de compléter notre bassin de fournisseurs externes et de réduire nos coûts d'exploitation.
- Nous obtenons des propositions concurrentielles de valeur tout au long du cycle de vie chez nos fournisseurs relativement aux programmes nouveaux et aux programmes existants, y compris des stratégies liées aux produits de base et une protection à long terme contre les hausses de prix, ainsi que l'assurance de la disponibilité de l'approvisionnement.
- Nous poursuivrons l'impartition de certaines activités d'ingénierie et opérations liées aux processus d'affaires afin d'appuyer nos principales activités et de réduire nos coûts.
- Nous établissons des relations de partage des risques avec des fournisseurs clés et des gouvernements afin d'appuyer le développement de nos produits.
- Nous continuerons de perfectionner nos processus de gestion de la chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer le contrôle des délais de livraison, la coordination de programmes multiples et la planification de la capacité. Nous surveillons également avec nos fournisseurs l'incidence de la récession sur leur santé financière et l'évolution du prix des matériaux et des produits de base.
- Nous visons à obtenir la certification en vertu de la norme ISO 14001 (pour Organisation internationale de normalisation) du système de gestion de l'environnement pour tous nos sites de fabrication et centres de service comptant plus de 150 employés d'ici la fin de l'exercice 2010. Cette certification est cruciale pour nous aider à déterminer et à gérer les risques et à améliorer constamment la performance environnementale de nos sites de fabrication et centres de service.

Nos réalisations de l'exercice 2009

- Nous avons poursuivi avec succès les transferts de sous-ensembles de travaux de nos installations de Saint-Laurent et de Toronto à nos installations de Querétaro afin de poursuivre l'optimisation de nos coûts et de nos installations de production.
- Nous avons commencé à former des employés choisis de nos installations de Querétaro aux technologies de fabrication de la structure en matériaux composites dans des installations externes de formation à Montréal en préparation de la fabrication du fuselage de l'avion *Learjet 85* au Mexique. Les installations de Querétaro fabriqueront la structure en matériaux composites et les harnais électriques et effectueront également le montage partiel de certains systèmes des avions *Learjet 85*. L'assemblage final, l'aménagement intérieur, les essais en vol et la livraison des avions aux clients auront lieu à nos installations de Wichita, au Kansas.
- Nous avons choisi Mirabel comme site d'assemblage final pour la gamme d'avions *CSeries*, tandis que notre établissement de Belfast assurera la fabrication des ailes faites de matériaux composites. Nous avons signé un contrat avec Shenyang Aircraft Corporation, filiale de la société d'État industrielle aéronautique China Aviation Industry Corporation (auparavant connue sous AVIC I) pour la fourniture du fuselage central de la gamme d'avions *CSeries*.
- Une proportion de 80 % de nos sites de fabrication et centres de service comptant plus de 150 employés avaient obtenu la certification en vertu de la norme ISO 14001 du système de gestion de l'environnement au 31 janvier 2009.

Nous avons ce qu'il faut pour réaliser notre stratégie à long terme

Bien que la situation économique actuelle soit difficile, nous savons par expérience que nous avons la résilience qu'il faut pour traverser les turbulences.

Notre capacité à atteindre les résultats visés repose sur les attributs suivants :

- nous avons un engagement ferme en matière d'innovation, reposant sur plus de 250 ans des expériences et héritages combinés en aéronautique issus du regroupement de Canadair, Short Brothers, de Havilland et Learjet et de nos 25 programmes d'avion mis en marché depuis 1989;
- nous avons un portefeuille diversifié d'avions à réaction et d'avions à turbopropulseur qui évolue pour répondre aux besoins variés d'une clientèle pour les avions commerciaux et les avions d'affaires diversifiée sur le plan géographique;
- nous nous concentrons sur l'amélioration continue de nos processus d'affaires clés et la mise en application des principes de rationalisation de la production au moyen de notre Système atteindre l'excellence;
- nous avons de solides relations avec toutes nos principales parties prenantes, dont nos clients, les syndicats, nos fournisseurs, les gouvernements locaux et les organismes de réglementation, qui nous permettent d'améliorer nos activités et nos produits et de favoriser l'amélioration continue et mutuellement avantageuse de nos relations;
- nous avons accès à un bassin très vaste d'employés bien formés et motivés; et
- nous avons une équipe de direction chevronnée, engagée envers la réussite à long terme de l'organisation.

Cette période difficile nous donne l'occasion d'améliorer encore nos processus et nos activités. Notre Système atteindre l'excellence est une initiative qui rassemble et qui influe sur toutes les initiatives, car il fournit à tous les employés une feuille de route d'amélioration continue et intègre les meilleures pratiques de calibre international et les principes de production rationalisée. La création d'indicateurs de rendement clés et la mise en œuvre d'un plan de certification et de reconnaissance appuient et mesurent l'atteinte de niveaux de rendement soutenu dans des domaines comme l'éthique, l'environnement, la santé et la sécurité, et l'engagement envers les clients et les parties prenantes. Nous avons accru la proportion de cellules de travail qui

ont obtenu la certification Argent dans le cadre de notre Système atteindre l'excellence, la faisant passer de 6 % au 31 janvier 2008 à 54 % au 31 janvier 2009. Au 31 janvier 2009, 89 % de nos cellules de travail étaient qualifiées Argent, ce qui frôlait notre objectif de 90 % fixé l'an dernier.

Nous avons également mis en place des pratiques de gestion des risques afin de repérer les risques de manière proactive et nous les avons intégrées à nos activités. Nos risques les plus critiques à atténuer ont trait au développement de nos produits, et nous avons instauré des stratégies élaborées d'atténuation des risques afin de réduire ces risques.

- Le Comité de stratégie du portefeuille d'avions veille à la diversification appropriée du portefeuille dans tous les segments de marché, tirant ainsi parti des débouchés et améliorant notre position face à la concurrence. Nous comptons sur un processus par étapes pour évaluer les idées de développement de nouveaux produits. À chaque étape du processus, des critères précis tirés de l'expérience en développement de produits doivent être respectés avant qu'un nouveau produit ne se rende jusqu'au lancement.
- Nos processus de développement de technologies intègrent des indicateurs, établis d'abord par la National Aeronautics and Space Administration (NASA), pour mesurer le niveau de maturité des nouvelles technologies et les risques qui y sont associés.
- Nous assurons le suivi des exigences réglementaires des divers organismes tels que Transports Canada, la Federal Aviation Administration et l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne pour gérer les risques techniques.
- Nous nous fions à des méthodes et à notre expérience pour réduire le risque lié à l'estimation, à la planification et à l'exécution des projets.
- Nous appliquons la norme AS 9100 et les exigences liées aux systèmes de gestion de la qualité inhérentes à l'industrie aéronautique, afin d'améliorer la qualité des produits et de réduire les coûts au moyen de la normalisation des processus et procédés de qualité.

Nos attributs, combinés avec nos pratiques de gestion des risques, nous permettront d'atteindre les résultats visés conformément à notre stratégie à long terme.

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Avions d'affaires : concentration sur le renforcement de notre leadership

Le portefeuille de produits le plus complet du marché des biréacteurs d'affaires

Nous offrons le portefeuille de produits le plus complet de tous les constructeurs d'avions d'affaires. L'offre d'avions d'affaires peut être répartie selon leurs attributs de performance dans les catégories suivantes : très léger, léger, intermédiaire et grand⁽¹⁾. Nos gammes d'avions *Learjet*, *Challenger*

et *Global* appartiennent aux catégories de marché des biréacteurs légers, intermédiaires et grands. En fonction des revenus, ces catégories de marché représentaient 95 % du marché total des avions d'affaires pour l'année civile 2008.







Les développements de produits suivants visent à renforcer notre leadership sur le marché :

Développement de produits	Caractéristiques	Jalons clés
Avion <i>Learjet 85</i>	<ul style="list-style-type: none"> Premier biréacteur d'affaires doté d'une structure entièrement en matériaux composites conçue pour la certification de type en vertu du chapitre 25 des Federal Aviation Regulations (« FAR ») des États-Unis. Cabine où l'on peut se tenir debout plus grande et plus confortable que dans tout autre avion existant dans sa catégorie. Régime de croisière rapide de Mach 0,82 et autonomie transcontinentale pouvant aller jusqu'à 3000 milles marins (5556 km) sous certaines conditions d'exploitation. Biturboréacteurs à double flux PW307B de Pratt & Whitney Canada Corp., qui assurent chacun 6100 livres de poussée au décollage et sont dotés d'une chambre de combustion à faibles émissions de NO_x moins dommageables pour l'environnement. Nouvelle suite avionique Pro Line Fusion de Rockwell Collins, qui intègre nombre des dernières percées technologiques. 	<ul style="list-style-type: none"> Lancé en octobre 2007. L'intérêt initial du marché pour ce produit de dernière génération est fort, car nous avons reçu, au 31 janvier 2009, plus de 55 commandes fermes de la part de clients pour cet avion.
Distance franchissable accrue de l'avion <i>Global 5000</i>	<ul style="list-style-type: none"> Augmentation de la distance franchissable, qui passe de 4800 à 5200 milles marins à une vitesse de croisière de Mach 0,85. 	<ul style="list-style-type: none"> Cette augmentation de la distance franchissable est la norme pour tous les avions <i>Global 5000</i> commandés à compter du 1^{er} février 2008 et est maintenant offerte en option pour les avions commandés avant cette date.
Poste de pilotage <i>Global Vision</i>	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration du système avionique fondé sur la nouvelle suite avionique Pro Line Fusion de Rockwell Collins. Amélioration de la conscience situationnelle et du confort. Esthétique supérieure. 	<ul style="list-style-type: none"> Le poste de pilotage sera le plus perfectionné de l'industrie quand il sera mis en service au cours de l'exercice 2012.

(1) Par le passé, notre répartition technique fondée sur la taille de la cabine, la distance franchissable et le prix comptait neuf catégories sous-jacentes : très léger, léger, léger-supérieur, intermédiaire, super-intermédiaire, grand, super-grand, très long-courrier et navette d'entreprise. Afin de refléter l'évolution des produits offerts et de remplacer une répartition fondée sur les performances techniques par une répartition fondée sur le profil et la préférence des clients, nous avons modifié notre répartition, regroupant les catégories léger, léger-supérieur et intermédiaire dans la catégorie des biréacteurs d'affaires légers, les catégories super-intermédiaire et grand dans la catégorie des biréacteurs d'affaires intermédiaires, et les catégories super-grand et très long-courrier dans la catégorie des grands biréacteurs d'affaires. Les avions qui entraient dans la catégorie appareil commercial converti en navette d'entreprise sont maintenant classés dans les catégories biréacteurs d'affaires intermédiaires ou grands biréacteurs d'affaires.

Nous comptons sept principaux concurrents dans les catégories d'avions d'affaires où nous livrons concurrence :

- Cessna Aircraft Company (« Cessna »), filiale de Textron Inc.;
- Dassault Aviation (« Dassault »);
- Gulfstream Aerospace Corporation (« Gulfstream »), filiale de General Dynamics;
- Hawker Beechcraft Corporation (« Hawker Beechcraft »), société fermée appartenant à Goldman Sachs et Onex Partners;
- Embraer-Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (« Embraer »);
- Airbus S.A.S. (« Airbus »), filiale de European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (« EADS »); et
- The Boeing Company (« Boeing »).

	Avion à fuselage étroit				Avion à large fuselage					
	Léger				Intermédiaire			Grand		
BOMBARDIER ⁽¹⁾	L40 XR 	L45 XR 	L60 XR 	L85 	CL300 	CL605 	CL800 SERIES 	G5000 	GEX XRS 	
Cessna	 									
Dassault						 		 		
Gulfstream					 				 	
Hawker Beechcraft	 									
Embraer										
Airbus										
Boeing										

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

 Produit en service  Produit en développement

Marché des avions d'affaires (en fonction des livraisons)						
Catégorie de marché	Année civile 2008			Année civile 2007		
	Marché total (en unités) ⁽¹⁾	BA		Marché total (en unités) ⁽¹⁾	BA	
		Total des livraisons (en unités)	Part de marché ⁽²⁾		Total des livraisons (en unités)	Part de marché ⁽²⁾
Léger	501	74	15 %	468	80	17 %
Intermédiaire	244	121	50 %	216	98	45 %
Grand	199	52	26 %	179	48	27 %
	944	247	26 %	863	226	26 %

Source : rapport de la General Aviation Manufacturers Association (« GAMA ») daté du 15 février 2009.

- (1) Le nombre de livraisons dans la catégorie des appareils très légers (371 unités pour l'année civile 2008 et 275 unités pour l'année civile 2007) n'est pas inclus dans le marché total ci-dessus étant donné que nous n'offrons pas de produits dans cette catégorie.
- (2) L'évaluation des parts de marché dans l'industrie des avions d'affaires se fonde sur les données de livraison de GAMA pour l'année civile et, par conséquent, ne correspond pas au nombre de livraisons d'avions enregistrées au cours des exercices de la Société terminés les 31 janvier.

Selon les données publiées par GAMA, l'année civile 2008 a été une autre bonne année pour les livraisons et la facturation d'avions d'affaires. Le rapport de GAMA daté du 15 février 2009 confirme, pour la cinquième année d'affilée, notre position de chef de file en fonction des revenus dans les catégories des avions d'affaires dans lesquels nous livrons concurrence, avec une part de marché de 30 %, et notre deuxième rang pour ce qui est du nombre d'avions livrés, avec une part de marché de 26 %.

Nous avons accru nos livraisons dans les catégories des biréacteurs intermédiaires et grands, représentées par les gammes d'avions *Challenger* et *Global*, ce qui nous a aidés à maintenir notre part de marché de 26 % pour les années civiles 2007 et 2008. De plus, la modification de la combinaison des livraisons a eu un effet positif sur notre part de marché en fonction des revenus, la portant de 29 % à 30 %.

Nos perspectives à long terme pour les avions d'affaires demeurent favorables malgré la volatilité à court terme

Les principaux inducteurs du marché des avions d'affaires se sont détériorés rapidement au cours du deuxième semestre de l'exercice 2009 et devraient demeurer faibles à court terme. Nous prévoyons donc que les commandes d'avions d'affaires de l'industrie seront faibles au cours des deux prochains exercices et que la récession actuelle continuera de peser sur la demande du marché.

La principale différence entre la conjoncture économique actuelle et le dernier ralentissement à la suite des événements du 11 septembre 2001 réside dans la contribution accrue des marchés internationaux aux

commandes de l'industrie. Entre les exercices 2003 et 2009, nos commandes de biréacteurs d'affaires ont affiché un taux de croissance composé de 5 % aux États-Unis et de 32 % dans le reste du monde. La Russie, l'Europe de l'Est et le Moyen-Orient sont devenus d'importants marchés d'avions d'affaires, car leur économie a pris de l'expansion et leur nombre de personnes bien nanties a beaucoup augmenté. Même si la récession frappe également durement ces marchés, nous prévoyons que la demande des marchés émergents contribuera à une relance de l'industrie à l'avenir.

Pour aider l'industrie américaine de l'aviation en ces temps difficiles, le projet de loi du gouvernement américain pour stimuler l'économie en 2009 comprend une disposition permettant l'amortissement accéléré des avions achetés au cours de l'année civile 2009 et livrés avant la fin de l'année civile 2010. Nous croyons que cette mesure incitative pourrait stimuler la demande d'avions d'affaires aux États-Unis.

L'édition 2008 de notre publication *Bombardier Aerospace Business Aircraft Market Forecast* reflète 13 200 livraisons couvrant les années civiles 2008 à 2017. Les tableaux ci-après sur les perspectives pour les inducteurs du marché des avions d'affaires montrent que les tendances des inducteurs du marché des avions d'affaires sont négatives à court terme, mais demeurent positives à long terme, indiquant ainsi que la récession actuelle ne devrait pas modifier les facteurs fondamentaux du marché à long terme. Cependant, le niveau des commandes et des livraisons à court terme sera bien inférieur à celui indiqué précédemment, nécessitant ainsi une plus longue période pour atteindre nos prévisions antérieures de 13 200 livraisons. L'édition 2009 de notre publication tiendra compte de ces révisions.

Perspectives pour les années civiles 2009 et 2010		
Inducteurs de marché	Perspectives	Description
Conjoncture économique mondiale	↓	Selon le Fonds monétaire international, l'économie mondiale est entrée dans une profonde récession. Un ralentissement de l'économie nuit aux nouvelles commandes de biréacteurs d'affaires, car de nombreuses entreprises annonceront une diminution de leurs bénéfices, ce qui réduira leur capacité et celle des personnes bien nanties d'acheter des biréacteurs d'affaires.
Rareté du crédit	↓	La crise financière limite l'accès des acheteurs d'avions aux sources de crédit traditionnelles. À court terme, la rareté du crédit a et continuera d'avoir une incidence négative sur les nouvelles commandes d'avions et les livraisons.
Niveau des stocks de biréacteurs d'occasion et valeurs de revente	↓	En pourcentage de la flotte, les stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion en service ont augmenté dans l'industrie de six points de pourcentage pour atteindre 16,1 % au cours de l'année civile 2008. Les valeurs de revente ont reculé au cours de la même période. En raison de l'accumulation des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion et de la baisse des valeurs de revente, les clients ont plus de difficulté à vendre leur avion actuel pour financer une partie de l'acquisition d'un nouvel avion. De plus, la diminution des prix qui s'ensuit rend les avions d'occasion plus attrayants aux yeux des acheteurs.
Utilisation des biréacteurs d'affaires	↓	Les taux d'utilisation des biréacteurs d'affaires aux États-Unis, estimés d'après le nombre de départs, sont à leur plus bas niveau depuis l'année civile 2001. Cette situation s'explique par le fait que la récession a amené les propriétaires à réduire leurs heures de vol et que les avions sont gardés au sol ou mis en vente sur le marché secondaire.
Perceptions à l'égard des biréacteurs d'affaires	↓	La récente couverture médiatique négative sur l'utilisation des biréacteurs d'affaires par les entreprises nuit à l'industrie de l'aviation d'affaires, surtout aux États Unis. L'incidence réelle de cette image négative sur les nouvelles commandes d'avions d'affaires demeure incertaine à court terme.

Perspectives pour les années civiles 2011 à 2017		
Inducteurs de marché	Perspectives	Description
Conjoncture économique mondiale	↑	Les économies émergentes possèdent un potentiel de croissance. Étant donné les futures dépenses dans les infrastructures du transport aérien, les économies émergentes devraient représenter une part notable de la croissance des nouvelles commandes.
Nouveaux programmes d'avions	↑	Les nouveaux programmes d'avions stimulent la demande de nouveaux avions. De nombreux avions actuellement en développement dans les catégories où nous livrons concurrence devraient éventuellement être mis en service au cours de la prochaine décennie. Ces nouvelles offres devraient stimuler la demande de nouveaux avions.
Demande non traditionnelle	→	Les exploitants non traditionnels (taxi aérien, nolisement sous marque, programmes de carte avion et programme de multipropriété) offrent à leurs clients plus d'options de service adaptées à leurs besoins. La proportion du total des livraisons des prestataires de programmes de multipropriété devrait représenter de 10 % à 20 % de l'ensemble des livraisons de l'industrie à long terme.
Demande de remplacement	↑	La flotte mondiale actuellement en service compte plus de 16 000 avions. Comme plus de 60 % des clients en moyenne passent à un avion de plus grande taille et en supposant qu'un avion est remplacé par un nouveau en moyenne tous les 6,5 ans, le marché des avions d'affaires devrait conserver sa vitalité.

↑ Indique une tendance favorable dans les catégories où nous livrons concurrence.

↓ Indique une tendance défavorable dans les catégories où nous livrons concurrence.

→ Indique une tendance neutre dans les catégories où nous livrons concurrence.

Avions commerciaux : pénétration d'un nouveau marché

Nos produits en développement ouvriront de nouveaux débouchés

Nous croyons être bien positionnés dans les segments de marché des biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux, compte tenu des avantages économiques de nos produits, de l'importance de notre flotte d'avions actuellement en service et des avantages de communauté de la gamme des appareils de série CRJ et de la gamme des appareils de Série Q. En mars 2008, nous avons lancé le nouveau biturbopropulseur Q400 NextGen, qui constitue la plus récente étape de l'évolution constante de l'appareil Q400. La mise en service est prévue pour le premier semestre de l'exercice 2010. Selon une publication de Air Transport World datée de janvier 2009, nos avions commerciaux sont en service dans 12 des 20 plus grandes sociétés aériennes mondiales, leurs filiales ou leurs sociétés affiliées. Les développements de produits d'avions commerciaux à venir, dont la gamme d'avions CSeries et l'appareil CRJ1000 NextGen, visent à renforcer l'avantage économique de nos biréacteurs régionaux et à offrir des avions dotés de propositions de valeur distinctes qui répondent aux besoins de la clientèle dans le segment de marché des avions de 40 à 149 sièges.

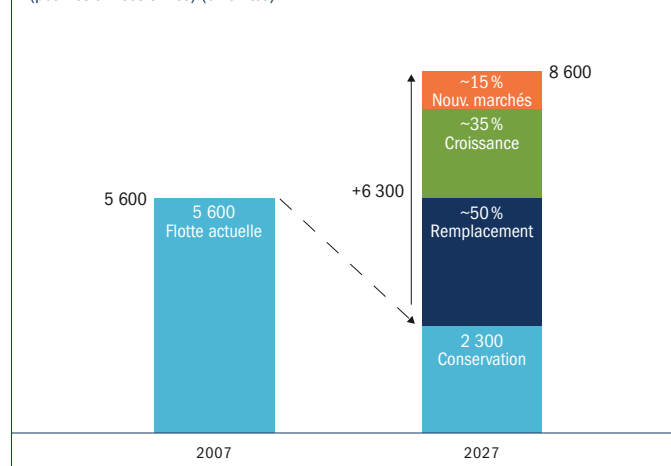
Nous avons lancé l'avion CRJ1000 NextGen conçu spécifiquement pour répondre aux besoins croissants des transporteurs aériens régionaux en biréacteurs offrant jusqu'à 100 sièges. Le vol inaugural a été exécuté en septembre 2008, et le programme d'essais en vol avance bien. L'appareil CRJ1000 NextGen améliorera davantage la gamme d'avions CRJ NextGen, permettant aux transporteurs régionaux d'optimiser la capacité pour leur flotte d'avions de 40 à 100 sièges avec une communauté des compétences d'équipage. L'avion CRJ1000 NextGen fournira le biréacteur régional de 100 sièges le plus léger et le plus économique sur le marché pour des temps de vol typiques d'un biréacteur régional, sous certaines conditions d'exploitation.

Tirer parti d'une nouvelle possibilité sur le marché des avions commerciaux de 100 à 149 sièges avec un biréacteur de grande ligne à couloir unique, premier avion de conception nouvelle depuis 20 ans

La gamme d'avions CSeries, à rangées de cinq fauteuils, est spécialement conçue pour les sociétés aériennes dans le segment de marché des avions commerciaux de 100 à 149 sièges. Les grandes sociétés aériennes exploitent généralement des avions de plus de 100 sièges sur un réseau de liaisons intérieures et de liaisons internationales. Un nombre important d'avions de plus petite taille à couloir unique, à rangées de cinq ou de six fauteuils, conçus spécifiquement pour le marché des appareils de 100 à 149 sièges, comme les appareils à rangées de cinq fauteuils DC9 et MD80 construits à l'origine par Douglas Aircraft Company et McDonnell Douglas Corporation, ainsi que les gammes d'avions à rangées de six fauteuils Boeing 737-200/300/500, ont été produits à partir des années 1960 et jusqu'aux années 1980. Ce

segment a été essentiel au développement des grandes sociétés aériennes d'aujourd'hui et compte actuellement un total estimatif de 5600 appareils encore en service. Depuis, aucun nouvel avion n'a été conçu spécifiquement pour ce marché, bien que des produits dérivés conçus pour un nombre de sièges inférieur ou supérieur aient été créés par Airbus, Boeing et Embraer. Le retrait d'un grand nombre d'avions actuellement en service constitue donc le principal inducteur de la demande dans ce segment de marché. Puisque les pressions exercées sur le coût de la pleine propriété, l'environnement et le redimensionnement augmentent, des biréacteurs nouveaux et efficaces seront nécessaires pour remplacer des milliers d'avions des générations précédentes. Dans nos prévisions pour le marché de l'aviation commerciale publiées en mai 2008, nous estimions que 6300 avions neufs seront livrés au cours des 20 prochaines années jusqu'à l'année civile 2027.

Prévisions pour la flotte d'avions commerciaux de 100 à 149 sièges (pour les années civiles) (en unités)



La gamme d'avions CSeries est spécialement conçue pour ce segment de marché

La conception de ces appareils intégrera les plus récentes technologies :

- une nouvelle structure constituée majoritairement de matériaux composites et d'alliages d'aluminium évolués;
- les toutes dernières nouveautés en matière de circuits avion, dont les commandes de vol électriques combinées avec une aérodynamique de quatrième génération; et
- le moteur PurePower PW1000G de Pratt & Whitney (appelé auparavant la turbosoufflante à réducteur, Geared Turbofan ou moteur GTF).

La gamme d'avions CSeries est conçue pour révolutionner le segment de marché des appareils de 100 à 149 sièges en offrant une réduction des coûts d'exploitation directs pouvant atteindre 15% et jusqu'à 20% de réduction de la consommation de carburant et des émissions de CO₂, tout en produisant des émissions de NO_x⁽¹⁾ et de bruit⁽²⁾ d'un niveau bien inférieur aux normes actuelles de l'industrie, le tout sur des vols court-courriers de 500 milles

(1) 50% de moins que les exigences d'émissions de NO_x pour 2008 définies par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale («OACI»).
(2) 20 EPNdb (niveau effectif de bruit perçu, en décibels) sous les normes de bruit du chapitre IV de l'OACI.



















marins sous certaines conditions d'exploitation et comparativement aux avions actuellement en service. La moitié de ces améliorations est attribuable à notre conception aérodynamique, au choix de matériaux plus légers et aux toutes dernières nouveautés en matière de circuits avion, et l'autre moitié, au moteur. La gamme d'avions CSeries offrira également une distance franchissable transcontinentale et des performances supérieures sur piste. Nous visons à nous tailler 50 % du marché dans le segment de marché des avions de 100 à 149 sièges.

La concurrence s'intensifie dans nos segments de marché actuels

Nos principaux concurrents dans les segments de marché des avions offrant jusqu'à 149 sièges, soit le marché dans lequel nous proposons des produits, sont :

- Avions de Transport Régional (« ATR »), coentreprise entre EADS et Alenia Aeronautica S.P.A., société de Finmeccanica S.P.A., dans le segment de marché des biturbopropulseurs;
- Embraer dans le segment de marché des biréacteurs régionaux de 40 à 100 sièges; et
- Airbus, Boeing et Embraer dans le segment de marché des biréacteurs commerciaux de 100 à 149 sièges.

D'autres sociétés développent actuellement des produits concurrentiels dans les segments de marché des avions régionaux de 40 à 100 sièges, dont Commercial Aircraft Corporation of China, Ltd. (« COMAC »), société d'État dans laquelle China Aviation Industry Corporation (auparavant connue sous AVIC I) détient une participation, Mitsubishi Heavy Industries Ltd. (« MHI ») et Sukhoi Company (JSC) (« Sukhoi »).

	Biturbopropulseurs	Biréacteurs régionaux				Biréacteurs commerciaux	
	60-90	40-59	60-79	80-100		110-119	120-149
BOMBARDIER	Q400 	CRJ200 	CRJ700/705 ⁽¹⁾ 	CRJ900 ⁽¹⁾ 	CRJ1000 ⁽¹⁾ 	CS100 	CS300 
ATR							
Embraer							
COMAC							
MHI							
Sukhoi							
Airbus							
Boeing							

(1) Modèles d'avions NextGen.

 Produit en service  Produit en développement

Une solide position pour répondre aux exigences des sociétés aériennes

L'évaluation de la part de marché repose sur les segments de marché d'avions allant jusqu'à 149 sièges, soit le marché dans lequel nous offrons des

produits. Au total, 504 avions commerciaux offrant jusqu'à 149 sièges ont été livrés dans le monde entier au cours de l'année civile 2008, comparativement à 512 au cours de l'année civile 2007.

Marché des avions commerciaux (en fonction des livraisons)						
Segment de marché	Année civile 2008			Année civile 2007		
	Marché total (en unités)	BA		Marché total (en unités)	BA	
		Total des livraisons (en unités)	Part de marché ⁽¹⁾		Total des livraisons (en unités)	Part de marché ⁽¹⁾
Biturbopropulseurs de 20 à 90 sièges	114	59	52 %	104	60	58 %
Biréacteurs régionaux de 40 à 100 sièges	209	60	29 %	184	61	33 %
Biréacteurs commerciaux de 100 à 149 sièges	181	-	s.o.	224	-	s.o.
	504	119		512	121	

Source : Rapports de la concurrence accessibles au public.

(1) L'évaluation de la part de marché dans l'industrie des avions commerciaux est établie d'après le nombre de livraisons d'avions enregistrées pendant l'année civile, ce qui ne correspond pas au nombre de livraisons d'avions enregistrées au cours des exercices de la Société terminés les 31 janvier.
s.o. : sans objet.

Au cours de l'année civile 2008, notre part du segment de marché des biturbopropulseurs de 20 à 90 sièges a rétréci de six points de pourcentage, notre concurrent ayant augmenté sa production. Nos livraisons de biturbopropulseurs sont dans l'ensemble demeurées les mêmes par rapport à l'année civile 2007, mais avec un changement important de la combinaison de nos produits lorsque nous avons mis fin progressivement aux programmes des avions Q200/300 pour nous consacrer exclusivement au programme des biturbopropulseurs Q400. Cette transition sera achevée au cours du premier semestre de l'exercice 2010.

Notre part du segment de marché des biréacteurs régionaux de 40 à 100 sièges a diminué de quatre points de pourcentage, principalement en raison d'une augmentation générale du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux de plus grande taille, qui forment un segment où nous ne sommes pas encore présents, mais le serons bientôt avec la mise en service de notre avion CRJ1000 NextGen, prévue pour le quatrième trimestre de l'exercice 2010.

Nos perspectives à long terme demeurent favorables malgré des reculs à court terme

L'industrie du transport aérien est cyclique. Malgré des reculs à court terme, l'industrie affiche une croissance moyenne élevée dans le temps. Bien que les

prévisions à court terme indiquent une croissance et une rentabilité négatives pour les sociétés aériennes, les prévisions à long terme demeurent positives. L'amélioration et le développement constants des avions permettent aux sociétés aériennes d'ouvrir de nouveaux marchés ou d'améliorer leur rentabilité. Nous croyons que les caractéristiques conceptuelles de notre appareil Q400 NextGen et des gammes d'avions CRJ NextGen et CSeries permettent aux sociétés aériennes d'optimiser leur réseau maximisant capacité et popularité auprès des passagers tout en réduisant les coûts au minimum. Notre stratégie de développement de produits est alignée sur l'évolution de l'industrie du transport aérien.

Les tableaux ci-dessous sur les perspectives des inducteurs de marché du segment des avions commerciaux de 40 à 149 sièges indiquent que les tendances sont négatives à court terme, mais demeurent positives à long terme. Puisque les facteurs fondamentaux du marché demeurent positifs à long terme, l'édition 2008 de notre publication *Bombardier Aerospace Commercial Aircraft Market Forecast*, couvrant les années civiles 2008 à 2027 et disponible sur notre site Web, reste valide. L'Amérique du Nord et l'Europe continueront de représenter les marchés les plus importants. Le taux de croissance le plus élevé de la capacité est prévu en Chine.

Perspectives sur 20 ans du segment de marché des avions commerciaux de 40 à 149 sièges	Années civiles	
	Perspectives 2008 à 2027	Données réelles 1988 à 2007
	Total des livraisons dans le monde entier ⁽¹⁾ (en unités)	12 900
Revenus pour l'industrie ⁽¹⁾ (en milliards de dollars)	528 \$	389 \$

Source : *Bombardier Aerospace Commercial Aircraft Market Forecast* publié en mai 2008

(1) Champ d'application : segments de marché dans lesquels nous offrons des produits.

Perspectives pour les années civiles 2009 et 2010		
Inducteurs de marché	Perspectives	Description
Contexte économique à court terme	↓	D'après les prévisions financières de l'Association du transport aérien international de mars 2009, le trafic-passagers reculera de 5,7 % au cours de l'année civile 2009, par rapport à l'année civile 2008, en raison de la faiblesse de l'économie mondiale.
Rentabilité des sociétés aériennes	↓	Selon les prévisions financières de mars 2009 de l'Association du transport aérien international, l'industrie mondiale du transport aérien affichera des pertes pour les années civiles 2008 et 2009. Ainsi, la non-rentabilité des sociétés aériennes pourrait nuire aux commandes d'avions à court terme.
Disponibilité du financement d'avions	↓	La crise financière limite l'accès à du financement pour les commandes d'avions neufs et les avions déjà dans le carnet de commandes. Nous prévoyons que les agences de crédit à l'exportation du monde entier augmenteront leur aide à court terme afin d'atténuer partiellement cette situation.

Perspectives pour les années civiles 2011 à 2027		
Inducteurs de marché	Perspectives	Description
Contexte économique à long terme	↑	Selon les données de Global Insight publiées en janvier 2009, le taux de croissance du PIB mondial devrait revenir à 3,8 % d'ici l'année civile 2011, et les prévisions du PIB à long terme devraient demeurer essentiellement inchangées, soit un taux de croissance annuel composé du PIB supérieur à 2,4 % aux États-Unis, de 1,7 % en Europe et de 5,4 % dans les marchés émergents, selon la définition qu'en donne Global Insight.
Prix du carburant	→	Le carburant est une composante variable importante de la rentabilité des sociétés aériennes, mais aussi un inducteur positif pour les biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux de plus grande taille plus efficaces. La forte instabilité des prix du pétrole brut depuis le milieu de 2003 pèse sur la rentabilité des sociétés aériennes, mais devrait aussi entraîner une meilleure efficacité de la planification et stimuler la demande d'avions plus écoénergétiques.
Réglementations environnementales	→	Les nouvelles réglementations environnementales relatives à l'industrie du transport aérien font également pression sur les sociétés aériennes pour qu'elles renouvellent leur flotte en acquérant des appareils plus écoénergétiques, réduisant ainsi leur empreinte environnementale. Cette pression pourrait elle aussi influencer sur la rentabilité des sociétés aériennes.
Vieillessement de la flotte	↑	Comme mentionné précédemment, les biréacteurs de grande ligne à couloir unique conçus spécifiquement pour le marché des biréacteurs commerciaux de 100 à 149 sièges ont été produits à partir des années 1960 et jusqu'aux années 1980. Par conséquent, le retrait d'un grand nombre d'avions actuellement en service pour les remplacer par des avions plus écoénergétiques et plus économiques constitue le principal inducteur de la demande dans ce marché.
Augmentation de la capacité des avions	↑	La demande d'avions régionaux de plus grande capacité est dictée par la nécessité des grandes sociétés aériennes de procéder à un redimensionnement de leur flotte en transférant les courtes liaisons à leurs partenaires régionaux. Cette tendance devrait continuer à orienter les exigences des sociétés aériennes régionales vers les avions de plus grande capacité.
Clauses de portée	↑	Nous croyons que les clauses de portée des sociétés aériennes américaines, ententes négociées entre les employés et la direction des grandes sociétés aériennes, continueront d'évoluer et de progresser afin de permettre aux transporteurs régionaux d'exploiter des avions offrant jusqu'à 100 sièges.

↑ Indique une tendance favorable dans les segments de marché où nous livrons concurrence.

↓ Indique une tendance défavorable dans les segments de marché où nous livrons concurrence.

→ Indique une tendance neutre dans les segments de marché où nous livrons concurrence.

Avions amphibies et solutions d'avions spécialisés : offrir des solutions adaptées

Produits et services de BA		Description	Principaux concurrents
BITURBO- PROPULSEURS AMPHIBIES	Bombardier 415 Bombardier 415 MP	Nous construisons et commercialisons l'avion amphibie <i>Bombardier 415</i> , avion spécialement conçu pour la lutte contre les incendies. Il peut également s'adapter en version multimission, l'appareil <i>Bombardier 415 MP</i> , qui peut servir dans diverses missions spéciales, comme la recherche et le sauvetage, la patrouille côtière, la protection de l'environnement et le transport. Nous offrons également une nouvelle application pour la patrouille maritime et les opérations de surveillance.	Bien qu'il existe divers autres appareils à voilure fixe, surtout d'anciens avions convertis, et des hélicoptères adaptés, l'avion <i>Bombardier 415</i> est le seul avion amphibie de grande taille actuellement en production qui soit spécialement conçu pour la lutte aérienne contre les incendies.
SOLUTIONS D'AVIONS SPÉCIALISÉS	Portefeuille complet de plateformes d'avions, dont les gammes d'avions <i>Learjet</i>, <i>Challenger</i>, <i>Global</i> et <i>CRJ</i>, ainsi que les biturbo-propulseurs <i>Q400</i>.	Nous fournissons des solutions d'avions spécialisés à des gouvernements, organismes et organisations spécialisées dans le monde entier en modifiant les avions commerciaux et les avions d'affaires afin de répondre aux besoins des clients pour différentes exigences de mission.	Nous rivalisons avec tous les autres fabricants OEM de l'aéronautique.

Le marché de la lutte aérienne contre les incendies est un créneau qui offre une protection aux pays aux prises avec de grandes menaces d'incendie. Au cours de l'année civile 2008, l'avion *Bombardier 415* et son modèle précédent, l'appareil *CL-215*, ont été utilisés dans 10 pays par 17 exploitants différents. Le marché actuel de l'avion *Bombardier 415* comprend des ajouts aux flottes existantes et les remplacements de l'appareil *CL-215*.

Nous continuons d'élaborer et de fournir des solutions d'avions de missions spéciales à des gouvernements et à des organismes du monde entier ayant des exigences précises. À l'heure actuelle, plus de 300 avions

d'affaires et avions commerciaux Bombardier sont en exploitation dans des fonctions spécialisées et diverses configurations, dont la patrouille maritime, la calibration au sol, les plateformes de communication et de surveillance, la recherche et le sauvetage, le transport et les avions de gouvernement.

De plus, notre unité de formation à l'aviation militaire, en collaboration avec une équipe de sous-traitants, offre des solutions intégrées de formation à l'aviation. Cette unité détient actuellement deux importants contrats de formation à l'aviation militaire canadienne.

Service à la clientèle : offrir un service et un soutien complets et novateurs tout au long du cycle de vie

Le marché de l'après-vente en position de croissance à long terme malgré un ralentissement à court terme des heures de vol et du trafic

Le marché de l'après-vente comprend tout ce qui doit être fait pour appuyer l'exploitation des avions, ainsi que toute autre exigence que pourraient avoir

nos clients pour assurer le fonctionnement de leur avion. Ces services sont offerts par notre réseau international de service et de soutien de fournisseurs agréés et d'installations en propriété exclusive.

Activités	Réseau international de service et de soutien
LOGISTIQUE DES PIÈCES	<ul style="list-style-type: none"> Deux centres de distribution des pièces de rechange⁽¹⁾ et six dépôts de pièces de rechange⁽¹⁾
ENTRETIEN D'AVIONS	<ul style="list-style-type: none"> Un total de 42 établissements externes de maintenance AOG/en ligne⁽²⁾ et établissements de service agréés⁽³⁾ pour l'entretien d'avions d'affaires. Un centre d'entretien d'avions d'affaires dans lequel nous possédons une participation. Cinq établissements externes de service reconnus⁽²⁾ pour l'entretien d'avions commerciaux. Six centres de service⁽¹⁾
SOLUTIONS DE FORMATION	<ul style="list-style-type: none"> Deux centres de formation⁽¹⁾ Un centre de formation par l'intermédiaire d'une coentreprise.
SOUTIEN À LA CLIENTÈLE	<ul style="list-style-type: none"> Quatre centres de service à la clientèle⁽¹⁾ Quatre bureaux de soutien régionaux pour les clients d'avions commerciaux. Plus de 130 membres du personnel de service sur place.

(1) Propriété à part entière de la Société.

(2) Un établissement de maintenance AOG/en ligne agréé peut effectuer des vérifications de premier niveau, a des capacités de maintenance en ligne et fournit un soutien aux garanties.

(3) Les établissements de service agréés et les établissements de service reconnus peuvent effectuer des vérifications routinières, mineures et majeures, des modifications et des réparations, et fournir un soutien aux garanties.

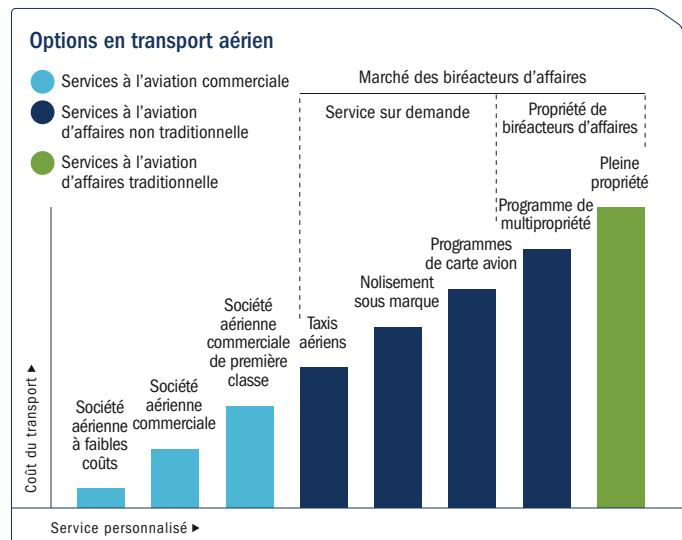
À court terme, les récents événements économiques ont nui à l'ensemble de l'industrie du transport aérien, ainsi qu'aux ventes de pièces de rechange et de services. Cependant, selon les rapports de AeroStrategy Management Consulting publiés en mars et en juillet 2008, la demande mondiale de services à l'aviation continuera d'augmenter régulièrement à long terme.

Pour nous tailler une plus grande part des activités après-vente générées par notre flotte en service grandissante d'environ 6000 avions d'affaires,

avions commerciaux, avions spécialisés et avions amphibies, nous offrons à nos clients notre programme *Smart Services*, service intégré facturé à l'heure qui comprend la gestion des pièces de rechange et des pièces non jetables. Plus de 1000 de nos clients d'avions d'affaires utilisent le programme *Smart Services*. Au cours de l'exercice 2009, nous avons lancé un programme similaire pour notre appareil Q400.

Programmes Flexjet et Skyjet : compléter nos activités liées aux avions d'affaires

Les exploitants d'un programme de multipropriété et les sociétés de vols nolisés offrent des solutions clés en main commodes aux clients qui peuvent ne pas avoir besoin d'un avion entier ou qui veulent éviter le coût, l'engagement et les complexités rattachés à la propriété d'un avion entier. Grâce aux programmes *Flexjet* et *Skyjet* en Amérique du Nord, nous offrons la pleine propriété et la multipropriété, des programmes de carte avion et des services de nolisement sous marque. *Flexjet* présente la plus importante flotte de biréacteurs d'affaires Bombardier du monde, dont les appareils *Learjet 40 XR*, *Learjet 45 XR*, *Learjet 60 XR*, *Challenger 300* et *Challenger 604/605*.



Produits de BA		Description	Principaux concurrents
FLEXJET	Pleine propriété	Le programme <i>Flexjet One</i> offre une solution de gestion d'avions aux propriétaires intéressés à acheter un avion complet et à en confier la gestion à <i>Flexjet</i> . Les propriétaires participant au programme <i>Flexjet One</i> ont accès à tous les avantages de la multipropriété (y compris l'accès à plusieurs avions le même jour).	<ul style="list-style-type: none"> ▪ JetDirect Aviation, Inc. ▪ Executive Jet Management, Inc. ▪ XOJET, Inc.
	Programme de multipropriété	Grâce au programme <i>Flexjet</i> en Amérique du Nord, <i>Flexjet</i> offre un programme clés en main permettant d'acheter une part d'un biréacteur d'affaires Bombardier à une fraction du prix qu'il en coûterait pour acquérir un avion complet. Les propriétaires assument ainsi des frais de gestion et d'utilisation mensuels prévisibles, alors que le programme <i>Flexjet</i> gère en leur nom la maintenance de l'avion, les équipages, les hangars, le carburant et les assurances.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ NetJets Inc. ▪ Flight Options, L.L.C. ▪ CitationShares Holdings, L.L.C. ▪ XOJET, Inc.
	Programmes de carte avion	Le programme <i>Flexjet</i> commercialise la carte avion <i>Flexjet 25</i> (donnant droit à des blocs de 25, 30 et 35 heures de vol), qui est un programme exploité par Jet Solutions L.L.C. en vertu du chapitre 135 des FAR des États-Unis. Le programme de carte avion <i>Flexjet 25</i> offre des vols facturés à l'heure à bord de la flotte <i>Flexjet 25</i> d'avions Bombardier.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Marquis Jet Partners, Inc. ▪ Flight Options, L.L.C. ▪ CitationShares Holdings, L.L.C. ▪ Sentient Flight Group, L.L.C.
SKYJET	Nolisement sous marque en Amérique du Nord	<i>Skyjet</i> a été la pionnière des réservations en ligne en temps réel de biréacteurs d'affaires nolisés à titre privé et offre des vols nolisés sur demande et un programme de nolisement par blocs d'heures au moyen de la carte <i>Skyjet</i> . Les clients sont transportés dans les avions d'un réseau d'exploitants choisis minutieusement. Le nouveau format de carte de débit simplifiée offre aux clients plus de souplesse dans le choix des avions, sans engagement à long terme, frais de gestion ou coût en capital à l'acquisition.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sentient Flight Group, L.L.C. ▪ Delta AirElite Business Jets, Inc. ▪ JetDirect Aviation, Inc. ▪ Blue Star Jets, Inc.

Les prestataires de programmes de multipropriété représentent entre 10 % et 20 % des livraisons annuelles de nouveaux biréacteurs d'affaires des divers avionneurs. Aux États-Unis seulement, 730 biréacteurs d'affaires étaient en service auprès des quatre plus importants prestataires de programmes de multipropriété à la fin de l'année civile 2008. La flotte du programme *Flexjet* comptait 102 avions en service au 31 janvier 2009, et elle constitue l'une des flottes les plus jeunes du secteur des programmes de

multipropriété aux États-Unis. Le programme *Flexjet* arrive au deuxième rang pour les parts vendues dans le secteur de la multipropriété aux États-Unis.

La récession aux États-Unis pose toutefois un défi aux exploitants dans tous les secteurs de l'aviation d'affaires. Fort du solide rendement de son exploitation et de la satisfaction de sa clientèle, le programme *Flexjet* veillera à contrebalancer l'incidence de la récession, principalement par des innovations de service.

ANALYSE DES RÉSULTATS

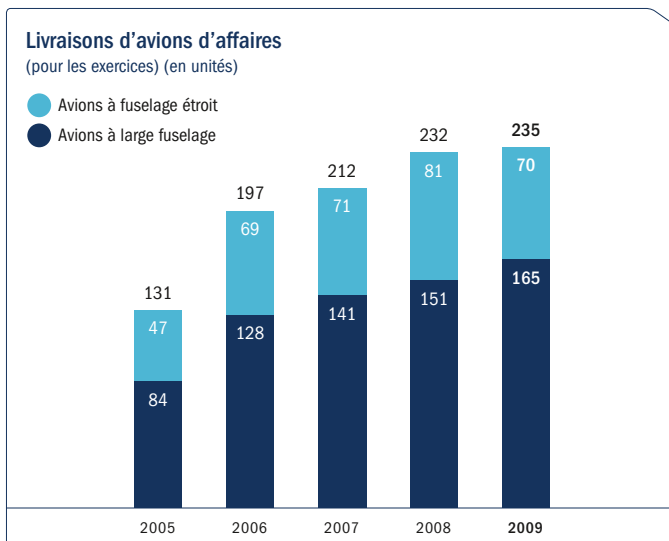
Amélioration du rendement financier en période de turbulences...

Résultats d'exploitation ⁽¹⁾				
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
	2009	2008 ⁽²⁾	2009	2008 ⁽²⁾
Revenus				
Fabrication:				
Avions d'affaires	1 363 \$	1 453 \$	5 203 \$	4 673 \$
Avions commerciaux	790	759	2 271	2 503
Autres	192	140	642	438
Total des revenus de fabrication	2 345	2 352	8 116	7 614
Services ⁽³⁾	354	415	1 588	1 542
Autres ⁽⁴⁾	78	126	261	557
Total des revenus	2 777	2 893	9 965	9 713
Coût des ventes	2 220	2 425	7 876	8 099
Marge	557	468	2 089	1 614
Frais de vente et d'administration	180	199	715	669
Recherche et développement	13	13	51	37
Autres revenus ⁽⁵⁾	(16)	(39)	(4)	(58)
BAIIA	380	295	1 327	966
Amortissement	109	99	431	403
BAIL	271 \$	196 \$	896 \$	563 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge	20,1 %	16,2 %	21,0 %	16,6 %
BAIIA	13,7 %	10,2 %	13,3 %	9,9 %
BAIL	9,8 %	6,8 % ⁽⁶⁾	9,0 %	5,8 % ⁽⁷⁾

- (1) En date du 1^{er} février 2008, nous avons modifié notre convention comptable pour les programmes aéronautiques, remplaçant la méthode du coût moyen par la méthode fondée sur le coût unitaire, pour respecter de nouvelles normes comptables (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres). Par conséquent, les charges au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production sont de néant pour le quatrième trimestre et l'exercice terminés le 31 janvier 2009, en regard de charges nettes respectives de 67 millions \$ et de 271 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.
- (2) En date du 1^{er} février 2008, nous avons modifié notre convention d'affectation des frais généraux, selon laquelle tous les frais d'administration sont maintenant passés en charges à mesure qu'ils sont engagés (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails). Les chiffres comparatifs comprennent des reclassements du coût des ventes de 36 millions \$ et de 117 millions \$ aux frais de vente et d'administration respectivement pour le quatrième trimestre et l'exercice terminés le 31 janvier 2008.
- (3) 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, aux activités de soutien des produits (dont l'entretien d'avions et la formation à l'aviation commerciale) et à la formation à l'aviation militaire.
- (4) Comprennent surtout les ventes d'avions d'occasion.
- (5) Comprennent la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers, les pertes (les gains) de change, les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations), et le règlement de réclamations et de pertes liées (gains liés) à la cession d'activités, d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels.
- (6) Marge BAIL de 9,1 % avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production.
- (7) Marge BAIL de 8,6 % avant charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production.

Nombre total de livraisons d'avions				
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
(en unités)	2009	2008	2009	2008
Avions d'affaires				
À l'exclusion de ceux du programme de multipropriété	53	68	223	213
Programme de multipropriété ⁽¹⁾	1	8	12	19
	54	76	235	232
Avions commerciaux	37	38	110	128
Avions amphibies	2	1	4	1
	93	115	349	361

- (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 de multipropriété a été vendu à des clients externes au moyen du programme *Flexjet*. Les revenus tirés des avions vendus par le programme *Flexjet* sont reportés et constatés sur la durée de l'entente de gestion, qui est habituellement de 60 mois. Par conséquent, l'écart négatif des livraisons destinées au programme *Flexjet* pour le quatrième trimestre et l'exercice terminés le 31 janvier 2009 a eu peu d'incidence sur les revenus de fabrication.



Revenus de fabrication

La diminution de 7 millions \$ pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

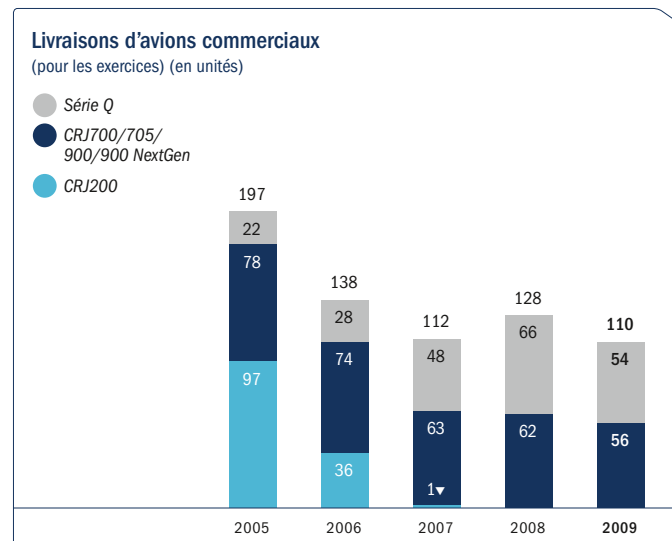
- la baisse du nombre de livraisons d'avions d'affaires (161 millions \$).
En partie contrebalancée par :
- la vente d'un avion amphibie additionnel et l'amélioration des prix de vente des avions commerciaux (68 millions \$);
- l'accroissement des revenus tirés des aménagements intérieurs d'avions d'affaires à large fuselage (42 millions \$); et
- l'amélioration des prix de vente de certains avions d'affaires (29 millions \$).

L'augmentation de 502 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- l'accroissement du nombre de livraisons d'avions d'affaires à large fuselage et l'amélioration des prix de vente des avions d'affaires (457 millions \$);
- la vente de trois avions amphibies additionnels et l'amélioration des prix de vente des avions commerciaux (153 millions \$); et
- la progression des revenus tirés de l'achèvement des aménagements intérieurs d'avions d'affaires à large fuselage (102 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la baisse du nombre de livraisons d'avions commerciaux (300 millions \$).



Revenus de service

La baisse de 61 millions \$ pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

- la baisse du niveau d'activité de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol par suite d'une diminution du nombre d'heures de vol des clients (36 millions \$); et
- la diminution des revenus tirés des activités de soutien des produits, principalement en raison de la baisse des revenus d'entretien provenant des clients d'avions d'affaires par suite du ralentissement des activités de vol et du contexte économique actuel (15 millions \$).

L'augmentation de 46 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- l'accroissement du volume des pièces de rechange vendues au cours des trois premiers trimestres de l'exercice écoulé en raison de la croissance de la flotte établie et de l'amélioration des prix de vente des pièces de rechange (54 millions \$); et
- la progression des revenus tirés des activités de soutien des produits au cours des trois premiers trimestres de l'exercice écoulé (18 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la diminution des revenus provenant d'un contrat de formation à l'aviation militaire, attribuable principalement à l'atteinte d'un jalon important au cours du troisième trimestre de l'exercice 2008 (27 millions \$).

Autres revenus

La diminution de 48 millions \$ pour le quatrième trimestre est surtout attribuable à la baisse du nombre de vente d'avions commerciaux d'occasion.

La diminution de 296 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à la baisse du nombre de ventes d'avions d'affaires d'occasion (180 millions \$) et à celle d'avions commerciaux d'occasion (99 millions \$).

Marge BAII

La progression de 3,0 points de pourcentage pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

- l'amélioration des prix de vente des avions commerciaux et de certains avions d'affaires;
- la charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production de néant, contre 67 millions \$ au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent;
- une combinaison favorable des avions d'affaires; et
- une réduction des frais de vente et d'administration.

En partie contrebalancées par :

- une provision pour la dépréciation d'avions d'occasion, principalement des avions d'affaires d'occasion;
- la hausse du coût des ventes par unité, essentiellement en raison de la montée des prix des matériaux;
- la hausse de la charge d'amortissement; et
- l'écart négatif sur certains instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, principalement présentés dans les autres revenus, dont 26 millions \$ ont trait à l'application d'un nouveau principe comptable sur l'évaluation à la juste valeur (se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres).

L'augmentation de 3,2 points de pourcentage pour l'exercice est principalement attribuable à :

- la charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production de néant, contre 271 millions \$ l'exercice précédent;
- l'amélioration des prix de vente et une combinaison favorable des avions d'affaires;
- l'amélioration des prix de vente des avions commerciaux; et
- l'incidence positive sur les autres revenus de la réévaluation de certains comptes du bilan en devises à la date du bilan.

En partie contrebalancées par :

- la hausse du coût des ventes par unité, essentiellement attribuable à la montée des prix des matériaux;
- l'incidence négative de la hausse des taux de change, compte tenu des couvertures, pour le dollar canadien par rapport au dollar américain;
- une provision pour la dépréciation d'avions d'occasion, principalement des avions d'affaires d'occasion; et
- l'écart négatif sur certains instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, principalement présentés dans les autres revenus, dont 43 millions \$ ont trait à l'application d'un nouveau principe comptable sur l'évaluation à la juste valeur.

La marge BAII pour l'exercice 2009 a également été touchée par les éléments non récurrents suivants présentés dans les autres revenus au cours du trimestre terminé le 30 avril 2008 :

- un gain de 28 millions \$ découlant d'un règlement avec Mitsubishi Heavy Industries du Japon concernant le transfert de la production de certains composants d'appareils de la gamme CRJ à un autre fournisseur externe; et
- une perte de 23 millions \$ liée aux pertes de change cumulées (auparavant comptabilisées dans le cumul des autres éléments du résultat étendu) relativement à la vente de *Skyjet International*. Ces pertes de change cumulées découlent de la conversion en dollars américains des actifs nets de *Skyjet International* au cours de périodes antérieures.

La marge BAII pour l'exercice 2008 a également été touchée par un gain non récurrent de 18 millions \$ découlant du règlement d'une réclamation contre Northwest Airlines, présenté dans les autres revenus au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2007.

... mais nous subissons des vents contraires

Flux de trésorerie disponibles	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
	2009	2008	2009	2008
BAll	271 \$	196 \$	896 \$	563 \$
Éléments hors caisse :				
Amortissement				
Outillage des programmes	76	74	310	289
Autres	33	25	121	114
Perte sur cessions d'immobilisations corporelles	-	-	4	-
Rémunération à base d'actions	7	7	25	17
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	(505)	390	(802)	979
Additions nettes d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels	(153)	(138)	(426)	(286)
Flux de trésorerie disponibles	(271)\$	554 \$	128 \$	1 676 \$

La diminution de 825 millions \$ pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

- l'écart négatif, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (895 millions \$) (voir l'explication ci-après).

En partie contrebalancé par :

- l'amélioration de la rentabilité (75 millions \$).

La diminution de 1,5 milliard \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- l'écart négatif, par rapport à l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (1,8 milliard \$) (voir l'explication ci-après); et à
- l'accroissement des additions nettes d'immobilisations corporelles et des actifs incorporels (140 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- l'amélioration de la rentabilité (333 millions \$).

Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation

Dans l'ensemble, les écarts négatifs de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation sont principalement attribuables à un accroissement des stocks au cours des trois premiers trimestres de l'exercice 2009 et à une augmentation des avances sur programmes aéronautiques reçues au cours du trimestre et de l'exercice terminés le 31 janvier 2008, résultant de solides nouvelles commandes d'avions d'affaires et d'avions commerciaux, menant à un ratio de nouvelles commandes sur livraisons de 1,9 pour chacune de ces deux périodes.

Pour le quatrième trimestre terminé le 31 janvier 2009, les sorties de fonds de 505 millions \$ sont surtout attribuables à une diminution des avances sur programmes aéronautiques par suite d'une baisse des nouvelles commandes nettes.

Les sorties de fonds de 802 millions \$ pour l'exercice 2009 sont essentiellement attribuables à :

- une augmentation des stocks de produits finis découlant d'un accroissement du nombre de reports et d'annulations de livraisons d'avions d'affaires et d'avions commerciaux;
- une accumulation des stocks d'avions d'affaires d'occasion résultant de l'affaiblissement du marché des avions d'occasion;
- un accroissement des stocks des travaux en cours dans les programmes aéronautiques au cours des trois premiers trimestres par suite des augmentations des cadences de production; et à
- une augmentation des débiteurs découlant principalement du nombre plus élevé des livraisons d'avions d'affaires à large fuselage et des retards des clients d'avions d'affaires à obtenir du financement.

En partie contrebalancés par :

- une hausse des créiteurs et frais courus, par suite de l'accumulation des stocks des programmes aéronautiques.

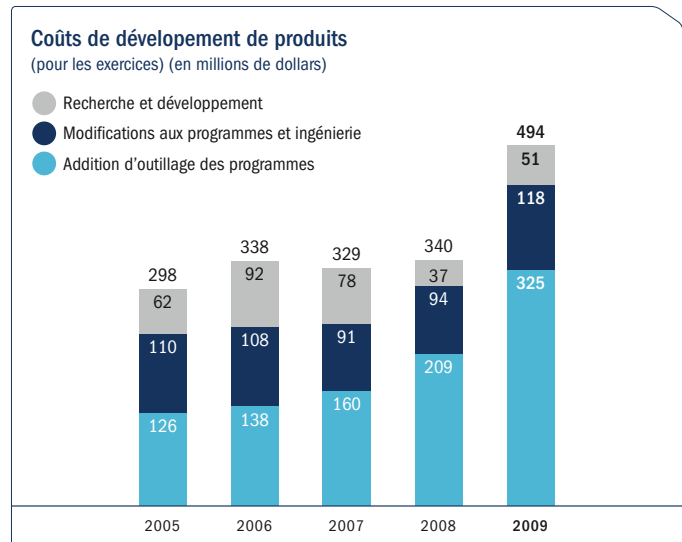
Les rentrées de fonds de 390 millions \$ au cours du quatrième trimestre et de 979 millions \$ au cours de l'exercice, terminés le 31 janvier 2008, sont principalement attribuables aux diminutions des stocks et du financement d'avions et à une hausse des avances sur les programmes aéronautiques, en partie contrebalancées par une diminution des créiteurs et frais courus et des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite totalisant 249 millions \$.

Investir dans notre avenir

Coûts de développement de produits				
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
	2009	2008	2009	2008
Outillage des programmes ⁽¹⁾	110 \$	90 \$	325 \$	209 \$
Modifications aux programmes et ingénierie ⁽²⁾	28	21	118	94
Recherche et développement	13	13	51	37
	151 \$	124 \$	494 \$	340 \$
Pourcentage des revenus de fabrication	6,4 %	5,3 %	6,1 %	4,5 %

- (1) Capitalisé dans l'outillage des programmes sous actifs incorporels.
(2) Incluses dans le coût des ventes.

Les investissements dans le développement de produits se sont élevés à 494 millions \$ pour l'exercice 2009. L'augmentation des additions d'outillage des programmes pour le quatrième trimestre et l'exercice terminés le 31 janvier 2009 est principalement attribuable au développement de l'appareil *CRJ1000 NextGen*, de la gamme d'avions *CSeries* et du programme d'avion *Learjet 85*. En juillet 2008, nous avons commencé à capitaliser les frais de développement de la gamme d'avions *CSeries* dans l'outillage des programmes.



Valeur comptable de l'outillage des programmes		
	31 janvier 2009	31 janvier 2008
Avions d'affaires		
Série <i>Learjet</i>	116 \$	95 \$
Série <i>Challenger</i>	313	390
Série <i>Global</i>	143	210
Avions commerciaux		
Série <i>CRJ</i>	471	432
Série <i>Q</i>	60	69
<i>CSeries</i>	72	-
	1 175 \$	1 196 \$

Un nombre total de livraisons d'avions semblable sur 12 mois, mais avec une combinaison différente

Livraisons d'avions d'affaires				
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
(en unités)	2009	2008	2009	2008
Biréacteurs d'affaires à fuselage étroit				
<i>Learjet 40/40 XR/Learjet 45/45 XR</i>	6	17	43	60
<i>Learjet 60/60 XR</i>	5	9	27	21
Biréacteurs d'affaires à large fuselage				
<i>Challenger 300</i>	13	17	54	52
<i>Challenger 604/Challenger 605</i>	15	16	45	38
<i>Global 5000/Global Express XRS</i>	12	12	50	48
<i>Série Challenger 800</i>	3	5	16	13
	54	76	235	232

La diminution pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à une baisse du nombre de livraisons de biréacteurs d'affaires à fuselage étroit. La conjoncture économique actuelle a amené plusieurs clients à reporter ou annuler leurs livraisons d'avions. Le nombre de parts d'avion vendues par le programme *Flexjet* à des clients externes a lui aussi diminué, également en raison de la conjoncture économique actuelle.

Le nombre de livraisons a légèrement progressé au cours de l'exercice 2009 par rapport à l'exercice 2008, principalement en raison de l'augmentation du nombre de livraisons de biréacteurs d'affaires à large fuselage, en partie contrebalancée par la diminution susmentionnée du nombre de parts d'avion vendues par le programme *Flexjet* à des clients externes.

Livraisons d'avions commerciaux				
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
(en unités)	2009	2008	2009	2008
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700 NextGen</i>	2	-	4	5
<i>CRJ705 NextGen</i>	-	1	-	1
<i>CRJ900 NextGen</i>	17	18	52	56
Biturbopropulseurs				
<i>Q200</i>	3	-	5	3
<i>Q300</i>	1	4	6	16
<i>Q400</i>	14	15	43	47
	37	38	110	128

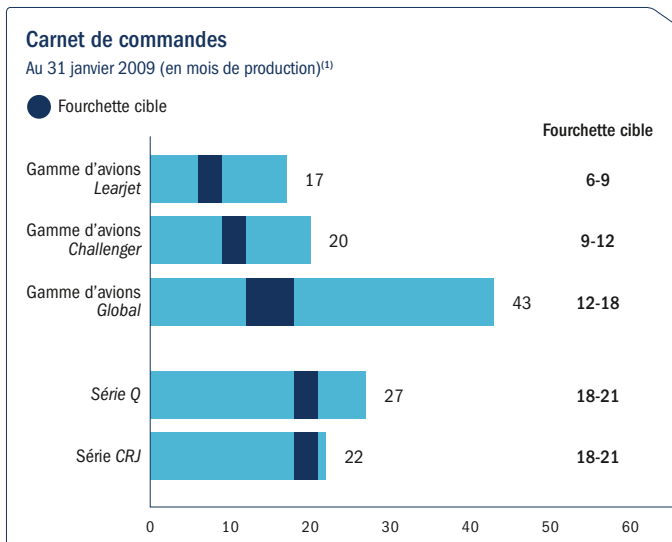
Bien que le nombre de livraisons d'avions commerciaux pour le quatrième trimestre soit demeuré stable, la diminution pour l'exercice est surtout attribuable à la baisse du nombre de livraisons de biturbopropulseurs par suite de l'incidence sur la production de la transition des avions de plus petite

taille *Q200* et *Q300* à l'avion de plus grande taille *Q400*. De plus, les livraisons d'avions régionaux ont été inférieures, surtout parce que certains clients ont demandé de reporter leurs livraisons à l'exercice 2010 en raison de la conjoncture économique actuelle.

De bonnes nouvelles commandes pour l'exercice, mais la dynamique a changé au quatrième trimestre

Carnet de commandes total		
(en milliards de dollars)	31 janvier 2009	31 janvier 2008
Programmes d'avion	22,7 \$	21,7 \$
Formation à l'avion militaire	0,8	1,0
	23,5 \$	22,7 \$

L'augmentation du carnet de commandes est principalement attribuable aux avions d'affaires. Nous gérons notre carnet de commandes en passant en revue l'horizon de fabrication de nos produits, y compris l'établissement des cadences de production et l'évaluation de la capacité de notre bassin de fournisseurs. Nous procédons également à des revues régulières de notre carnet de commandes en vue d'établir les calendriers de livraisons en conséquence.



(1) Le nombre de mois de production est calculé en divisant le carnet de commandes en unités au 31 janvier 2009 pour chaque gamme d'avions (à l'exclusion des commandes *Learjet 85* et *CRJ1000* et celles de *Flexjet*) par le nombre d'avions livrés au cours de l'exercice 2009, converti en un nombre équivalent de mois.

Notre carnet de commandes exprimé en nombre de mois de production est présentement supérieur à la fourchette cible pour toutes les gammes d'avions d'affaires et d'avions commerciaux. Notre carnet de commandes exprimé en nombre de mois de production donne un aperçu de l'importance de notre carnet de commandes d'après les cadences de production des douze derniers mois. Cet indicateur n'est pas prospectif et ne tient pas compte de la capacité de nos clients de prendre livraison de leur avion ni du moment de cette livraison en raison de la rareté du crédit actuelle et de son incidence sur la disponibilité du financement.

Total des commandes nettes d'avions et ratio de nouvelles commandes sur livraisons				
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
	2009	2008	2009	2008
Commandes nettes (en unités)				
Avions d'affaires (y compris ceux du programme de multipropriété)	(19)	154	251	452
Avions commerciaux	25	51	114	238
Avions amphibies	-	8	2	8
	6	213	367	698
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾				
Avions d'affaires	(0,4)	2,0	1,1	1,9
Avions commerciaux	0,7	1,3	1,0	1,9
	0,1	1,9	1,1	1,9

(1) Défini comme les commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités, dans une période donnée.

Avions d'affaires

Au cours du trimestre et de l'exercice terminés le 31 janvier 2009, nous avons enregistré une baisse des nouvelles commandes, qui reflète le ralentissement de la demande d'avions d'affaires au deuxième semestre de l'exercice 2009, en raison de la conjoncture économique mondiale actuelle, et le fait que les commandes reçues ont atteint un sommet au cours de l'exercice 2008. De plus, au cours du trimestre terminé le 31 janvier 2009, certains clients ont annulé leurs commandes, ce qui a entraîné des nouvelles commandes négatives nettes. Ces taux d'annulation de commande ont été plus élevés que la normale. Malheureusement, les annulations de commande et les reports se sont poursuivis au cours de l'exercice 2010. Par conséquent, nous avons réduit les cadences de production de toutes nos gammes d'avions afin d'aligner nos calendriers de livraisons en conséquence.

Néanmoins, notre carnet de commandes est bien garni, et notre ratio de nouvelles commandes sur livraisons d'avions d'affaires pour l'exercice 2009 dépassait 1,0 et reflète l'incidence positive des importantes commandes reçues (voir ci-après), ainsi que plus de 55 commandes de l'appareil *Learjet 85* lancé récemment.

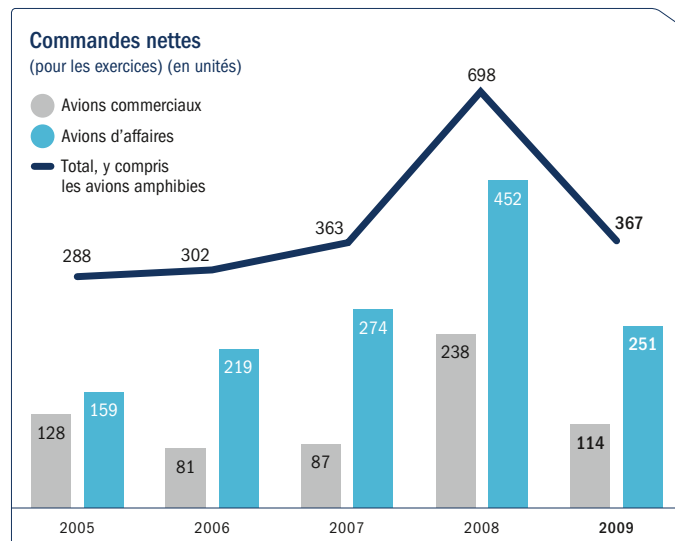
En juin 2008, Jet Republic Ltd. a signé une entente d'achat de 110 avions *Learjet 60 XR*, dont 25 en commande ferme et 85 en commande conditionnelle. La valeur totale de cette commande, si toutes les commandes conditionnelles sont confirmées, sera d'environ 1,5 milliard \$, au prix affiché 2008 pour un avion doté de l'équipement type.

Avions commerciaux

Commandes nettes d'avions commerciaux				
(en unités)	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
	2009	2008	2009	2008
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700 NextGen</i>	-	22	18	32
<i>CRJ900 NextGen</i>	-	9	23 ⁽¹⁾	70
<i>CRJ1000 NextGen</i>	-	1	6	39 ⁽²⁾
Biturbopropulseurs				
<i>Q200</i>	-	-	-	4
<i>Q300</i>	-	3	-	13
<i>Q400/Q400 NextGen</i>	25	16	67	80
	25	51	114	238

- (1) Au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2008, une commande ferme de deux appareils *CRJ900 NextGen* a été retirée du carnet de commandes.
(2) Sur les 39 commandes reçues, 15 étaient des swaps de l'avion *CRJ900 NextGen*.

Au cours du trimestre et de l'exercice terminés le 31 janvier 2009, nous avons enregistré une baisse des nouvelles commandes, qui reflète le ralentissement de la demande d'avions commerciaux en raison de la conjoncture économique mondiale actuelle et le fait que les commandes d'avions commerciaux reçues avaient atteint un niveau élevé au cours de l'exercice 2008. De plus, en mars 2008, nous avons décidé de ne plus offrir les avions *Q200* et *Q300*. Au cours de l'exercice 2008, plusieurs sociétés aériennes américaines ont cessé d'être sous la protection de la loi sur les faillites ou avaient mis en place des plans de restructuration,



En mai 2008, VistaJet Holding SA a signé une entente d'achat de 11 appareils *Challenger 605*, de 13 appareils *Learjet 60 XR* et de 11 appareils *Learjet 85*, soit un total de 35 commandes fermes avec options sur 25 autres appareils. La valeur totale de cette commande, si toutes les options sont exercées, sera d'environ 1,2 milliard \$, au prix affiché 2008 pour un avion doté de l'équipement type.

ce qui a entraîné des commandes importantes de biréacteurs régionaux et de biturbopropulseurs de plus grande taille. En outre, des commandes importantes ont été reçues au cours de l'exercice 2008 à la suite du lancement des biréacteurs régionaux *CRJ700/900/1000 NextGen*.

Selon les prévisions financières de décembre 2008 de l'Association du transport aérien international, la confiance des sociétés aériennes a diminué durant l'année civile de 2008. Cette baisse est principalement attribuable aux prix élevés du carburant au cours du premier semestre de l'année civile, prix qui ont culminé en juillet 2008 pour ensuite descendre, suivis d'une

diminution de la demande de passagers en raison de la crise économique qui s'est mondialisée au deuxième semestre. En conséquence, les sociétés aériennes passent en revue et travaillent à optimiser la composition et le nombre d'appareils de leur flotte, et prévoient réduire leur capacité. Certaines sociétés aériennes fusionnent, comme Delta Air Lines et Northwest Airlines l'ont fait le 29 octobre 2008. En cette période de réorganisation, nous avons reçu moins de commandes d'avions commerciaux en regard des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Jusqu'à présent, une seule commande de deux avions commerciaux *CRJ900 NextGen* a été annulée, et ces deux avions ont été retirés du carnet de commandes au deuxième trimestre de l'exercice 2009 par suite de la faillite

du client et de l'abandon de ses activités. Certains clients ont cependant demandé de reporter la livraison d'une partie de leurs commandes, et de telles demandes se poursuivent au cours de l'exercice 2010.

La demande de biturbopropulseurs *Q400 NextGen* est restée stable (comme le prouvent les récentes commandes reçues de Ethiopian Airlines et de Colgan Air, Inc.), ce qui nous a amenés à augmenter la cadence de production de l'avion *Q400* à la fin de l'exercice 2009. Cependant, l'industrie de l'aviation commerciale a été touchée par une baisse du trafic-passagers, de sorte que la cadence de production des biréacteurs régionaux *CRJ NextGen* sera réduite plus tard au cours de l'exercice 2010 afin de l'aligner sur la demande.

Importantes commandes nettes d'avions commerciaux	
(en unités)	Exercice 2009
CRJ700 NextGen	
Felix Airways	8
GoJet Airlines L.L.C.	6
Client non divulgué	4
CRJ900 NextGen	
SAS Scandinavian Airlines and Estonian Air ⁽¹⁾	15
Gouvernement irakien	10
CRJ1000 NextGen	
Brit Air	6
Q400 NextGen	
Colgan Air, Inc.	15
airBaltic	8
Ethiopian Airlines	8
Porter Airlines Inc.	8
Widerøe Flyveselskap AS ⁽²⁾	6

(1) Transporteur affilié à SAS Scandinavian Airlines.

(2) Filiale de SAS Scandinavian Airlines.

Carnet de commandes d'avions commerciaux et commandes conditionnelles d'avions et options				
(en unités)	31 janvier 2009		31 janvier 2008	
	Commandes fermes d'avions	Commandes conditionnelles d'avions et options	Commandes fermes d'avions	Commandes conditionnelles d'avions et options
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ200</i>	-	-	-	24
<i>CRJ700 NextGen</i>	46	38	32	72
<i>CRJ900 NextGen</i>	55 ⁽¹⁾	184	84 ⁽²⁾	212
<i>CRJ1000 NextGen</i>	45	20	39	24
Biturbopropulseurs				
<i>Q200</i>	-	-	5	-
<i>Q300</i>	6	-	12	4
<i>Q400/Q400 NextGen</i>	114	129	90 ⁽²⁾	145
	266	371	262	481

(1) Comprend sept commandes fermes assorties de droits de conversion d'appareil *CRJ900 NextGen* en appareil *CRJ1000 NextGen*.

(2) Comprend 19 commandes fermes assorties de droits de conversion d'appareil *CRJ900 NextGen* en appareil *CRJ1000 NextGen* ainsi que trois commandes fermes assorties de droits de conversion de biturbopropulseurs *Q400* en d'autres avions commerciaux.

En mars 2009, Lufthansa a signé une entente ferme d'achat de 30 avions CS100 (auparavant connu sous le nom C110). D'après le prix affiché, ce contrat a une valeur d'environ 1,5 milliard \$ et comprend des options sur 30 autres avions CSeries. Ces avions seront exploités par Swiss International Air Lines Ltd., filiale de Lufthansa.

En mars 2009, Lease Corporation a signé une entente ferme d'achat de trois avions CS100 et 17 avions CS300 (auparavant connu sous le nom C130). D'après le prix affiché, le contrat a une valeur d'environ 1,4 milliard \$ et comprend des options sur 20 autres avions CSeries.

Aligner nos effectifs sur les cadences de production

Nombre total d'employés		
	31 janvier 2009	31 janvier 2008
Employés		
Permanents	30 000	27 800
Contractuels	2 500	300
	32 500	28 100
Pourcentage d'employés permanents visés par des conventions collectives	55 %	56 %

L'augmentation de 16 % du nombre total des employés est essentiellement attribuable au lancement de deux nouveaux programmes d'avion, le biréacteur d'affaires *Learjet 85* et la gamme d'avions *CSeries*, ainsi qu'à l'accélération de la production de certains programmes au début de l'exercice 2009. Notre stratégie à long terme de ressources humaines consiste à embaucher des employés contractuels afin d'accroître notre flexibilité en période de fluctuation et assurer ainsi la stabilité de nos effectifs permanents.

Après le 31 janvier 2009, nous avons annoncé une diminution des cadences de production de tous les avions d'affaires et biréacteurs régionaux

afin de tenir compte des conditions de marché actuelles. Cette diminution devrait entraîner une réduction totale des effectifs d'environ 4400 employés, y compris la réduction annoncée le 5 février 2009, représentant 14 % de nos effectifs au 31 janvier 2009. Les coûts des indemnités de départ rattachées à ces licenciements devraient être de 30 millions \$ et seront comptabilisés au cours de l'exercice 2010.

Les réductions des effectifs, qui vont avoir lieu dans tous nos sites de fabrication, ont débuté en février 2009. La réduction du nombre d'employés permanents vise les employés syndiqués, les employés salariés et les cadres.

Principales conventions collectives			
Emplacement	Syndicat	Nombre approximatif d'employés couverts au 31 janvier 2009	Expiration de la convention collective actuelle
Montréal	IAMAW	5 600	28 novembre 2014
Belfast	General Machinists & Boilermakers et Unite the Union	4 600	25 janvier 2010
Toronto	Travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile (« TCA »)	3 000	22 juin 2009
Wichita	IAMAW	1 200	5 octobre 2009
Centre de finition des avions <i>Global</i> de Montréal	Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA-Canada)	1 000	5 décembre 2010
Querétaro	Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria Arnesera Eléctrica Automotriz y Aeronáutica de la República Mexicana - CTM	900	30 avril 2009

Le 6 juillet 2008, environ 5300 employés membres de l'IAMAW ont voté en faveur d'une nouvelle convention collective à la condition que la gamme d'avions *CSeries* soit fabriquée dans la région de Montréal. Comme cette gamme d'avions a été lancée le 13 juillet 2008 et que la décision de fabriquer

les avions dans la région de Montréal a été confirmée, cette convention collective est entrée en vigueur le 29 novembre 2008, à l'échéance de la convention collective précédente.



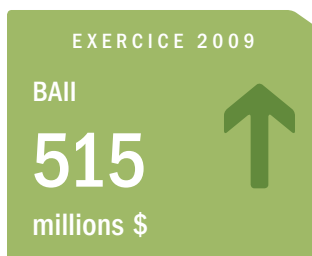
TRANSPORT

Les données exposées dans la présente section du rapport de gestion sont regroupées par segment de marché (matériel roulant, services, systèmes et signalisation) et par région géographique (Europe, Amérique du Nord, Asie-Pacifique et Autres), ce qui reflète notre structure organisationnelle.

FAITS SAILLANTS	Faits saillants du quatrième trimestre et de l'exercice.	93
MESURES DU RENDEMENT ET INDICATEURS CLÉS	Mesures du rendement et indicateurs connexes clés nous permettant d'évaluer nos progrès. Nos progrès au cours des cinq derniers exercices.	94
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs.	94
PROFIL	Survol de nos activités et de nos produits.	95
CONTEXTE COMMERCIAL	Position de notre industrie dans le contexte commercial actuel.	100
STRATÉGIES ET CAPACITÉ À ATTEINDRE LES RÉSULTATS VISÉS	Nos quatre pierres d'assise visant à renforcer notre position. Nos réalisations de l'exercice 2009. Notre capacité à atteindre les résultats visés.	102
MARCHÉ ET PERSPECTIVES	Aperçu de nos marchés et de nos principaux concurrents. Perspectives du marché à court et à long terme.	107
ANALYSE DES RÉSULTATS	Notre rendement financier du quatrième trimestre et de l'exercice 2009 : les revenus, le BAII, les flux de trésorerie disponibles et les commandes. Le carnet de commandes et les effectifs au 31 janvier 2009.	113

FAITS SAILLANTS

Un autre rendement financier solide au cours de l'exercice 2009



↑ En hausse par rapport à l'exercice 2008.

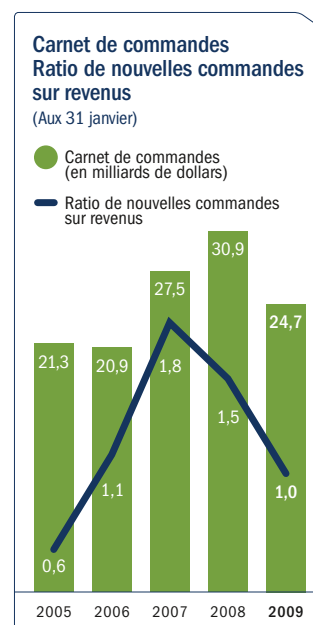
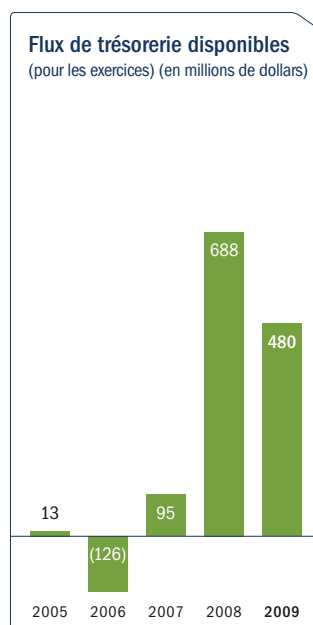
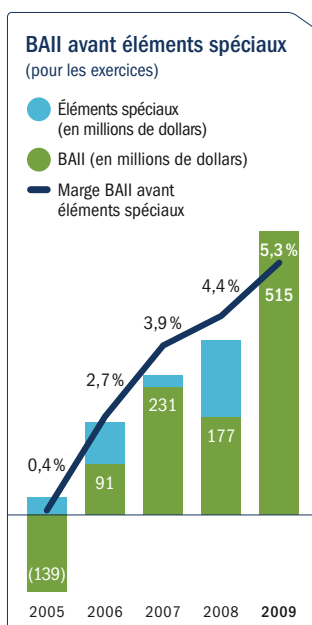
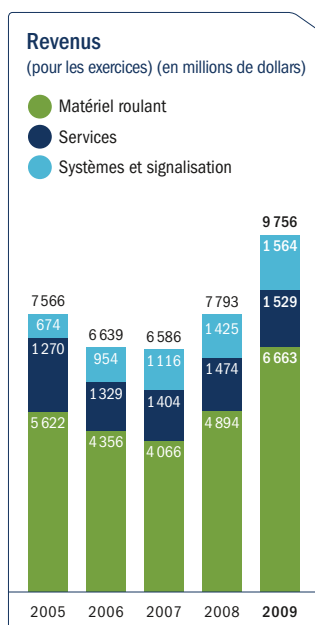
↓ En baisse par rapport à l'exercice 2008 ou au 31 janvier 2008.

Quatrième trimestre

- Revenus de 2,7 milliards \$, une amélioration de 12 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- BAIL de 164 millions \$, ou 6,2 % des revenus, en regard de 109 millions \$, ou 4,6 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Flux de trésorerie disponibles de 360 millions \$, une baisse de 165 millions \$ comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Nouvelles commandes totalisant 2,6 milliards \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0), comparativement à 3,9 milliards \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,6) pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Exercice

- Revenus de 9,8 milliards \$, une amélioration de 25 % par rapport à l'exercice précédent.
- BAIL de 515 millions \$, ou 5,3 % des revenus, en regard d'un montant de 177 millions \$, ou 2,3 % (BAIL avant élément spécial de 339 millions \$, ou 4,4 %) pour l'exercice précédent.
- Flux de trésorerie disponibles de 480 millions \$ pour l'exercice 2009, correspondant au BAIL.
- Nouvelles commandes totalisant 9,8 milliards \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0 dans un contexte de croissance élevée des revenus), comparativement à 11,3 milliards \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,5) pour l'exercice précédent.
- Carnet de commandes de 24,7 milliards \$ au 31 janvier 2009, en regard de 30,9 milliards \$ au 31 janvier 2008. Cette baisse est attribuable à la dépréciation des devises, surtout l'euro et la livre sterling, par rapport au dollar américain (6,2 milliards \$).



MESURES DU RENDEMENT ET INDICATEURS CLÉS

La rémunération incitative est liée à l'atteinte de résultats cibles, d'après le BAII et les flux de trésorerie disponibles (à compter de l'exercice 2010, les flux de trésorerie disponibles seront remplacés par les actifs nets sectoriels rajustés moyens). Nous sommes d'avis que les éléments spéciaux pourraient

nuire à l'analyse des tendances et ils sont donc exclus des indicateurs de rentabilité. Le tableau ci-dessous résume les mesures du rendement et indicateurs clés connexes les plus pertinents.

Rentabilité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ BAII avant éléments spéciaux, comme mesure du rendement.
Liquidités	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flux de trésorerie disponibles, comme mesure de la génération de liquidités.
Croissance	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Revenus, comme mesure de la croissance. ▪ Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. ▪ Ratio de nouvelles commandes sur revenus, comme indicateur de la croissance future des revenus. Le ratio représente les commandes nettes sur les revenus mesurés en dollars pour une période donnée. ▪ Part de marché et taille, comme mesures de la position en regard de la concurrence.
Capital investi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Actifs sectoriels nets rajustés moyens, comme mesure de la productivité du capital.

	2009	2008	2007	2006	2005
Pour les exercices					
Revenus					
Matériel roulant	6 663 \$	4 894 \$	4 066 \$	4 356 \$	5 622 \$
Services	1 529	1 474	1 404	1 329	1 270
Systèmes et signalisation	1 564	1 425	1 116	954	674
	9 756 \$	7 793 \$	6 586 \$	6 639 \$	7 566 \$
BAII avant éléments spéciaux	515 \$	339 \$	255 \$	179 \$	33 \$
Marge BAII avant éléments spéciaux	5,3 %	4,4 %	3,9 %	2,7 %	0,4 %
Flux de trésorerie disponibles	480 \$	688 \$	95 \$	(126)\$	13 \$
Nouvelles commandes (en milliards)	9,8 \$	11,3 \$	11,8 \$	7,3 \$	4,4 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,0	1,5	1,8	1,1	0,6
Aux 31 janvier					
Carnet de commandes (en milliards)	24,7 \$	30,9 \$	27,5 \$	20,9 \$	21,3 \$
Nombre total d'employés	34 200	31 500	29 100	28 600	31 600

Énoncés prospectifs

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur :

- notre carnet de commandes actuel;
- les offres à venir et les prévisions du marché, d'après les modèles de la demande du marché, conformément aux plus récentes informations disponibles sur le marché;
- notre leadership sur le marché dans les domaines du matériel roulant, des systèmes et des services;
- l'exécution normale des contrats et le déploiement continu et la mise en œuvre des principales initiatives, surtout celles liées aux réductions de coûts, dont les initiatives d'amélioration de l'approvisionnement et de l'exploitation;

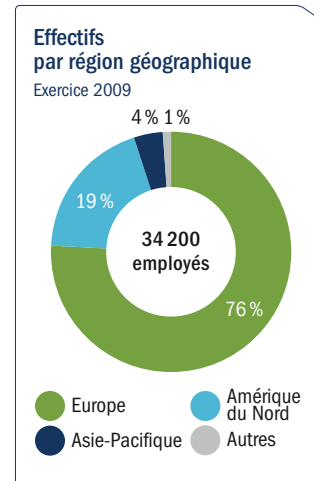
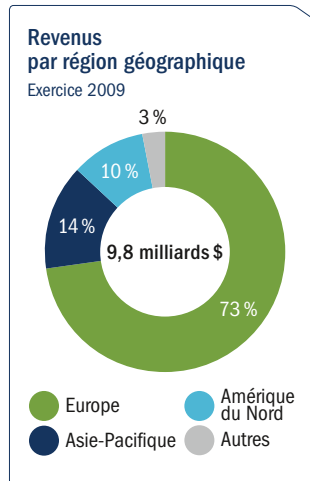
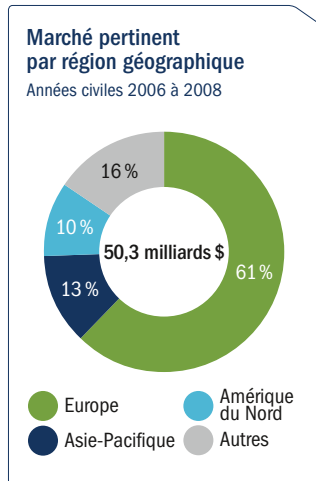
- les tendances récentes de l'industrie d'après l'analyse des principaux inducteurs de marché, comme présenté en détail dans la rubrique Marché et perspectives;
- un niveau soutenu de dépenses publiques;
- la capacité du bassin de fournisseurs de soutenir l'exécution de nos projets; et
- les PCGR du Canada dans leur application actuelle par la Société⁽²⁾.

(1) Se reporter aussi aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

(2) Compte non tenu de la conversion aux IFRS (voir la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière dans la section Autres).

PROFIL

Bombardier Transport – Le chef de file mondial dans l'industrie du transport sur rail



Présence mondiale. Racines locales.

Nous sommes le chef de file mondial de l'industrie du transport sur rail. Nos revenus ont atteint 9,8 milliards \$ pour l'exercice 2009, l'Europe constituant notre plus important marché. Notre capacité internationale importante repose sur nos solides racines locales : nous comptons 50 sites de production et d'ingénierie et 21 centres de service répartis dans 24 pays. De plus, nous exploitons plus de 40 centres de service dans des établissements de nos clients à l'échelle internationale. Nos 34 200 employés, englobant 75 nationalités et parlant 20 langues différentes, travaillent dans 35 pays.

Nous menons au total 85 % de nos activités auprès de grands exploitants de chemins de fer bien financés du secteur public comme les sociétés de chemins de fer nationales et les autorités municipales de transport en commun. Ces organisations dépendent de la participation de l'État pour le financement de l'infrastructure et de l'exploitation. La plupart exercent leurs activités sur une base régionale ou nationale, mais certaines se concentrent désormais sur les activités à l'échelle internationale avec des exploitants transnationaux privés émergents. Même si la déréglementation représente un facteur important dans certains marchés, les entités du secteur public continuent de dominer dans la plupart des régions.

Répondre aux besoins de nos clients dans 60 pays

Nos clients livrent concurrence à des transporteurs aériens et routiers, faisant du confort des passagers, de la durée des déplacements, de l'efficacité, de la fiabilité du service et de la capacité des facteurs concurrentiels importants. Les facteurs clés des offres d'approvisionnement en services ferroviaires sont le respect des exigences du client, la fiabilité du produit, la maintenabilité, la disponibilité, la sécurité, le prix, l'efficacité énergétique et la conception. En outre, le contenu local constitue souvent un critère important pour les exploitants publics.

Pivot de la mobilité moderne

Reconnu généralement comme le mode de transport le plus durable de nos jours, le chemin de fer est une solution respectueuse du climat qui réduit la consommation d'énergie, les émissions, le bruit, la congestion routière, la durée des déplacements et d'autres facteurs critiques pour les objectifs de développement durable à l'échelle mondiale. Nous offrons la gamme complète des solutions de transport sur rail, depuis les trains complets aux sous-systèmes, aux services d'entretien, à l'intégration des systèmes et à la signalisation. Notre parc mondial de matériel roulant dépasse 100 000 voitures et locomotives.

Un réseau mondial de fournisseurs spécialisés

Nous offrons des solutions de transport sur rail complexes qui incluent un vaste éventail de sous-systèmes, de pièces et de composants de haute technologie. Une chaîne d'approvisionnement mondiale efficace est donc critique pour nos activités. Nous évaluons et rationalisons constamment notre liste de fournisseurs afin d'assurer une chaîne d'approvisionnement mondiale efficace et des processus d'approvisionnement durables. Notre système d'approvisionnement nous permet de nous assurer que nos relations avec les fournisseurs ajoutent de la valeur à notre chaîne d'approvisionnement. De nos jours, notre organisation fait appel à des fournisseurs chevronnés dans 30 pays, 85 % environ de nos dépenses en approvisionnement ayant trait à 400 fournisseurs privilégiés.

Organisés pour combler les besoins de notre clientèle

Nous offrons la plus vaste gamme de produits et de services dans l'industrie du transport sur rail avec une structure organisationnelle conçue pour répondre aux exigences des clients au niveau mondial. Notre entreprise est structurée autour de six divisions et se concentre sur quatre segments de marché clés: Matériel roulant, Services, Systèmes et Signalisation.

DIVISION PASSAGERS (segment de marché: Matériel roulant)

Offre une gamme variée de véhicules sur rail pour des applications multiples sur les marchés mondiaux (sauf en Amérique du Nord).



VÉHICULES LÉGERS SUR RAIL

APPLICATION: Transport en commun efficace dans les grands centres urbains.

PRODUIT PRINCIPAL: *FLEXITY*

MARCHÉ PRINCIPAL: Europe

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS: Gamme la plus complète du monde de solutions de véhicules légers sur rail allant des tramways à plancher bas intégral aux véhicules légers sur rail de grande capacité, répondant aux divers besoins des villes dans le monde.



VOITURES DE MÉTRO

APPLICATION: Mobilité de grande capacité pour le transport en commun urbain.

PRODUIT PRINCIPAL: *MOVIA*

MARCHÉS PRINCIPAUX: Europe et Asie

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS: Plateforme de produits flexible pouvant s'adapter aux exigences actuelles et futures de clients dans divers marchés, réputés pour leur exploitation rapide, efficace et rentable.



TRAINS SUBURBAINS ET TRAINS RÉGIONAUX

APPLICATION: Transport en commun suburbain et régional pour les centres urbains et leurs banlieues.

PRODUITS PRINCIPAUX: *AGC, SPACIUM, TALENT, TALENT 2, ELECTROSTAR, TURBOSTAR*

MARCHÉ PRINCIPAL: Europe

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS: Vaste gamme de produits comprenant des automotrices électriques, diesels et hybrides, ainsi qu'un vaste éventail de voitures tirées par des locomotives dans des configurations à un niveau et à deux niveaux. Les plateformes modulaires offrent une souplesse maximale aux autorités de transport et aux exploitants du transport en commun.



TRAINS INTERURBAINS, TRAINS À GRANDE VITESSE ET TRAINS À TRÈS GRANDE VITESSE

APPLICATION: Matériel pour les moyennes et grandes distances.

PRODUITS PRINCIPAUX: Motrices *AVE, REGINA* et *ZEFIRO*

MARCHÉS PRINCIPAUX: Europe et Chine

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS: Solutions couvrant la gamme complète des exigences de vitesse, y compris la technologie modulaire *ZEFIRO*: trains interurbains (160 à 200 km/h), trains à grande vitesse (200 à 250 km/h) et trains à très grande vitesse (plus de 250 km/h). Nous jouons un rôle de premier plan dans ce segment et nous avons participé à presque tous les grands projets de trains européens à très grande vitesse ainsi qu'à d'autres projets internationaux de trains à grande vitesse.

DIVISION LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL (segment de marché : Matériel roulant)

Offre une vaste gamme de locomotives et de sous-systèmes de véhicules pour les marchés mondiaux.



LOCOMOTIVES

APPLICATION : Locomotives pour les services de transport de marchandises par trains interurbains et régionaux.

PRODUITS PRINCIPAUX : TRAXX et bimode

MARCHÉ PRINCIPAL : Monde

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS : Famille de produits en tête de marché et offrant des capacités électrique, diesel-électrique, bimode et polycourant.



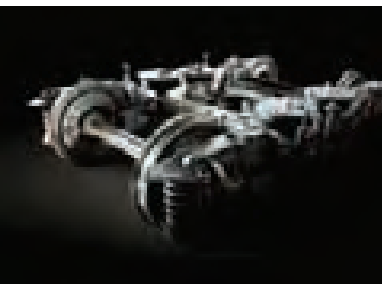
PROPULSION ET CONTRÔLES

APPLICATION : Systèmes complets de propulsion, de contrôle et de gestion de train pour nos véhicules sur rail et nos clients externes.

PRODUIT PRINCIPAL : MITRAC

MARCHÉ PRINCIPAL : Monde

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS : Technologies de pointe fiables, efficaces et économiques couvrant la gamme complète des applications de matériel roulant.



BOGIES

APPLICATION : Gamme complète de solutions de bogies pour nos véhicules sur rail et nos clients externes.

PRODUIT PRINCIPAL : FLEXX

MARCHÉ PRINCIPAL : Monde

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS : Technologie de produits de pointe et services complets du marché de l'après-vente couvrant la totalité de la gamme d'applications de matériel roulant.

DIVISION AMÉRIQUE DU NORD (segments de marché : Matériel roulant et Services)

Offre une gamme de véhicules sur rail et de services conçus spécialement pour répondre aux exigences particulières des marchés nord-américains.



TRANSPORT EN COMMUN

APPLICATION : Solutions de grande capacité pour le transport en commun urbain, suburbain, régional et interurbain.

PRODUITS PRINCIPAUX : FLEXITY, voitures de métro et trains suburbains, y compris voitures à deux niveaux BiLevel et voitures à deux étages de type multiniveaux de trains suburbains.

MARCHÉ PRINCIPAL : Amérique du Nord

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS : Gamme complète de produits conçus pour répondre aux exigences nord-américaines. Réputation établie pour la grande fiabilité de leur exploitation.



SERVICES

APPLICATION : Services externes d'entretien de parc, exploitation, révision de matériel ainsi que solutions en matériaux et solutions technologiques soutenant les autorités de transport nord-américaines.

MARCHÉ PRINCIPAL : Amérique du Nord

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS : Plus grand fournisseur de services externes avec gamme complète de solutions axées sur le cycle de vie.

DIVISION SERVICES (segment de marché: Services)

Offre une gamme complète de services favorisant l'efficacité et la rentabilité des exploitants ferroviaires (sauf en Amérique du Nord).



ENTRETIEN DE PARC

APPLICATION: Services externes d'entretien de parc pour les exploitants ferroviaires.

MARCHÉ PRINCIPAL: Europe

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS: Meilleure expertise technique, techniques et outils d'entretien de leur catégorie, comme les solutions de gestion de l'entretien prédictif *ORBITA*.



REMISE À NEUF ET RÉVISION

APPLICATION: Modernisation, réingénierie et révision des véhicules sur rail et de leurs composants.

MARCHÉ PRINCIPAL: Europe

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS: Solide expérience avec plus de 3000 véhicules remis à neuf et plus de 4000 différents types de composants révisés dans le monde.



SOLUTIONS EN MATÉRIAUX

APPLICATION: Gestion de la chaîne d'approvisionnement, gestion des stocks de pièces de rechange et services de soutien technique offerts aux exploitants ferroviaires.

MARCHÉ PRINCIPAL: Europe

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS: Capacité mondiale d'ingénierie et de pouvoir d'achat par l'entremise d'un vaste réseau de fournisseurs de pièces et de composants.

DIVISION SYSTÈMES (segment de marché: Systèmes)

Développe, conçoit, construit, exploite et entretient des systèmes de transport clés en main.



SYSTÈMES DE NAVETTES AUTOMATISÉES

APPLICATION: Développement et livraison de réseaux de transport urbains et aéroportuaires.

PRODUITS PRINCIPAUX: *CX-100* et *INNOVIA*

MARCHÉ PRINCIPAL: Monde

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS: Un solide historique de livraison à temps et de fiabilité pour 20 réseaux complets dans le monde.



SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN

APPLICATION : Systèmes de métro entièrement automatisés, de véhicules légers sur rail, de métro et systèmes interurbains, ainsi que les produits connexes comme la sécurité du transport en commun, la gestion de l'énergie et les solutions sans caténaire.

MARCHÉ PRINCIPAL : Monde

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS : Vaste portefeuille de matériel roulant pouvant être adapté pour fournir une solution de transport complète. Expérience reconnue en gestion de projet respectant les délais, ingénierie et intégration des systèmes, et fonctionnement sans conducteur ou automatisé.



EXPLOITATION ET MAINTENANCE

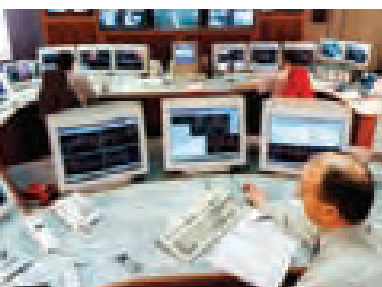
APPLICATION : Services d'exploitation et de maintenance pour réseaux de transport entièrement automatisés et systèmes de navettes automatisés.

MARCHÉ PRINCIPAL : Monde

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS : Solide expérience en exploitation et maintenance de technologies automatisées et sans conducteur, y compris les systèmes de métro entièrement automatisés, les véhicules légers sur rail, les monorails et les systèmes de navettes automatisés.

DIVISION SYSTÈMES DE CONTRÔLE FERROVIAIRE (segment de marché : Signalisation)

Offre une gamme complète de systèmes de signalisation embarqués et le long de la voie qui augmentent la vitesse, la sécurité et la capacité des voies sur les réseaux ferroviaires.



TRANSPORT EN COMMUN

APPLICATION : Systèmes de contrôle ferroviaire et de signalisation pour les réseaux de transport en commun comme les métros, les véhicules légers sur rail ou les navettes.

PRODUIT PRINCIPAL : CITYFLO

MARCHÉ PRINCIPAL : Monde

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS : Une gamme complète de systèmes allant des systèmes manuels aux systèmes axés sur la radiocommunication entièrement automatisés.



GRANDES LIGNES

APPLICATION : Systèmes de contrôle ferroviaire et de signalisation pour les grandes lignes allant des trains à marchandises aux trains régionaux/suburbains, interurbains et à grande vitesse.

PRODUITS PRINCIPAUX : EBI Cab, EBI Lock et INTERFLO

MARCHÉ PRINCIPAL : Monde

PRINCIPAUX AVANTAGES CONCURRENTIELS : Gamme complète de systèmes de signalisation conventionnels. Chef de file du marché dans la technologie du système de gestion du trafic ferroviaire européen.

CONTEXTE COMMERCIAL

Le climat est favorable aux trains

Les tendances socio-économiques actuelles favorisent le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est une solution respectueuse de l'environnement et immédiatement disponible pour relever les nombreux défis d'aujourd'hui : les changements climatiques, la croissance démographique, l'urbanisation, la congestion routière et la hausse des coûts énergétiques.

Les activités de transport sont en général une source importante de réchauffement climatique, mais l'expansion du transport ferroviaire aiderait à limiter leur impact. Nous estimons que convertir un passager-kilomètre du réseau routier au réseau ferroviaire réduirait de 70 % les émissions de CO₂.

On estime que 60 % de la population mondiale vivra en zone urbaine d'ici l'an 2025 et que le nombre des villes comptant dix millions ou plus d'habitants – les mégavilles – devrait s'accroître de près de 50 %. Par conséquent, la demande de transport urbain et interurbain continuera de croître.

Le transport public est la pierre angulaire de la planification urbaine parce qu'il utilise moins d'espace que les routes pour déplacer le même nombre de personnes. Une route large de 3 à 5 mètres permet de déplacer 2000 personnes par heure en auto, tandis qu'un tunnel de métro de la même largeur peut en transporter 25 fois plus. La congestion routière entraîne une augmentation du temps de déplacement, du stress, des coûts de fonctionnement des véhicules et de la pollution que chaque véhicule de plus impose aux autres usagers de la route. Selon la Texas A&M University, aux États-Unis seulement, la congestion routière a occasionné 4,2 milliards d'heures de retard et 2,9 milliards de gallons de combustible gaspillé, ce qui représentait un coût estimatif de plus de 78 milliards \$ pour l'année civile 2005.

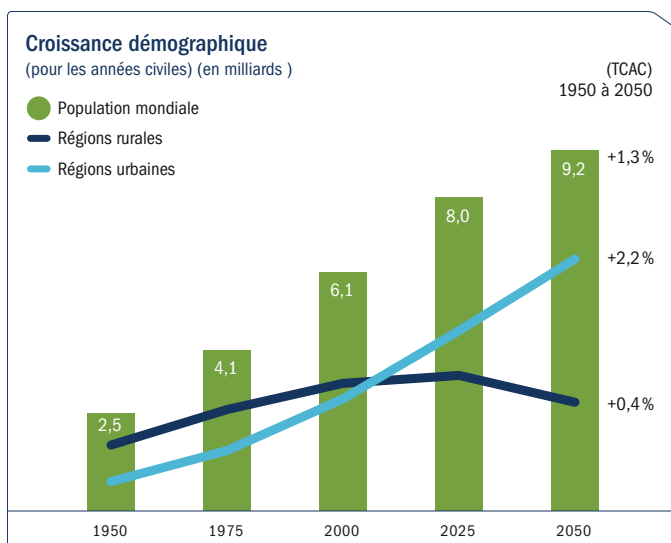
Compte tenu de la demande croissante de carburant fossile, le coût du transport établi d'après les coûts du pétrole et du gaz devrait augmenter à long terme, favorisant une migration des usagers vers le transport ferroviaire.

Comme de nombreux décideurs politiques ont constaté les avantages du transport ferroviaire, des mesures d'approvisionnement relatives à des infrastructures et à du matériel roulant nouveaux, prolongés ou rajeunis et à du matériel ferroviaire ont été prises.

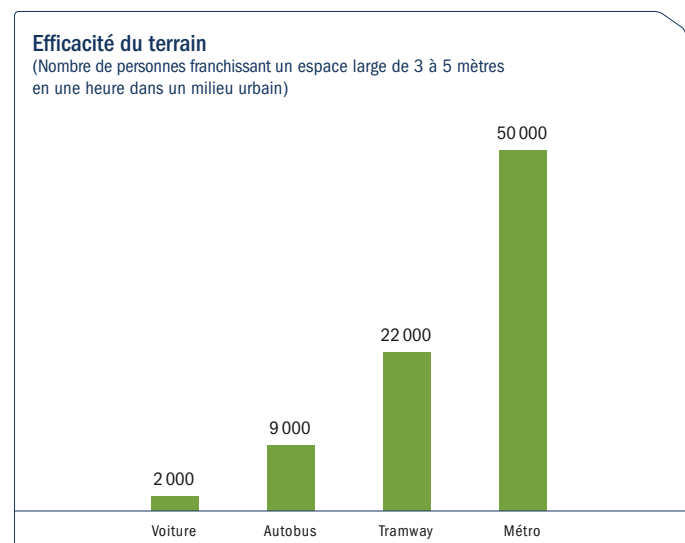
Nos produits et services favorisent la mobilité durable

En tant que chef de file mondial de l'industrie du transport sur rail, nous plaçons au premier rang de nos priorités l'environnement durable et nous nous efforçons de sensibiliser davantage les gens à la mobilité durable comme mesure permettant de lutter contre le réchauffement climatique. En vantant les bienfaits du chemin de fer comme mode de transport privilégié, nous contribuons à réduire la congestion routière et la pollution.

Lors d'*InnoTrans* 2008, le plus important salon ferroviaire du monde, nous avons lancé notre portefeuille *ECO4* de solutions, de services, de produits et de technologies qui maximise la performance totale des trains pour les exploitants ferroviaires. Concrétisant notre devise « Le climat est favorable aux trains », le portefeuille *ECO4* offre la meilleure performance environnementale et répond aux préoccupations les plus pressantes des exploitants de transport en commun sur rail d'aujourd'hui : réduire la consommation d'énergie, améliorer l'efficacité et protéger l'environnement, contribuant ainsi à améliorer les indicateurs économiques de nos clients.

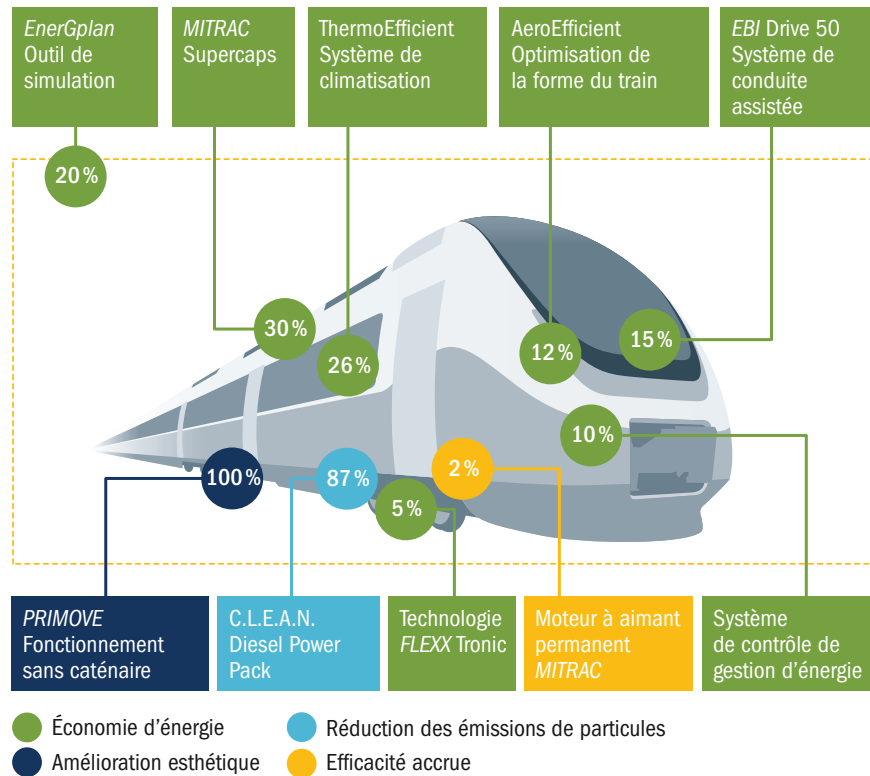


Source : Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies/Division de la population : « Perspectives sur l'urbanisation mondiale : La révision 2007 »



Source : Union internationale des transport publics (« UITP »)

Nos nouvelles technologies ECO4 peuvent générer jusqu'à 50 % d'économies d'énergie⁽¹⁾



Nos technologies ECO4 novatrices peuvent générer jusqu'à 50 % d'économies globales tout en répondant à tous les besoins de performance. Bien des produits de notre portefeuille ECO4 ont été développés en étroite collaboration avec nos clients pour permettre une fonctionnalité parfaite dans une grande variété de contextes techniques. Le portefeuille ECO4 reflète un processus dynamique unique dans l'industrie du transport sur rail et continuera d'évoluer et de se diversifier.

La récession actuelle devrait avoir un impact restreint sur l'industrie du transport sur rail

La récession qui sévit actuellement dans la plupart des pays industrialisés ne devrait pas avoir une incidence importante sur l'industrie du transport sur rail. Les indicateurs de base de l'industrie sont solides, et un grand nombre de nos clients prévoient, dans les années à venir, des commandes de remplacement importantes qui ne peuvent être trop retardées pour des raisons d'exploitation, qu'il y ait ou non récession. Citons par exemple les trains à grande vitesse et les trains interurbains en France et en Allemagne, les trains suburbains et régionaux au Royaume-Uni et les voitures de métro au Canada.

Outre ces commandes de remplacement, bien des gouvernements dans le monde ont annoncé des plans de relance et des programmes de financement des infrastructures comme mesures visant à stimuler l'économie de leur pays. Nous suivons de près le développement de projets ferroviaires importants des gouvernements au Canada, en Chine, aux États-Unis, en

France et au Royaume-Uni, entre autres, et nous pourrions éventuellement tirer profit de ces dépenses accrues en infrastructures si elles se concrétisent. Le déploiement réel de ces plans peut toutefois se faire sur plusieurs années, de sorte que l'incidence positive sur nos nouvelles commandes serait limitée à court terme.

Nous surveillons toujours les événements sur le marché et nous avons pris des mesures proactives pour évaluer l'effet de la récession sur nos commandes actuelles et futures, ainsi que sur nos principaux partenaires commerciaux. Nous bénéficions d'un carnet de commandes imposant de 24,7 milliards \$ au 31 janvier 2009, représentant une moyenne de 2,5 années de revenus. Avec notre portefeuille actuel de produits et de services, nous offrons les bonnes solutions à nos clients et nous continuerons d'accroître notre production pour exécuter notre carnet de commandes.

(1) Comparativement aux produits actuels.

STRATÉGIES ET CAPACITÉ À ATTEINDRE LES RÉSULTATS VISÉS

Notre vision : Être le chef de file dans l'industrie du transport sur rail pour la satisfaction de la clientèle, l'innovation, l'exécution et la rentabilité

Nous sommes prêts à passer à la vitesse supérieure

Après son acquisition au cours de l'exercice 2002, nous avons intégré avec succès Adtranz à Bombardier et créé le chef de file dans l'industrie du transport sur rail. Pour redresser notre organisation et améliorer notre position en regard de la concurrence, nous avons lancé au cours de l'exercice 2005 un programme d'amélioration à l'échelle de BT appelé TOPTEN, axé sur dix initiatives transversales dans toutes nos divisions et tous nos pays et projets.

Au cours de l'exercice 2007, une fois notre organisation stabilisée, nous avons fait nos premiers pas vers une croissance rentable grâce à six initiatives baptisées TOPSIX : leadership sur le marché (LEAD), portefeuille de produits (SUPRO), excellence opérationnelle (BOS), gestion de projet (PRO), approvisionnement (CODE30+) et ressources humaines (PEOPLE). Maintenant que nous nous rapprochons de l'atteinte de l'objectif de rentabilité fixé, ces initiatives font partie de notre ADN. Nous passons maintenant à l'étape suivante de notre développement des affaires, « Passer à la vitesse supérieure », pour mieux exploiter nos capacités, nous rapprocher de notre clientèle et accroître davantage notre rentabilité.

Au cours de l'exercice 2009, nous avons rationalisé notre organisation autour de six divisions afin de mieux refléter les exigences du marché et de devenir plus efficaces dans notre processus décisionnel et nos communications avec les employés et les clients. Les six nouvelles divisions (Passagers, Locomotives et matériel, Services, Amérique du Nord, Systèmes et Systèmes de contrôle ferroviaire) offrent un meilleur alignement des produits sur les marchés. La division Passagers regroupe les anciennes divisions Trains de grandes lignes et métros, Véhicules légers sur rail et Australie, tandis que la division Locomotives et matériel regroupe les anciennes divisions Locomotives, Propulsion et contrôles, ainsi que Bogies. Les quatre autres divisions n'ont pratiquement pas changé. Notre organisation plus forte et plus simple nous permettra de nous faire passer de la croissance rentable à la vitesse supérieure.

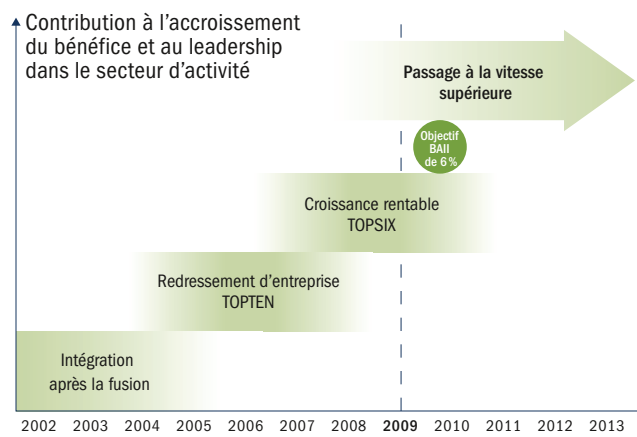
Amélioration constante de notre rendement

Tous ces efforts ont entraîné une nette amélioration financière au cours des derniers exercices. Depuis le lancement de notre programme de redressement de l'exercice 2005, nous avons amélioré notre rentabilité année après année, atteignant une marge BAII de 5,3 % au cours de l'exercice 2009.

Au cours des quatre derniers exercices, nous avons atteint un ratio de nouvelles commandes sur revenus constamment égal ou supérieur à un.

Orientation stratégique

Exercices 2002 à 2013



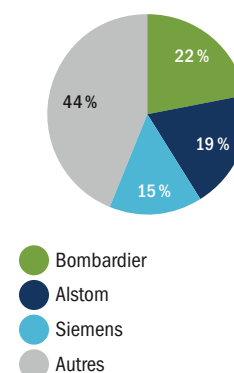
Notre niveau toujours élevé de nouvelles commandes nous a permis d'afficher un carnet de commandes solide de 24,7 milliards \$ au 31 janvier 2009. Nos efforts pour livrer nos commandes ont donné lieu à une croissance des revenus supérieure à 10 % pour une deuxième année d'affilée, avec des revenus de 9,8 milliards \$ pour l'exercice 2009.

Pour l'exercice 2010, nous maintenons notre objectif de rentabilité d'une marge BAII⁽¹⁾ de 6 %, grâce à la gestion efficace des activités et en mettant l'accent sur une exécution efficace et une concentration accrue. Notre solide carnet de commandes nous permettra de continuer à accroître nos revenus en monnaie d'origine dans l'année qui vient, même si le ratio de nouvelles commandes sur revenus peut temporairement glisser sous un. Nos flux de trésorerie disponibles devraient également continuer de correspondre au BAII.

Forts de notre portefeuille de produits étendu et innovateur, nous demeurons le chef de file dans l'industrie du transport sur rail avec une part du marché mondial de 22 % pour les années civiles 2006 à 2008.

Parts de marché – Marché pertinent de Bombardier

Années civiles 2006 à 2008



Source : Information publiée et analyse du marché interne.

(1) Voir la rubrique Énoncés prospectifs.

Notre stratégie repose sur quatre pierres d'assise

Nous aspirons à accroître continuellement notre BAII en conservant notre leadership sur le marché, à offrir une valeur et des services supérieurs à nos clients, à optimiser la sécurité, l'efficacité et la performance environnementale de nos produits, et à accroître l'engagement de nos employés. Notre stratégie visant à respecter cette promesse s'appuie principalement sur quatre pierres d'assise.

ORIENTATION CLIENT	EXÉCUTION EFFICACE	EFFORTS PLUS CIBLÉS	NOS EMPLOYÉS
Innover avec des produits et services à valeur ajoutée pour demeurer le chef de file du marché.	Asseoir notre réputation comme fournisseur de matériel ferroviaire qui livre à temps des produits de qualité à prix concurrentiels.	Nous concentrer sur notre structure et les processus permettant d'accroître l'efficacité.	Réaliser le plein potentiel de nos employés.

Ne jamais arrêter d'innover pour les clients

L'orientation client est l'une de nos grandes priorités. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos clients dans le monde au développement de solutions qui répondent à leurs préoccupations particulières, par exemple : la rentabilité, la performance environnementale, la capacité de transport et la vitesse, ainsi que la sécurité. Nous avons lancé et continué à mettre en marché d'importantes innovations afin de renforcer notre gamme de produits.

ORIENTATION CLIENT	
Notre objectif	Innover avec des produits et services à valeur ajoutée pour demeurer le chef de file du marché.
Nos principales initiatives	<ul style="list-style-type: none"> • Nous collaborons plus étroitement avec nos clients importants afin de nous rapprocher davantage de la clientèle. • Nous augmentons notre présence sur les marchés en développant des racines locales dans les marchés émergents clés, et plus particulièrement dans les marchés en croissance de l'Asie, du Moyen-Orient et de l'Afrique. • Nous pilotons des projets importants de développement de produits, en misant sur l'amélioration de notre performance et la réduction de l'empreinte environnementale de nos produits.
Nos réalisations de l'exercice 2009	<ul style="list-style-type: none"> • Nous avons tiré parti de notre présence en Asie, devenant la première société à construire en Inde un site de production ferroviaire à propriété exclusivement étrangère et, avec notre coentreprise en Chine, à obtenir le premier contrat d'exportation pour Singapour. • Nous avons lancé notre portefeuille <i>ECO4</i> comportant des solutions qui peuvent être aisément adaptées à n'importe quel parc de véhicules ferroviaires, créant des améliorations de performance et des économies d'énergie allant jusqu'à 50 %. • Nous avons terminé un essai fructueux de notre système <i>PRIMOVE</i> sans contact pour fonctionnement sans caténaire, dont les lignes électriques sont installées sous la voie plutôt qu'au-dessus du toit. • Nous avons obtenu des contrats en Amérique du Nord pour les premières locomotives bimodes, qui fonctionnent au diesel ou à l'électricité sans interruption.

Respect de nos engagements par une amélioration continue

L'efficacité de l'exécution de nos contrats est le principal inducteur de satisfaction de la clientèle. Les autorités du transport, les exploitants ferroviaires et les passagers comptent sur notre capacité à respecter nos engagements de façon ponctuelle et avec qualité. Grâce à notre programme TOPSIX, l'amélioration continue de notre performance opérationnelle fait

dorénavant partie de notre ADN. Nous avons également mis en place des stratégies de gestion des risques comprenant des processus définis pour les étapes d'approbation des soumissions, de démarrage des projets, de conception, de réalisation et de soutien sur le terrain afin de nous assurer que nous pourrions encore nous améliorer.

EXÉCUTION EFFICACE	
Notre objectif	Asseoir notre réputation comme fournisseur de matériel ferroviaire qui livre à temps des produits de qualité à prix concurrentiels.
Nos principales initiatives	<ul style="list-style-type: none">Après avoir effectué les évaluations de base BOS aux sites importants, nous avons mis en œuvre des plans d'amélioration afin d'offrir les meilleures pratiques et d'atteindre ultimement des normes de calibre international pour toutes nos usines.Nous travaillons conjointement avec des fournisseurs pour améliorer fortement notre rendement, en nous concentrant sur le coût total de possession et la qualité, dans le cadre de notre programme d'optimisation de l'approvisionnement CODE30+.Nous travaillons à la conception pour la fabrication, la qualité, le coût et la maintenance, et nous réduisons le délai entre la commande et le début de la production en améliorant nos processus d'ingénierie.
Nos réalisations de l'exercice 2009	<ul style="list-style-type: none">Nous avons accéléré nos capacités de fabrication à temps pour obtenir une croissance des revenus supérieure à 10 % pour une deuxième année d'affilée.Nous avons encore accru la standardisation de nos composants et réduit considérablement les délais de conception. Par exemple, nous sommes sur le point de réduire le délai de jusqu'à six mois pour notre nouvelle plateforme <i>FLEXITY 2</i>.Nous avons lancé plus de 100 initiatives de coût total de possession dans l'ensemble des divisions afin de relever les facteurs contribuant à réduire le coût, de concert avec les fournisseurs internes et externes.Nous avons élaboré des plans d'amélioration concrets pour nos dix plus importants sites de fabrication, afin d'accroître davantage la productivité, de réduire les niveaux des stocks et d'optimiser les coûts.

Se concentrer sur l'essentiel

Une concentration accrue nous aide à maximiser l'efficacité de notre organisation. Le redressement de notre organisation témoigne de notre capacité de nous concentrer davantage sur l'essentiel, ce qui a entraîné des améliorations importantes dans l'ensemble de nos activités. Nous avons désormais simplifié notre structure et nous ajustons nos procédés de travail pour accroître davantage la concentration et passer à la vitesse supérieure.

EFFORTS PLUS CIBLÉS	
Notre objectif	Nous concentrer sur notre structure et les processus permettant d'accroître l'efficacité.
Nos principales initiatives	<ul style="list-style-type: none">Nous visons à être plus sélectifs dans nos processus de soumission, en nous concentrant sur les offres comportant une probabilité élevée de réalisation et une excellente complémentarité des produits et de bonnes perspectives de marge.Nous voulons simplifier davantage notre organisation et nos procédés de travail en exploitant les synergies provenant de notre récente réorganisation en six divisions.
Nos réalisations de l'exercice 2009	<ul style="list-style-type: none">Nous avons examiné de manière détaillée les débouchés à la lumière de la conjoncture économique actuelle afin de concentrer nos efforts sur les offres les plus prometteuses.Nous avons rationalisé nos activités autour de six divisions afin de simplifier notre structure organisationnelle et de mieux tirer parti des nouveaux débouchés.

Nos employés définissent qui nous sommes

Nos employés sont notre actif le plus précieux. Nous avons besoin d'employés compétents et motivés pour promouvoir l'esprit d'innovation et remplir notre carnet de commandes. À mesure que nous accélérons l'exécution des contrats importants dans le monde et que nous développons notre présence internationale dans les marchés émergents, nous devons améliorer constamment notre capacité d'attirer, de soutenir et de perfectionner nos employés dans le monde entier.

NOS EMPLOYÉS	
Notre objectif	Réaliser le plein potentiel de nos employés.
Nos principales initiatives	<ul style="list-style-type: none">▪ Nous visons à devenir un employeur de choix en accroissant constamment l'engagement des employés et en le mesurant d'une manière uniforme.▪ Nous voulons offrir un environnement de travail plus sécuritaire, avec comme objectif à long terme zéro blessure dans tous nos sites, en élaborant des mesures proactives permettant de réduire le nombre d'accidents et d'accidents évités de justesse.▪ Nous devons accroître nos ressources, en planifiant proactivement et en gérant davantage l'évolution démographique du personnel, ainsi qu'en améliorant les mesures en vue d'attirer, de fidéliser et de perfectionner les talents.
Nos réalisations de l'exercice 2009	<ul style="list-style-type: none">▪ Nous avons engagé plus de 2000 nouveaux employés répartis entre l'exploitation, l'ingénierie, et la gestion de la qualité et des projets pour accélérer la production afin d'exécuter notre important carnet de commandes.▪ Nous avons lancé un programme mondial pour diplômés pour permettre de recruter des diplômés talentueux et passionnés, les affectant à diverses fonctions dans divers pays, en alternance, au sein de notre organisation, aidant ainsi à créer une organisation pratiquement sans frontières.▪ Nous avons accru l'engagement de nos employés en investissant dans des programmes de formation et de perfectionnement qui les stimulent et créent des possibilités de croissance professionnelle.▪ Des exercices 2004 à 2009, nous avons réalisé des progrès importants en réduisant notre taux de fréquence d'accident de 1,6 à 0,6 par 200 000 heures travaillées et notre taux de gravité d'accident de 25 à 11 jours ouvrables d'absence par suite d'accident par 200 000 heures travaillées.

Au cours de l'exercice 2010, nous continuerons d'accomplir des progrès importants relativement à ces quatre pierres d'assise stratégiques, qui devraient contribuer à améliorer notre position en regard de la concurrence et notre rendement financier. Les employés dans toutes nos divisions, tous les pays et tous les sites comprennent et appliquent ces stratégies. Nous sommes convaincus d'atteindre les objectifs stratégiques que nous nous sommes fixés pour les prochains exercices.

Nous disposons des capacités appropriées pour tirer parti des possibilités et atteindre les résultats visés

Notre capacité à atteindre les résultats visés repose sur les attributs suivants :

- nous avons un vaste portefeuille de plateformes souples, à la fine pointe de la technologie, pouvant être adaptées aux besoins précis du client;
- nous sommes présents sur la scène mondiale, servant des clients dans 60 pays, grâce à notre réseau local de production et de service;
- nous améliorons constamment nos processus d'affaires clés grâce à notre programme TOPSIX;
- nous avons négocié une facilité de lettre de crédit de 3,75 milliards € en décembre 2008 afin d'assurer notre capacité de conclure des offres (voir la rubrique Situation de trésorerie et sources de financement dans la section Sommaire pour plus de détails);
- nous avons noué de solides relations avec nos principales parties prenantes, notamment les clients, les syndicats et les fournisseurs;
- nous avons accès à un bassin très vaste d'employés bien formés et motivés; et
- nous avons une équipe de direction chevronnée, engagée envers la réussite à long terme de l'organisation.

En outre, nous continuerons d'améliorer nos pratiques de gestion des risques afin de repérer les risques avant qu'ils ne surviennent et de prendre une mesure proactive. Un excellent exemple serait l'analyse détaillée que nous avons effectuée au cours de l'exercice 2009 compte tenu de la récession afin de déterminer proactivement nos fournisseurs cruciaux et de les classer en fonction de leur santé financière et de la disponibilité de remplaçants éventuels. Par conséquent, nous avons réuni des équipes pour contrôler le risque de nos 400 meilleurs fournisseurs les plus importants, qui représentent environ 85 % de nos dépenses d'approvisionnement.

Nous gérons activement notre exposition aux risques d'affaires clés pour chaque fonction de notre organisation (se reporter à la rubrique Risques et incertitudes de la section Autres pour plus de détails sur ces risques). Notre risque le plus important a trait à l'exécution efficace de notre carnet de commandes permettant de livrer à temps des produits de qualité à prix concurrentiels.

Nous avons mis en place des stratégies de réduction des risques avec des processus définis.

- Le processus d'approbation des soumissions est géré par des membres de la haute direction et inclut une revue des soumissions pour s'assurer qu'elles respectent les politiques et lignes directrices internes dans divers domaines.
- Les étapes d'approbation des soumissions, de démarrage des projets et de conception comportent une évaluation des risques techniques, un examen des aspects juridiques des contrats, l'établissement de relations à long terme avec certains fournisseurs, en plus d'une évaluation des fournisseurs et des coûts.
- Une analyse et une évaluation de notre exposition aux risques ont lieu au début de chaque projet et de façon régulière par la suite. Les projets effectués par l'entremise d'un consortium ou d'autres types de partenariat prévoient aussi normalement des contre-indemnités entre partenaires afin de limiter l'exposition.
- Les produits sont soumis à un examen détaillé par des pairs pour tirer profit de leurs connaissances acquises dans des projets similaires et accroître la standardisation des composants. La qualité des composants et le produit final sont soumis à des tests rigoureux au cours du processus de conception et de production.
- Des ressources internes indépendantes de l'équipe de gestion de projet effectuent régulièrement des vérifications de gestion de projet, évaluant les contrats du point de vue de la gestion de projet ainsi que de celui des finances. Ces vérifications portent sur tous les projets clés pour ce qui est de la taille et du niveau des risques, mais aussi sur des projets plus petits sélectionnés.
- Des examens réguliers sont effectués pour tous nos projets, se concentrant sur la gestion de l'amélioration des projets, sur une gestion proactive des risques et des occasions ainsi que sur les prévisions.
- Tous les produits sont aussi soumis à des politiques et à des processus portant sur la sécurité des produits, soutenus par nos centres de compétences.

Nos attributs, combinés avec nos pratiques de gestion des risques, nous permettront d'atteindre les résultats visés conformément à notre stratégie à long terme.

MARCHÉ ET PERSPECTIVES

Le marché accessible représente le marché mondial du transport sur rail, exclusion faite de la part des entrepreneurs locaux des marchés émergents, de la maintenance effectuée à l'interne par les exploitants, ainsi que du marché japonais, qui ne sont pas accessibles aux appels d'offres. À moins d'indication contraire, le marché mentionné dans le rapport de gestion représente le marché dans lequel nous avons une gamme de produits (le « marché pertinent »), défini comme le marché accessible à l'exclusion des locomotives

de train de marchandises en Amérique du Nord, des wagons à marchandises dans le monde, de l'infrastructure et de l'électrification du réseau ferroviaire. Étant donné la nature cyclique du marché et conformément à la pratique courante dans l'industrie, notre part de marché pertinent représente la moyenne sur trois ans, d'après les commandes publiées pour le matériel roulant et les systèmes, et les revenus pour les services et la signalisation.

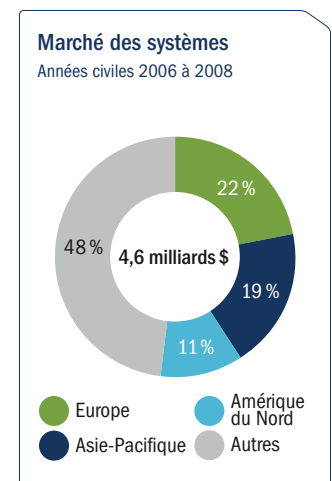
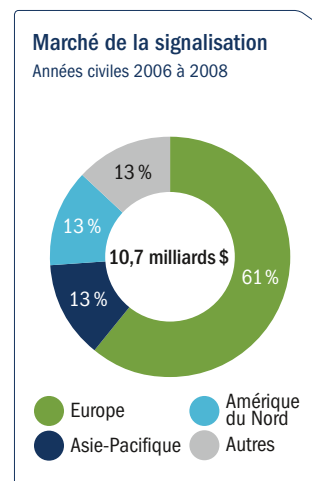
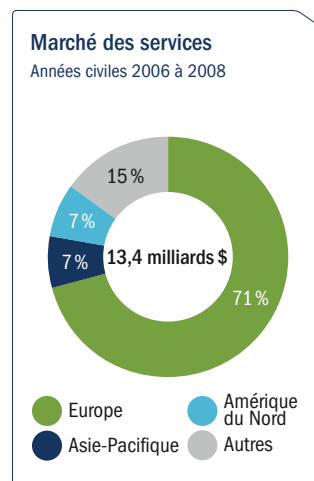
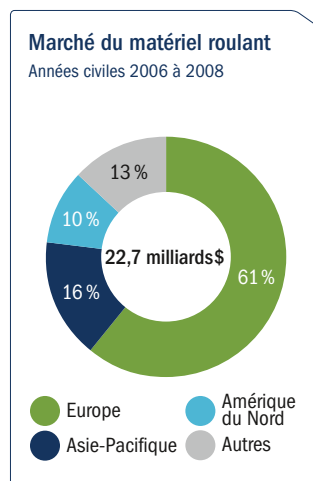
Le marché du rail demeure vigoureux

Marché pertinent		Années civiles 2006 à 2008		Années civiles 2005 à 2007 ⁽¹⁾	
(en milliards de dollars)					
Par segment de marché					
Matériel roulant		22,7 \$	45 %	21,2 \$	46 %
Services		13,4	27 %	12,3	27 %
Signalisation		10,7	21 %	9,8	21 %
Systèmes		4,6	9 %	3,6	8 %
Réattribution ⁽²⁾		(1,1)	(2)%	(1,2)	(2)%
		50,3 \$	100 %	45,7 \$	100 %
Par région géographique					
Europe		30,8 \$	61 %	27,9 \$	61 %
Asie-Pacifique		6,5	13 %	6,8	15 %
Amérique du Nord		5,0	10 %	4,8	10 %
Autres		8,0	16 %	6,2	14 %
		50,3 \$	100 %	45,7 \$	100 %

- (1) Retraitées de 43,1 milliards \$ à 45,7 milliards \$, reflétant l'étude intitulée *Worldwide rail market study - status quo and outlook 2016* publiée par l'Association of European Rail Industry en septembre 2008 (« l'étude de 2008 de l'UNIFE ») pour la signalisation et les services et la mise à jour de la taille des marchés du matériel roulant et des systèmes pour les années civiles 2005 à 2007.
- (2) A trait à la tranche de matériel roulant, des services et de la signalisation du marché des systèmes.

Pour les années civiles 2006 à 2008, le marché a affiché une forte croissance de 10 % en regard des années civiles 2005 à 2007, surtout en Europe et dans les régions Autres. La croissance sur le marché européen est surtout attribuable au niveau plus élevé des investissements dans le matériel roulant, en particulier les trains régionaux et les voitures de métro. La croissance dans le marché des autres régions résulte principalement de l'accroissement des investissements dans le matériel roulant en Amérique latine et des projets

importants de transport en commun en Afrique du Nord et au Moyen-Orient. La région Asie-Pacifique a enregistré des investissements considérables au cours de l'année civile 2005 dans les segments des trains à très grande vitesse et des trains interurbains, ainsi que dans le segment de la locomotive diesel, ce qui a donné lieu à une légère diminution au cours des années civiles 2006 à 2008.



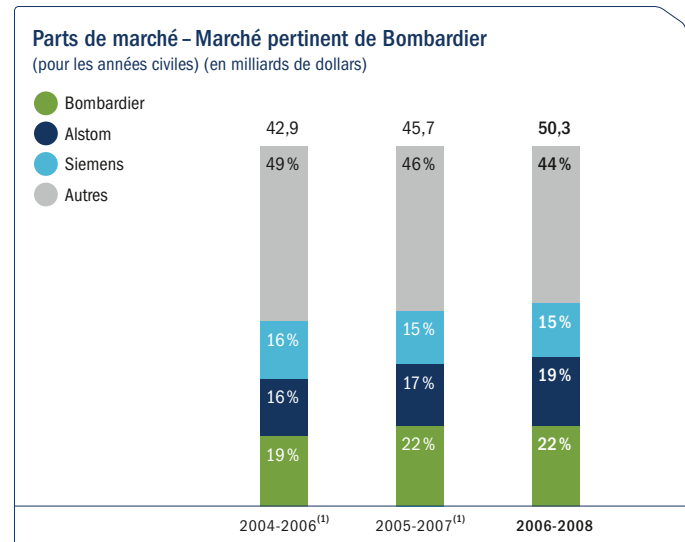
Nous maintenons notre leadership sur le marché et nous sommes prêts à faire face à une concurrence accrue

Nos principaux concurrents sont Alstom Transport (« Alstom »), division de Alstom SA, et Siemens Mobility (« Siemens »), division de Siemens AG, œuvrant tous deux sur les mêmes marchés que nous.

Les trois plus importants fabricants de pièces d'origine représentent 56 % du marché pertinent et ont accru leurs parts du marché combinées au fil des ans, dans un marché mondial du rail en plein essor. Aucun autre concurrent sur le marché pertinent ne détient plus de 10 % du marché total. Selon les gammes de produits, les pays et les régions, nous rivalisons avec des concurrents spécialisés. Dans le segment des services, par exemple, la concurrence provient surtout d'exploitants de transport sur rail, de fournisseurs de sous-systèmes et de composants, ainsi que de fournisseurs externes de services.

Les entrepreneurs des pays d'Asie, dont la Corée et le Japon, s'avèrent des concurrents de plus en plus féroces. Ces acteurs se positionnent dans le segment du matériel roulant, surtout dans les régions Autres et en Amérique du Nord et sont de plus en plus présents dans les marchés déréglementés, comme le Royaume-Uni.

D'après une moyenne sur trois ans des années civiles 2006 à 2008, nous demeurons le chef de file dans l'industrie du transport sur rail, avec une part stable de 22 % du marché pertinent, résultant surtout du niveau élevé de nouvelles commandes pour les trains de passagers et les locomotives électriques.



(1) Notre part de marché a été modifiée de 20 % à 19 % pour les années civiles 2004 à 2006 et de 23 % à 22 % pour les années civiles 2005 à 2007 afin de refléter la taille du marché mise à jour.

Aperçu des principaux concurrents⁽¹⁾

	Matériel roulant								Services	Systèmes	Signalisation
	Véhicules légers sur rail	Métros	Trains suburbains	Trains régionaux	Trains grande vitesse et interurbains	Locomotives élect. ⁽²⁾	Bogies	Propulsion et contrôles			
BOMBARDIER	#1	#1	#1	#1	# 3	#1	#1	#1	#1	#1	#6 ⁽³⁾
Alstom											
Siemens											
Stadler Rail AG											
CAF ⁽⁴⁾											
Hyundai Rotem											
Ansaldo STS											
Thales											

(1) Les zones ombragées représentent les concurrents avec une part de marché d'au moins 10 % dans un segment.

(2) Y compris les locomotives bimodes.

(3) Nous détenons une part du marché de 6 %.

(4) Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles.

Source : Analyse de marché de BT

Nous sommes bien positionnés dans tous les segments et occupons le premier rang dans 9 des 11 segments de marché.

Notre part du marché par segment de marché

	Années civiles 2006 à 2008	Années civiles 2005 à 2007
Matériel roulant	28 %	30 %
Services	11 %	11 %
Systèmes	23 %	23 %
Signalisation	6 %	6 %

Dans le segment du matériel roulant, nous avons légèrement réduit notre part du marché, principalement dans les segments des trains régionaux et des trains suburbains en France et en Allemagne, du fait que nous avons signé des ententes-cadres importantes en Allemagne, lesquelles sont exclues du calcul de la part du marché tant qu'elles n'ont pas donné lieu à des commandes fermes.

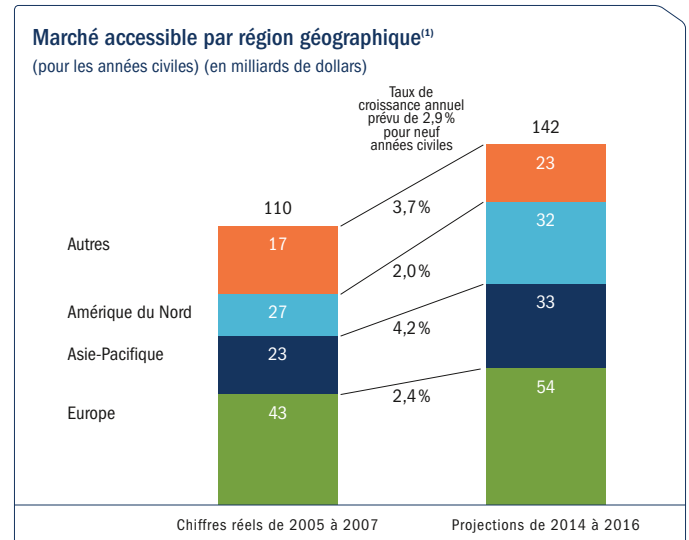
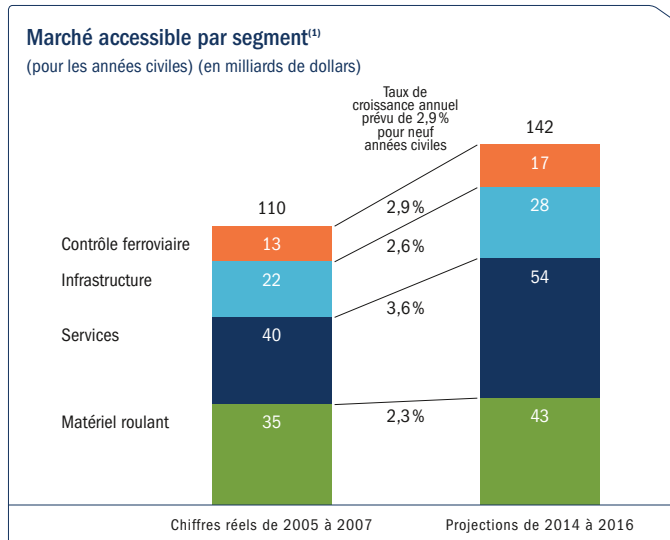
Nous travaillons étroitement avec nos principaux clients pour poursuivre notre recherche sur les plateformes de train modulaires et souples. Cette orientation client nous a permis de signer une entente-cadre cruciale en Allemagne dans le segment des trains régionaux. L'entente-cadre pour les voitures à deux niveaux est la plus importante jamais accordée à un seul fournisseur par l'exploitant national allemand.

Nous améliorons constamment notre portefeuille de produits en investissant dans l'innovation et en nous concentrant sur les besoins de nos clients. Aux États-Unis et au Canada, nous avons obtenu des

contrats importants pour les nouvelles locomotives bimodes pour trains de passagers, offrant une solution aux villes nord-américaines avec des modes d'alimentation diesel et électrique. Nous avons aussi mis au point le premier système *PRIMOVE* de transmission d'énergie sans contact pour fonctionnement sans caténaire, où les lignes électriques sont installées sous la voie plutôt qu'au-dessus du toit. Cette nouvelle solution réduit les coûts de cycle de vie et convient particulièrement bien aux tramways évoluant dans les centres-villes historiques.

Nous avons fait notre marque dans 24 pays, grâce à nos propres établissements et coentreprises établies, et nous accroissons notre présence en développant des racines locales dans les marchés émergents, particulièrement en Asie, au Moyen-Orient et en Afrique. Nous améliorons continuellement notre exécution afin d'asseoir notre réputation comme fournisseur de matériel ferroviaire qui livre à temps des produits de qualité à des prix concurrentiels.

Les indicateurs de base de l'industrie du transport sur rail sont positifs



(1) Les valeurs sont converties au taux de change euro/USD : 1,2803.

Source : *Worldwide rail market study – status quo and outlook 2016* publié par l'Association of the European Rail Industry en septembre 2008 (Étude de 2008 de UNIFE)

Selon l'étude 2008 de l'UNIFE, le marché accessible, comme défini antérieurement, atteindra un volume de 111 milliards € (142 milliards \$) pour les années civiles 2014 à 2016, représentant un taux de croissance annuel moyen de 2,9% comparativement aux années civiles 2005 à 2007. Le marché accessible devrait croître à l'échelle internationale dans chaque segment, les régions affichant la croissance la plus élevée étant l'Asie-Pacifique et les

régions Autres, la plupart figurant parmi les pays émergents. L'Europe devrait rester le marché accessible le plus important tandis que l'Asie-Pacifique devrait devenir le deuxième marché accessible en importance d'ici l'année civile 2016, remplaçant l'Amérique du Nord. Nous prévoyons que notre marché pertinent suivra la même tendance à long terme.

Perspectives des inducteurs de marché

Inducteurs de marché	Segments de marché	Régions géographiques	Années civiles		Description
			Perspectives 2009 à 2011	Perspectives 2012 à 2016	
Urbanisation et croissance démographique	Tous	Asie-Pacifique et Autres	↑	↑	<p>Selon le Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, les zones urbaines représenteront 60 % de la population mondiale totale d'ici l'an 2025. Cette tendance entraînera des enjeux majeurs en planification urbaine et en gestion du trafic pour maîtriser la congestion routière et la pollution, le transport sur rail étant un élément clé de la solution.</p> <p>Étant donné l'urbanisation des dernières années, cette tendance devrait déjà entraîner une hausse de la demande de matériel roulant liée à l'accroissement de la capacité de transport à court terme, en particulier pour le transport en commun en Asie-Pacifique et au Moyen-Orient.</p>
Rareté du pétrole et prix de l'énergie	Matériel roulant, services et systèmes	Monde	→	↑	<p>Selon l'Office statistique des Communautés européennes, les prix du carburant se sont élevés annuellement de 12 % pour les années civiles 2002 à 2007 et devraient continuer de grimper par la suite. En outre, une étude récente de l'Union internationale des transports publics montre que le transport public utilise environ 60 % moins d'énergie par passager-kilomètre que les automobiles. Étant donné la rareté du pétrole et la hausse des prix du carburant, cela devrait se traduire par une adoption à long terme de modes de transport moins coûteux, et on s'attend à un accroissement de la demande de nouveaux trains et de technologies écologiques.</p> <p>Étant donné le niveau actuellement faible des prix pour l'énergie, les investissements dans les secteurs public et privé peuvent être affectés à court terme temporairement à des modes de transport moins écoénergétiques.</p>
Sensibilisation à l'environnement	Tous	Monde	→	↑	<p>Selon l'Union internationale des transports publics, les voitures créent presque neuf fois plus d'émissions de CO₂ par passager-kilomètre que les métros. À mesure que la sensibilisation à l'environnement se généralise dans le monde, cela devrait se traduire par l'adoption à long terme du transport sur rail considéré comme plus propre.</p> <p>Étant donné la situation économique actuelle, cette tendance devrait avoir un effet neutre à court terme, car les plans de relance pourraient se concentrer sur cette initiative, mais ne pas être mis en œuvre à court terme.</p>

↑ Indique une tendance favorable dans les segments de marché où nous livrons concurrence.

→ Indique une tendance neutre dans les segments de marché où nous livrons concurrence.

Perspectives des inducteurs de marché (suite)

Inducteurs de marché	Segments de marché	Régions géographiques	Années civiles		Description
			Perspectives 2009 à 2011	Perspectives 2012 à 2016	
Remplacement du matériel ferroviaire vieillissant	Matériel roulant, services et signalisation	Europe et Amérique du Nord	↑	↑	<p>L'âge moyen du parc de matériel roulant existant est d'environ 20 ans, se rapprochant du seuil de remplacement de 30 ans. L'accroissement du nombre de passagers et l'intensification de la concurrence entre les exploitants, ainsi que les niveaux élevés de confort qu'attendent les passagers poussent tous les exploitants à remplacer, à mettre à niveau ou à moderniser leur matériel roulant. Compte tenu de l'utilisation plus élevée de l'infrastructure existante, la modernisation de l'équipement de signalisation est aussi cruciale pour améliorer la sécurité et la capacité du réseau.</p> <p>À court terme, un grand nombre d'appels d'offres, surtout en Europe et en Amérique du Nord, ont été annoncés en vue de remplacer le matériel roulant, et les gestionnaires d'infrastructure investissent dans la modernisation du matériel de signalisation.</p>
Libéralisation des marchés du transport sur rail	Matériel roulant et services	Europe	→	↑	<p>La création des conditions de marché libre pour les nouveaux exploitants ferroviaires a un effet positif sur la demande de matériel roulant et de services, pour le transport des passagers et des marchandises. La libéralisation du transport qui a commencé en Europe s'étendra au fil du temps et offrira de nouveaux débouchés, surtout dans le domaine des services. La plupart des exploitants publics effectuent la majeure partie de leurs services d'entretien à l'interne, mais certains ont commencé à impartir leurs principaux processus d'entretien, comme les exploitants privés.</p> <p>Parce que les nouvelles franchises sont attribuées progressivement en Europe, l'effet de la libéralisation demeure modéré à court terme, mais devrait s'accroître avec le temps. La situation économique actuelle limite la capacité des exploitants d'impartir les services de maintenance.</p>

↑ Indique une tendance favorable dans les segments de marché où nous livrons concurrence.

→ Indique une tendance neutre dans les segments de marché où nous livrons concurrence.

Les tendances générales sont positives pour l'industrie du transport sur rail, devraient entraîner des changements dans les politiques d'investissement vers une infrastructure de transport plus durable, et incitent les exploitants à remplacer ou à moderniser leurs parcs pour répondre à la demande accrue de transport, aux attentes évolutives des passagers et aux limites de fonctionnement.

Un grand nombre d'appels d'offres ont été annoncés pour les trois prochaines années civiles

À court terme, nous prévoyons que les inducteurs de marché auront un effet global positif sur notre marché. Des commandes élevées de remplacement du matériel roulant sont planifiées à l'échelle internationale au fur et à mesure que nos clients continuent d'investir dans leurs réseaux de transport. Par

conséquent, nous prévoyons que la récession actuelle n'aura qu'un effet restreint sur le marché du rail pour le moment. Nous nous attendons à ce que le marché pour les années civiles 2007 à 2009 demeure à un niveau élevé, même s'il sera inférieur à celui des années civiles 2006 à 2008 au cours desquelles le marché a enregistré une croissance extraordinaire de 10 % par rapport aux années civiles 2005 à 2007.

Projet	Pays	Segment	Nombre possible de voitures ⁽¹⁾
Trains à grande vitesse en Chine	Chine	Trains à grande vitesse	3 000
Thameslink, Londres	Royaume-Uni	Trains suburbains et trains régionaux	1 300
TGV Prochaine génération	France	Trains à très grande vitesse	1 200
Remplacement interurbain	Allemagne	Trains interurbains	1 100
Remplacement interurbain	Suisse	Trains interurbains	750
Porteur Hyperdense	France	Trains interurbains	650
Métro indien	Inde	Voitures de métro	550
Porteur Polyvalent	France	Trains régionaux	550
Lignes de Picadilly, Londres	Royaume-Uni	Voitures de métro	550
Sochi	Russie	Trains suburbains	350
Métro de Montréal	Canada	Voitures de métro	340
Métro de Stockholm	Suède	Voitures de métro	240
Tramways de Berlin	Allemagne	Véhicules légers sur rail	200
Véhicules légers sur rail de Toronto	Canada	Véhicules légers sur rail	200
Trenitalia Alta Velocità	Italie	Trains à très grande vitesse	160
Locomotives de Trenitalia	Italie	Locomotives	100

(1) Contrats de base seulement, les options ne sont pas comprises.

Sélection des principaux appels d'offres prévus

La concrétisation des appels d'offres prévus est tributaire d'un niveau soutenu des dépenses publiques. Nous croyons que l'investissement dans le transport sur rail demeurera une priorité dans les dépenses publiques, même si le financement se fera rare en général. Plus de 80 % des projets susmentionnés sont envisagés par de grands exploitants publics bien financés. Les plans de relance, qui ont été annoncés par les gouvernements en Europe, en Asie et en Amérique du Nord, peuvent être bénéfiques, accélérant sans doute certains des projets. Cependant, la plupart des investissements annoncés seront étalés sur plusieurs années, avec un effet à court terme positif restreint sur notre industrie.

Nous croyons que la majorité des appels d'offres prévus pour les trois prochaines années civiles ont de grandes chances de se concrétiser et que l'incidence de la récession devrait se limiter à certains retards. La taille réelle du marché dépendra du lancement en temps voulu des appels d'offres prévus. Afin de nous concentrer sur les appels d'offres les plus prometteurs, nous avons fait une analyse poussée des occasions à la lumière de la conjoncture économique actuelle ainsi que des produits y répondant le mieux.

Nous avons la conviction d'être bien positionnés pour tirer parti du marché croissant du rail : nous avons les bons produits pour répondre à la demande de transport écologique et la capacité appropriée pour exécuter notre carnet de commandes et les commandes futures.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Croissance record des revenus et du BAII

Nous avons amélioré notre marge BAII pour le quatrième exercice d'affilée, atteignant 5,3 %, et obtenu une croissance des revenus supérieure à 10 % pour un deuxième exercice d'affilée. Dans ce contexte, nous sommes parvenus à maintenir un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0. Nous disposons d'un solide carnet de commandes de 24,7 milliards \$,

représentant une moyenne de 2,5 années de revenus, qui mènera une croissance additionnelle des revenus en monnaie d'origine au cours de l'exercice qui vient. Nous prenons des mesures proactives pour contrôler l'incidence de la récession sur nos activités et améliorer davantage notre structure de coûts et notre position vis-à-vis de nos concurrents.

Résultats d'exploitation ⁽¹⁾				
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
	2009	2008 ⁽²⁾	2009	2008 ⁽²⁾
Revenus				
Matériel roulant	1 922 \$	1 545 \$	6 663 \$	4 894 \$
Services	365	389	1 529	1 474
Systèmes et signalisation ^{(3) (4)}	365	443	1 564	1 425
Total des revenus	2 652	2 377	9 756	7 793
Coût des ventes	2 193	2 004	8 173	6 508
Marge	459	373	1 583	1 285
Frais de vente et d'administration	207	210	843	739
Recherche et développement	37	28	120	102
Autres dépenses (revenus) ⁽⁵⁾	21	(2)	(19)	(4)
BAIIA avant élément spécial	194	137	639	448
Amortissement	30	28	124	109
BAII avant élément spécial	164	109	515	339
Élément spécial ⁽⁶⁾	-	-	-	162
BAII	164 \$	109 \$	515 \$	177 \$
(en pourcentage des revenus)				
Marge	17,3 %	15,7 %	16,2 %	16,5 %
BAIIA	7,3 %	5,8 %	6,5 %	3,7 % ⁽⁷⁾
BAII	6,2 %	4,6 %	5,3 %	2,3 % ⁽⁸⁾

- (1) Les résultats d'exploitation des entités 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'effet de la hausse des taux de change de l'euro et des autres devises européennes par rapport au dollar américain a une incidence positive sur les revenus et négative sur les dépenses, tandis que la baisse des taux de change aurait l'effet inverse (défini comme « incidence positive des taux de change » et « incidence négative des taux de change »). Se reporter à la rubrique Taux de change de la section Autres pour les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses.
- (2) En date du 1^{er} février 2008, nous avons changé notre convention d'affectation des frais généraux, selon laquelle tous les frais d'administration sont maintenant passés en charges à mesure qu'ils sont engagés (se reporter à la rubrique Modifications de conventions comptables de la section Autres pour plus de détails). Les chiffres comparatifs comprennent des reclassements du coût des ventes de 53 millions \$ et de 195 millions \$ aux frais de vente et d'administration respectivement pour le quatrième trimestre et l'exercice terminés le 31 janvier 2008.
- (3) Les revenus tirés des systèmes et signalisation sont présentés sous Autres revenus dans les états des résultats consolidés.
- (4) Excluant la tranche du matériel roulant des commandes de systèmes fabriqué par nos autres divisions.
- (5) Comprennent la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers, les pertes (les gains) de change, les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations), les pertes (les gains) découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation et les pertes (les gains) sur cessions d'immobilisations corporelles et actifs incorporels.
- (6) L'élément spécial pour l'exercice 2008 a trait à la radiation de la valeur comptable de notre placement dans Metronet.
- (7) BAIIA de 5,7 % avant élément spécial.
- (8) BAII de 4,4 % avant élément spécial.

Revenus par région géographique							
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier				Exercices terminés les 31 janvier		
	2009		2008		2009		2008
Europe	1 930 \$	73 %	1 752 \$	74 %	7 383 \$	76 %	5 782 \$ 74 %
Asie-Pacifique	379	14 %	257	11 %	1 091	11 %	919 12 %
Amérique du Nord	272	10 %	288	12 %	1 003	10 %	888 11 %
Autres	71	3 %	80	3 %	279	3 %	204 3 %
	2 652 \$	100 %	2 377 \$	100 %	9 756 \$	100 %	7 793 \$ 100 %

Revenus de matériel roulant

L'augmentation de 377 millions \$ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à l'accroissement des activités :

- dans le segment des trains régionaux, en particulier aux Pays-Bas, au Royaume-Uni et en France (377 millions \$); et
- dans le segment des locomotives, principalement en Allemagne et en Espagne (139 millions \$).

Cette augmentation a été en partie contrebalancée par l'incidence négative des taux de change (169 millions \$).

L'augmentation de 1,8 milliard \$ pour l'exercice est principalement attribuable à l'accroissement des activités :

- dans le segment des trains régionaux, en particulier aux Pays-Bas, en France, au Royaume-Uni, en Allemagne et en Suède (966 millions \$); et
- dans le segment des locomotives, principalement en Allemagne, en Italie et en Espagne (396 millions \$).

L'augmentation reflète également l'incidence positive des taux de change de 145 millions \$.

Revenus de services

La diminution de 24 millions \$ pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

- une incidence négative des taux de change (68 millions \$).

En partie contrebalancée par l'accroissement des activités :

- en Europe (40 millions \$), surtout au Royaume-Uni; et
- en Amérique du Nord (14 millions \$).

L'augmentation de 55 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- une hausse des revenus en Europe (62 millions \$), découlant surtout de l'accroissement des activités au Royaume-Uni; et à
- l'accroissement du niveau d'activité en Amérique du Nord (37 millions \$).

Cette augmentation a été en partie contrebalancée par l'incidence négative des taux de change (35 millions \$).

Revenus de systèmes et signalisation

La diminution de 78 millions \$ pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

- l'incidence négative des taux de change (49 millions \$); et à
- la réduction de la portée du contrat de signalisation des lignes souterraines de Metronet (39 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- l'accélération d'un projet de système en Afrique du Sud (25 millions \$).

L'augmentation de 139 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable :

- au versement de 95 millions £ (189 millions \$) à Westinghouse Rail Systems Limited (« WRS ») pour la réduction de la portée de son contrat de sous-traitance de signalisation des lignes souterraines de Metronet, qui, en vertu de la comptabilisation par contrat, a donné lieu à une augmentation des coûts et des revenus du même montant (marge de néant);
- à l'accroissement des activités en signalisation (80 millions \$); et
- à l'accélération d'un projet de système en Afrique du Sud (60 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la réduction de la portée du contrat de signalisation des lignes souterraines de Metronet (141 millions \$).

Marge BAII avant élément spécial

La progression de 1,6 point de pourcentage pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

- une meilleure exécution des contrats de service;
- une meilleure absorption des frais de vente et d'administration en raison de la hausse des revenus; et à
- un gain réalisé lors de la vente de propriétés.

En partie contrebalancés par :

- un rajustement de la capacité au Royaume-Uni.

L'augmentation de 0,9 point de pourcentage pour l'exercice est principalement attribuable à :

- une meilleure exécution des contrats de service;
- une meilleure absorption des frais de vente et d'administration en raison de la hausse des revenus;
- un gain net lié aux fluctuations de taux de change et à certains instruments financiers comptabilisés à la juste valeur; et à
- un gain à la vente des propriétés.

En partie contrebalancés par :

- une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant attribuable au nombre élevé de contrats en cours de démarrage et au règlement d'une réclamation en cours d'un client en Amérique du Nord; et par
- un rajustement de la capacité au Royaume-Uni.

Flux de trésorerie disponibles				
	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
	2009	2008	2009	2008
BAll	164 \$	109 \$	515 \$	177 \$
Éléments hors caisse :				
Amortissement	30	28	124	109
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles	(11)	(1)	(32)	(3)
Rémunération à base d'actions	7	8	26	17
Élément spécial	-	-	-	162
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	261	462	(12)	357
Additions nettes d'immobilisations corporelles et d'actifs incorporels	(91)	(81)	(141)	(131)
Flux de trésorerie disponibles	360 \$	525 \$	480 \$	688 \$

La diminution de 165 millions \$ pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

- l'écart négatif, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (201 millions \$) (voir l'explication ci-après).

En partie contrebalancé par :

- l'amélioration de la rentabilité (55 millions \$).

La diminution de 208 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- l'écart négatif, par rapport à l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (369 millions \$) (voir l'explication ci-après).

En partie contrebalancé par :

- l'amélioration de la rentabilité avant élément spécial hors caisse (176 millions \$).

Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation

Les rentrées de fonds de 261 millions \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2009 sont essentiellement attribuables :

- à l'accélération de la production des projets reçus au cours des exercices 2007 et 2008, entraînant un accroissement des créditeurs et frais courus, en partie compensée par une diminution des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme et une augmentation des stocks; et

- au règlement susmentionné d'une réclamation en cours d'un client en Amérique du Nord, donnant lieu à une baisse des débiteurs.

Les sorties de fonds de 12 millions \$ pour l'exercice 2009 sont essentiellement attribuables :

- au règlement susmentionné de 95 millions £ (189 millions \$) à WRSL.

En partie contrebalancé par :

- l'accélération de la production des projets reçus au cours des exercices 2007 et 2008, entraînant un accroissement des créditeurs et frais courus, en partie compensée par une diminution des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme et une augmentation des stocks; et par
- le règlement susmentionné d'une réclamation en cours d'un client en Amérique du Nord, donnant lieu à une baisse des débiteurs.

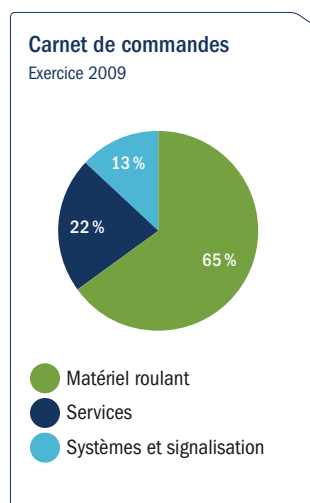
Les rentrées de fonds de 462 millions \$ pour le quatrième trimestre de l'exercice 2008 étaient surtout attribuables à une augmentation des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme et des créditeurs et frais courus, en partie contrebalancée par un accroissement des stocks et des débiteurs. Les rentrées de fonds de 357 millions \$ pour l'exercice 2008 sont surtout attribuables à une augmentation des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme et une diminution des stocks, en partie contrebalancées par le versement de cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite (135 millions \$), une augmentation des débiteurs et une diminution des créditeurs et frais courus.

Ratio de nouvelles commandes sur revenus de un dans un contexte de croissance élevée des revenus

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus				
(en milliards de dollars)	Quatrièmes trimestres terminés les 31 janvier		Exercices terminés les 31 janvier	
	2009	2008	2009	2008
Matériel roulant	2,1 \$	2,7 \$	6,3 \$	7,7 \$
Services	0,2	0,9	2,2	2,4
Systèmes et signalisation	0,3	0,3	1,3	1,2
	2,6 \$	3,9 \$	9,8 \$	11,3 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,0	1,6	1,0	1,5

Pour le quatrième trimestre de l'exercice 2009, nous avons atteint un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0, dans le contexte d'une augmentation de 12 % des revenus par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. La diminution des nouvelles commandes est surtout imputable à la baisse de volume des nouvelles commandes en Amérique du Nord pour du matériel roulant et des services, en Europe pour des services, ainsi qu'à l'incidence négative des taux de change (268 millions \$). La diminution des services pour le quatrième trimestre résulte d'un décalage temporel parce que les nouvelles commandes de l'exercice 2009 totalisent essentiellement le même montant que celles de l'exercice 2008.

Après les nouvelles commandes records des deux derniers exercices, qui dépassent 11,0 milliards \$, et un ratio de nouvelles commandes sur revenus supérieur à 1,5, nous avons atteint un volume moins élevé mais solide de 9,8 milliards \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0 dans le contexte d'une augmentation de 25 % des revenus). La baisse du volume de nouvelles commandes est surtout imputable à des volumes inférieurs de commandes de matériel roulant en Europe et en Asie.



Nous avons reçu les commandes importantes suivantes au cours de l'exercice 2009 :

Client	Produit	Nombre de véhicules	Matériel roulant	Services	Systèmes
Land Transport Authority de Singapour (LTA), Singapour	Voitures de métro sans conducteur <i>MOVIA</i>	219	380 \$	- \$	- \$
Chemins de fer d'État suédois, SJ AB, Suède	Trains à grande vitesse <i>REGINA</i>	80	349	-	-
Société de transport de Bruxelles (STIB), Belgique	Tramways <i>FLEXITY Outlook</i>	87	285	-	-
Railpool, Allemagne	Locomotives <i>TRAXX</i>	58	276	-	-
New Jersey Transit Corporation, États-Unis	Locomotives à propulsion bi-mode pour train de passagers	26	262	-	-
New Jersey Transit Corporation, États-Unis	Locomotives électriques ALP-46A	27	229	-	-
Agence métropolitaine de transport, Canada	Locomotives à propulsion bi-mode pour train de passagers, y compris les pièces de rechange	20	223	-	-
Réseau Express Régional (RER) de Bruxelles, Belgique	Sous-contrat pour les rames à éléments multiples	-	214	-	-
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), France	Locomotives diesels-électriques <i>TRAXX</i>	45	203	-	-
RENFE, Espagne	Contrat de 14 ans pour la maintenance de 45 rames de trains à grande vitesse AVE S-130	-	-	202 ⁽¹⁾	-
Municipalité métropolitaine de Bursa, Turquie	Véhicules légers sur rail <i>FLEXITY Swift</i> , y compris les pièces de rechange	30	138	-	-
Delhi Metro Rail Corporation Ltd., Inde	Voitures de métro <i>MOVIA</i>	84	137	-	-
Chemins de fer d'État danois, Danemark	Trains <i>CONTESSA</i>	30	118	-	-
New Southern Railway, Royaume-Uni	Automotrices électriques <i>ELECTROSTAR</i>	44	107	-	-
Ville et comté de San Francisco, États-Unis	Contrat de huit ans d'exploitation et de maintenance du système de navettes automatisé	-	-	-	101
Railpool, Allemagne	Voitures à deux niveaux à louer aux Chemins de fer d'État danois	45	101	-	-

(1) Le contrat inclut le partenaire de consortium. Seule la valeur de notre participation est indiquée.

Nous avons également reçu trois commandes importantes de matériel roulant et de services de clients non divulgués d'une valeur totale de 343 millions \$. Au cours de l'exercice 2009, nous avons franchi une étape importante, menant à la prolongation d'un contrat de services entraînant des nouvelles commandes de 166 millions \$ et nous avons comptabilisé la tranche résiduelle d'un contrat existant de maintenance de 30 ans, donnant lieu à des nouvelles commandes totalisant 587 millions \$.

En outre, Deutsche Bahn AG (« DB ») a signé une entente-cadre pour la fourniture de 800 voitures à deux niveaux, évaluées à environ 1,5 milliard € (2,1 milliards \$), qui n'était pas inscrit dans le carnet de commandes au 31 janvier 2009. La nouvelle génération améliore encore le rendement du parc de DB en combinant la technologie des automotrices avec un parc moderne de voitures à deux niveaux écoénergétiques. Par conséquent, DB améliore sa position à l'égard des concurrents pour les offres de transport régional.

Carnet de commandes		
(en milliards de dollars)	31 janvier 2009	31 janvier 2008
Matériel roulant ⁽¹⁾	16,8 \$	20,5 \$
Services	5,4	6,6
Systèmes et signalisation	2,5	3,8
	24,7 \$	30,9 \$

(1) Dont 10,8 milliards \$, ou 64 % du carnet de commandes du matériel roulant, avaient un degré d'achèvement de 0 % à 25 % au 31 janvier 2009 (14,8 milliards \$, ou 72 %, au 31 janvier 2008).

La diminution était principalement attribuable à la dépréciation de devises au 31 janvier 2009 comparativement au 31 janvier 2008, principalement l'euro et la livre sterling par rapport au dollar américain (6,2 milliards \$).

Augmentation des effectifs parallèlement à la hausse des revenus

	31 janvier 2009	31 janvier 2008
Nombre total d'employés ⁽¹⁾	34 200	31 500
Pourcentage d'employés visés par des conventions collectives	64 %	56 %

(1) Comprend respectivement 4800 et 3600 employés contractuels aux 31 janvier 2009 et 2008.

L'augmentation de 9 % du nombre total d'employés est surtout attribuable à l'accroissement des ressources en Europe, particulièrement en Allemagne, en Suède, en Suisse et en France, pour les nouveaux projets et la prolongation des projets existants, ainsi qu'en Asie par suite de l'ouverture du nouveau site de production en Inde. Nous avons ajouté 2700 nouveaux employés dans l'organisation, surtout en exploitation, ingénierie et gestion de projet.

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN	119
RISQUES ET INCERTITUDES	122
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	126
INSTRUMENTS FINANCIERS	133
ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	133
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	137
TAUX DE CHANGE	138
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS	138
PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES	139

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Engagements et éventualités

Nos engagements et éventualités sont décrits à la Note 26 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle

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

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'un manquement. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement (s'étalant de 1 an à 17 ans), un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. Dans le cas d'un manquement, nous procédons habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. Nous sommes habituellement rémunérés pour ces services.

Les garanties portant sur la valeur résiduelle procurent aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies à la fin d'un arrangement de financement dont la durée est habituellement de 1 an à 17 ans. La valeur de l'actif sous-jacent pourrait être touchée par un certain nombre de facteurs. Afin de réduire le risque auquel nous sommes exposés, les biens donnés en garantie doivent généralement, en vertu des arrangements de financement, respecter certaines conditions contractuelles de retour afin d'exercer la garantie. Si elle est réalisée, la garantie portant sur la valeur résiduelle prévoit un paiement limité contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, lequel équivaut habituellement aux premières pertes par rapport à un niveau garanti. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie que si l'actif sous-jacent est vendu à un tiers.

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

Engagements de financement

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

Au 31 janvier 2009, nous avions des engagements de financement totalisant 0,8 milliard \$ liés à quatre clients relativement à la vente future d'avions, dont les livraisons sont prévues d'ici à l'exercice 2013. Nous réduisons nos risques de crédit et de taux d'intérêt en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement qui doivent être satisfaites par les parties faisant l'objet de la garantie avant que ces dernières puissent bénéficier de notre engagement. Durant l'exercice 2009, nous avons mis en place des financements pour des clients totalisant 1,2 milliard \$ (2,0 milliards \$ au cours de l'exercice 2008).

Nous sommes d'avis que nous pourrions respecter nos engagements de financement envers nos clients au moyen de financements de tiers. Toutefois, notre capacité de respecter nos engagements de financement pourrait souffrir de difficultés financières dans l'industrie de l'aviation commerciale en général et de certains clients en particulier, et de notre solvabilité actuelle et future.

Autres engagements et éventualités

Dans le cadre de nos contrats avec Metronet pour la modernisation du métro de Londres, nous nous sommes engagés à fournir des garanties (cautionnements et lettres de crédit) à l'appui de nos obligations. Ces engagements se prolongent jusqu'à l'année civile 2018. Au 31 janvier 2009, des cautionnements venant à échéance en 2013 et totalisant 150 millions £ (216 millions \$) étaient en vigueur. La période de validité des cautionnements doit être reconduite d'année en année. Dans le cas où les cautionnements ne seraient pas reconduits, nous pourrions devoir fournir, dans l'année qui suit, d'autres garanties qui pourraient réduire les montants disponibles en vertu de la facilité de lettres de crédit de BT.

Soutien financier de l'État

Au 31 janvier 2009, BA avait investi 3,8 milliards \$ dans l'outillage des programmes ainsi que d'autres montants importants dans le développement des produits et des immobilisations corporelles. Nous recevons un soutien financier de divers paliers gouvernementaux, lié au développement d'avions.

Certains programmes de soutien financier exigent que nous remboursions des montants aux gouvernements, au moment de la livraison des produits, lorsqu'est atteint un niveau minimal convenu de ventes de produits connexes. Si le niveau minimal convenu n'est pas atteint, aucun montant n'est remboursable. Nous comptabilisons le montant payable aux gouvernements au moment où le produit donnant lieu à ce paiement est livré. En ce qui a trait aux programmes d'avions de notre secteur aéronautique, nous avons reçu des gouvernements canadiens fédéral et provinciaux un investissement gouvernemental éventuellement remboursable totalisant 546 millions \$ CAN au 31 janvier 2009 (442 millions \$ convertis au taux de clôture du bilan). À l'égard de ce soutien gouvernemental, le montant total remboursé s'élevait à 496 millions \$ CAN au 31 janvier 2009 (401 millions \$ convertis au taux de clôture du bilan). Le solde maximum non actualisé estimatif à rembourser en vertu de ces programmes, principalement fondé sur les livraisons futures d'avions, totalisait 488 millions \$ CAN (395 millions \$) au 31 janvier 2009.

En outre, nous avons reçu du gouvernement britannique un investissement conditionnellement remboursable totalisant 20 millions £ au 31 janvier 2009 (29 millions \$ convertis au taux de clôture du bilan), montant surtout remboursable si certaines conditions, comme les niveaux d'emploi minimums, ne sont pas respectées pour certaines périodes.

Dans le cadre du programme d'avions CSeries, nous avons accepté des offres d'investissements remboursables des gouvernements du Canada et du Québec, de même que des départements de l'Irlande du Nord et du gouvernement britannique. Aucun montant n'a encore été reçu.

Litiges

Le 7 février 2005, le Teamsters Local 445 Freight Division Pension Fund (« Teamsters ») a intenté un recours collectif devant le tribunal américain du Southern District of New York contre la Société, Bombardier Capital Inc., Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation (« BCMSC ») et autres pour violations présumées des lois fédérales sur les valeurs mobilières relatives aux certificats de titres de premier rang/subordonnés avec flux identiques de série 2000-A (Senior/Subordinated Pass-Through Certificates, Series 2000-A) de BCMSC échéant le 15 janvier 2030. Le 15 avril 2005, les demandeurs ont déposé une réclamation modifiée au nom d'un groupe présumé d'acheteurs sur le marché secondaire de certificats de titres de premier rang/subordonnés avec flux identiques de série 1998-A, de série 1998-B, de série 1998-C, de série 1999-A, de série 1999-B, de série 2000-A et de série 2000-B de BCMSC. Le 1^{er} août 2006, le tribunal a rejeté la demande d'autorisation pour permettre un recours collectif et, par la suite, Teamsters a demandé et obtenu la permission de déposer un appel interlocutoire de cette ordonnance devant la Cour d'appel des États-Unis pour le deuxième circuit. Le 14 octobre 2008, cette dernière a maintenu la décision de la Cour de première instance rejetant la demande de recours collectif. Le 28 octobre 2008, Teamsters a déposé une requête devant la Cour d'appel des États-Unis pour le deuxième circuit pour une nouvelle audience en formation plénière et un réexamen de la récente opinion exprimée par cette même cour. Le 8 décembre 2008, la Cour d'appel des États-Unis pour le deuxième circuit a émis une ordonnance rejetant la requête de nouvelle audience en formation plénière et la demande de réexamen des Teamsters. En février 2009, les parties ont conclu un accord de règlement sans frais pour Bombardier et, par conséquent, les parties ont déposé en cour de première instance une stipulation et ordonnance de rejet avec préjudice. Le règlement de ce litige sera final lorsque la Cour de première instance rendra son ordonnance.

La Société est aussi défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en cours devant divers tribunaux en matière de responsabilité liée à des produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des poursuites en cours au 31 janvier 2009, selon l'information actuellement disponible, la direction est d'avis que la résolution de ces actions judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Entités à détenteurs de droits variables

EDDV ⁽¹⁾ dans lesquelles la Société détient des droits variables importants	31 janvier 2009		31 janvier 2008	
	Actif	Passif	Actif	Passif
BA				
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux ⁽²⁾	6 369 \$	3 555 \$	6 970 \$	4 083 \$
BT				
Partenariats ⁽³⁾	1 094	1 015	1 468	1 350
Garantie de soutien à la vente	352	337	579	587
Comptes de dépôt en espèces donnés en garantie	59	59	82	82
	7 874	4 966	9 099	6 102
Moins actifs et passifs des EDDV consolidées :				
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux	9	-	16	7
Comptes de dépôt en espèces donnés en garantie	59	59	82	82
	68	59	98	89
Actifs et passifs des EDDV non consolidées	7 806 \$	4 907 \$	9 001 \$	6 013 \$

(1) Voir la Note 27 – Entités à détenteurs de droits variables, afférente aux états financiers consolidés.

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

(3) Nous sommes partie à des partenariats en vue de fournir du matériel de transport sur rail, des travaux de génie civil et des services à long terme connexes, comme l'exploitation et l'entretien du matériel de transport sur rail. Nos liens avec ces entités découlent principalement de placements en actions et de contrats de fabrication, de vente et de service à long terme.

Les passifs comptabilisés par suite de la consolidation de certaines EDDV ne constituent pas des droits additionnels sur nos actifs généraux. Ils représentent plutôt des droits sur des actifs particuliers des EDDV consolidées. Par ailleurs, les actifs constatés par suite de la consolidation de certaines EDDV ne représentent pas des actifs additionnels qui pourraient

être utilisés pour satisfaire à des réclamations visant nos actifs généraux.

La consolidation de la dette résultant de l'application de la NOC-15 est habituellement exclue du calcul de nos ratios de clauses financières restrictives.

Arrangements financiers

Outre les contrats de location hors bilan présentés à la rubrique Liquidités et sources de financement de la section Sommaire, nous avons conclu un contrat de cession-bail de 150 millions \$ d'une durée de trois ans avec un tiers au cours de l'exercice 2008. En vertu de ce contrat, nous pouvons vendre certains avions d'affaires et les relouer pour une période de 24 mois. Nous

avons le droit de racheter les avions au cours de la période de location à des prix prédéterminés. Des avions dont la valeur totalisait respectivement 52 millions \$ et 40 millions \$ ont été vendus et reloués aux 31 janvier 2009 et 2008 relativement à ces contrats de cession-bail.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes décrits ci-après sont ceux qui pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels nous faisons face. D'autres risques

et incertitudes dont nous n'avons pas connaissance à l'heure actuelle, ou que nous estimons négligeables pour le moment, peuvent également nuire à nos activités. Dans la mesure du possible, nous appliquons des pratiques d'évaluation, de réduction et de gestion des risques afin de diminuer la nature et la portée de ces risques.

Risque lié à la conjoncture économique	Une perte potentielle imputable à des conditions économiques défavorables, comme un ralentissement macroéconomique dans d'importants marchés, pourrait se traduire par une baisse des nouvelles commandes, des annulations ou des reports de commandes, la réduction des activités de production, des mises à pied d'employés ou la cessation de leur emploi, et pourrait également avoir une incidence défavorable pour nos clients et fournisseurs. Les incidences du risque lié à la conjoncture économique sont discutées dans les rubriques Contexte commercial de chacune des sections Sommaire, BA et BT.
Risque lié au contexte commercial	Perte potentielle imputable aux facteurs de risques externes, notamment la situation financière de l'industrie du transport aérien et des principaux exploitants ferroviaires, les politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation, la modification des priorités gouvernementales et les réductions possibles des dépenses de certains organismes gouvernementaux, l'aide gouvernementale aux exportations, les politiques du commerce international, la concurrence d'autres entreprises, ainsi que des clauses de portée des conventions collectives de pilotes qui viendraient réduire l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux. De plus, les actes de terrorisme, les risques pour la santé dans le monde et l'instabilité politique, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde pourraient entraîner une diminution des commandes ou leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes existant pour certains de nos produits.
Risque d'exploitation	Perte potentielle découlant des risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de garanties de rendement des produits et de sinistres, de risques réglementaires et juridiques, de risques environnementaux, des risques de santé et de sécurité, ainsi que de la dépendance à l'égard des clients, des fournisseurs et en matière de ressources humaines. En outre, les grands projets complexes sont courants dans le cadre de nos activités, y compris les contrats à prix fixe. Nous sommes aussi assujettis à des risques liés aux problèmes de gestion de la production et de l'exécution de projets et de l'approvisionnement, à la fiabilité des systèmes informatiques, ainsi qu'à l'intégration réussie des nouvelles acquisitions.
Risque de financement	Perte potentielle liée aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, aux clauses restrictives des conventions d'emprunt, au soutien financier fourni en faveur de certains clients, de même qu'à l'aide gouvernementale.
Risque de marché	Perte potentielle imputable aux mouvements néfastes des taux du marché, y compris les fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt, les baisses de valeur résiduelle et les hausses de prix des produits de base.

Risque lié au contexte commercial

Situation financière de l'industrie aérienne

La situation financière et la viabilité de l'industrie aérienne influent sur la demande d'avions commerciaux de BA. La pression continue sur les coûts au sein de l'industrie du transport aérien exerce une tension sur les prix des produits de BA. Nous devons relever le défi de trouver des moyens de réduire

les coûts et d'améliorer la productivité pour maintenir une position favorable sur le marché à des marges bénéficiaires acceptables. La perte d'une grande société aérienne comme client ou la résiliation d'un contrat pourrait réduire considérablement nos revenus.

Risque d'exploitation

Développement de nouveaux produits et services

Les principaux marchés dans lesquels nous menons nos activités subissent des changements en raison de l'apparition de nouvelles technologies. Afin de répondre aux besoins de nos clients, nous devons constamment concevoir de nouveaux produits et mettre à niveau les produits et services existants, en plus d'investir dans de nouvelles technologies et de les développer, ce qui pourrait nécessiter d'importants investissements. Le lancement de nouveaux produits exige un engagement considérable au titre de la recherche et du développement, qui n'est pas toujours couronné de succès.

Nos revenus peuvent être touchés si nous investissons dans des produits qui ne remportent pas la faveur du marché, si la demande ou la préférence de la clientèle change, si les produits ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation ou encore si les produits ne sont pas mis en marché en temps voulu ou deviennent désuets. Nous sommes assujettis à des exigences très strictes en matière de certification et d'approbation, qui peuvent varier selon le pays et retarder la certification de nos produits. Le non-respect des exigences réglementaires actuelles ou futures imposées par Transports Canada, la Federal Aviation Administration, l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne, le Transport Safety Institute et les organismes de réglementation des chemins de fer nationaux ou autres organismes de réglementation pourrait entraîner une interruption de service des produits que nous avons vendus.

Partenaires commerciaux

Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats par BT, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Le succès de ces partenariats est tributaire de notre exécution satisfaisante et de celle de nos partenaires d'affaires. Le manquement des partenaires d'affaires à remplir leurs obligations contractuelles pourrait nous assujettir à d'autres obligations financières et obligations d'exécution qui pourraient provoquer une hausse de coûts, entraîner des délais imprévus et se traduire par des pertes ou une réduction de valeur des actifs. En outre, le retrait d'un partenaire d'un consortium au cours de la période de soumission, en particulier dans le secteur d'activité des systèmes de BT, pourrait entraîner la perte de nouvelles commandes potentielles.

Pertes découlant des garanties de rendement des produits et des sinistres

Les produits que nous fabriquons sont très complexes et hautement techniques et peuvent comporter des défauts difficiles à détecter ou à corriger. Nos produits doivent respecter des exigences très strictes en matière de certification ou d'approbation, ainsi que des spécifications précises stipulées dans chaque contrat avec un client. Les défauts de nos produits peuvent être décelés par le client après leur livraison. Dans de tels cas, nous pouvons ne pas être en mesure de les corriger en temps opportun, voire de les corriger. L'occurrence de défauts et de défaillances dans

nos produits pourrait donner lieu à des réclamations en vertu de garanties, entacher notre réputation et entraîner une perte de clientèle. La correction de telles déficiences peut nécessiter d'importants investissements.

De plus, en raison de la nature de nos activités, nous pouvons faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents ou de désastres impliquant nos produits ou des produits pour lesquels nous avons fourni des services, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès, et ces accidents peuvent inclure des accidents attribuables à des facteurs climatiques ou à une erreur de pilotage ou de conduite. Nous ne pouvons être certains que nos assurances suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que nous serons en mesure d'obtenir une couverture d'assurance suffisante et à un coût acceptable à l'avenir.

Risques réglementaires et juridiques

Nous sommes exposés à de nombreux risques liés aux nouveaux règlements ou aux procédures judiciaires auxquelles nous sommes actuellement partie ou qui pourraient être intentées dans l'avenir. Dans le cours normal de nos activités, nous sommes partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de livraison tardive de biens ou de prestations de services, des affaires en matière de responsabilité du fait des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Les litiges peuvent occasionner des pertes excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et nos provisions pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en bout de ligne.

Risques environnementaux

Nos produits, ainsi que nos activités de fabrication et d'entretien, sont soumis, dans chaque territoire où nous exerçons nos activités, à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le rendement ou le contenu d'un produit, la pollution de l'air et de l'eau, l'utilisation, l'enlèvement, l'entreposage, le transport, l'étiquetage et les émissions de substances dangereuses, les risques pour la santé humaine découlant de l'exposition à des matières dangereuses ou toxiques et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés sur et sous nos propriétés (que la contamination ait été causée ou non par nous) ou sur ou sous d'autres propriétés et provoquée par nos activités actuelles ou passées.

Les exigences environnementales réglementaires ou leur application pourraient devenir plus rigoureuses à l'avenir et nous pourrions devoir engager des coûts supplémentaires pour nous y conformer. En outre, nous pouvons avoir des responsabilités contractuelles ou autres à l'égard de questions environnementales liées aux entreprises, produits ou propriétés que nous avons fermés, vendus ou autrement cédés, ou que nous fermerons, vendrons ou céderons.

Clients et fournisseurs

Nous dépendons d'un nombre limité de clients et nous croyons que nous continuerons de le faire. Par conséquent, la perte d'un seul client pourrait entraîner une baisse des ventes ou de notre part de marché. Étant donné que la majorité des clients de BT sont du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, les nouvelles commandes de BT sont tributaires des budgets et des politiques en matière de dépenses du secteur public.

Nos activités de fabrication dépendent d'un nombre limité de fournisseurs pour la livraison de matériaux, la prestation de services et la livraison d'importants composants, dont l'aluminium, le titane, des moteurs, des ailes, des nacelles et des fuselages pour BA, et des matières premières (acier, aluminium) et d'importants composants (freins, portes, chauffage, aération et climatisation) pour BT. L'incapacité d'un ou de plusieurs des fournisseurs de respecter les spécifications de rendement, les normes de qualité et le calendrier de livraisons pourrait avoir une incidence néfaste sur notre capacité d'honorer nos engagements envers nos clients. Certains de ces fournisseurs participent au développement des produits, comme des plateformes d'avion ou de matériel roulant. Ils participent également à la livraison ultérieure de matériaux et d'importants composants et détiennent une partie de la propriété intellectuelle à l'égard des composants clés qu'ils développent. Par conséquent, nous concluons des contrats à long terme avec ces fournisseurs. Le remplacement des fournisseurs pourrait se révéler coûteux et prendre beaucoup de temps.

Ressources humaines (y compris les conventions collectives)

Le risque en matière de ressources humaines surviendrait si nous n'étions pas en mesure de recruter, fidéliser et stimuler des employés hautement compétents, notamment dans les activités de recherche et de développement qui sont essentielles à notre succès. De plus, nous avons conclu plusieurs conventions collectives qui viennent à échéance à différentes dates. Si nous ne sommes pas en mesure de renouveler ces conventions collectives lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, cela pourrait donner lieu à des arrêts ou conflits de travail.

Engagements à prix fixe et exécution de la production et des projets

Nous avons toujours offert et continuerons d'offrir une partie considérable de nos produits en vertu de contrats à prix fixe plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement du temps et des matériaux. En général, nous ne pouvons résilier unilatéralement ces contrats.

Nous faisons face à des risques liés à ces contrats, notamment des problèmes technologiques imprévus, des difficultés avec nos partenaires et sous-traitants et des difficultés logistiques qui pourraient entraîner des dépassements de coûts et des pénalités pour livraison tardive. De plus, les revenus et les coûts liés aux contrats à long terme sont fondés, en partie, sur des estimations qui reposent sur de nombreuses hypothèses, comme les prévisions de coûts des matériaux, de taux d'inflation, de taux de change, de productivité de la main-d'œuvre et de niveau d'emploi et de salaires, et sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, par l'incidence des modifications des commandes et par les retards de livraison.

Risque de financement

Liquidités et accès aux marchés financiers

Nous devons avoir continuellement accès aux marchés financiers pour appuyer nos activités. Pour satisfaire à nos besoins financiers, nous dépendons de nos liquidités, de notre dette et des flux de trésorerie découlant de notre exploitation. L'érosion de nos cotes de crédit, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de cautionnements, toute fluctuation importante des taux d'intérêt ou de la conjoncture économique, ou la perception négative sur les marchés financiers de la situation ou des perspectives financières pourraient gêner notre capacité d'accéder aux marchés financiers. Les cotes de crédit peuvent être touchées par de nombreux facteurs externes sur lesquels nous n'avons aucun contrôle et, par conséquent, rien ne garantit que nos cotes de crédit ne seront pas réduites à l'avenir.

Clauses restrictives des emprunts

Les conventions régissant certains de nos emprunts et nos facilités de lettres de crédit contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, limitent notre capacité :

- de contracter une dette additionnelle et de fournir des garanties;
- de rembourser la dette subordonnée;
- de créer ou de permettre certains privilèges;
- d'employer le produit de la vente d'actifs et des actions de filiales;
- de verser des dividendes et d'effectuer certains autres paiements assortis de restrictions;
- de créer ou de permettre des restrictions à la capacité de nos filiales de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres paiements;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées; et
- d'entreprendre certains regroupements, fusions ou cessions de la totalité ou d'une partie de nos actifs.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à notre capacité de financement de nos activités futures ou à nos besoins de capitaux, ou pourraient nous empêcher de nous engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient nous être bénéfiques.

En outre, nous sommes assujettis à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit de BA et de BT qui doivent être respectées à tous les trimestres. Les clauses financières restrictives de BA exigent un ratio minimum du BAIIA sur les charges fixes, un ratio maximum de la dette sur le capital et un ratio de la dette sur le BAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées. Les clauses financières restrictives de BT exigent des seuils minimums de capitaux propres et de liquidités, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le BAIIA, tous calculés en fonction de données distinctes de BT. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs d'endettement globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport.

Des événements sur lesquels nous n'avons pas de contrôle peuvent nuire à notre capacité de respecter ces clauses restrictives. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou notre incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait également entraîner un manquement en vertu de nos facilités de lettres de crédit, ce qui permettrait à nos banques d'exiger la constitution immédiate d'une garantie en espèces à l'égard de toutes nos lettres de crédit en cours et autoriserait nos porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Si le remboursement anticipé de notre dette est exigé, nous pourrions ne plus être en mesure de rembourser notre dette ou d'emprunter les fonds nécessaires à son refinancement.

Financement en faveur de certains clients

Nous consentons, de temps à autre, du financement d'avions régionaux aux clients. Nous pouvons aussi offrir du financement provisoire (en attendant la mise en place d'une solution de financement permanent), qui comprend des prêts consentis aux clients et, dans des cas très rares, le crédit-bail d'avions

aux clients. Nous courons le risque que certains clients, principalement des clients d'avions régionaux, ne puissent pas être en mesure d'obtenir du financement permanent.

Nous pouvons également offrir, directement ou indirectement, des garanties de crédit ou des garanties portant sur la valeur résiduelle à des sociétés aériennes, pour fournir un soutien au financement des sociétés aériennes ou à certaines structures d'accueil créées uniquement pour i) acheter nos avions régionaux et pour louer ces avions à des sociétés aériennes et ii) pour acheter des actifs financiers liés aux avions régionaux que nous fabriquons. En vertu de ces arrangements, nous devons faire des paiements au bénéficiaire de la garantie si le débiteur ou le locataire original omet de faire des paiements en vertu du contrat de location ou du prêt, ou encore si la valeur marchande ou la valeur de revente de l'avion est inférieure à la valeur résiduelle garantie à une date convenue, habituellement la date d'échéance des arrangements de financement et de location correspondants. Une tranche importante de ces garanties se rapporte à des débiteurs ou à des locataires d'origine qui ont une cote de crédit inférieure à une cote de première qualité.

Aide gouvernementale

De temps à autre, nous recevons divers types d'aide gouvernementale. Certains programmes de soutien financier exigent que nous versions des montants au gouvernement, au moment de la livraison des produits, lorsqu'est atteint un niveau minimal convenu de ventes de produits connexes. Le montant de l'aide gouvernementale relève de la politique des gouvernements et dépend des niveaux de dépenses gouvernementales et d'autres facteurs politiques et économiques. Nous ne pouvons pas prévoir si nous pourrions nous prévaloir d'aide gouvernementale dans l'avenir. La perte ou la réduction considérable de l'aide gouvernementale pourrait, entre autres, nuire aux hypothèses concernant nos liquidités à l'égard du développement des avions. Par ailleurs, toute aide gouvernementale future reçue par nos concurrents pourrait influencer négativement sur notre compétitivité, nos revenus et notre part de marché.

Risque de marché

Fluctuations de taux de change

Nos résultats financiers sont présentés en dollars américains, et une tranche de nos revenus et de nos coûts d'exploitation est libellée en devises autres que le dollar américain, en particulier en euros, en dollars canadiens et en livres sterling. Nos résultats d'exploitation sont donc touchés par les fluctuations de ces devises par rapport au dollar américain. Les fluctuations à long terme importantes des valeurs relatives des devises pourraient par conséquent avoir un effet néfaste sur notre rentabilité future.

Risque de taux d'intérêt

Nous sommes exposés au risque de variation de nos flux de trésorerie découlant des variations de taux d'intérêt en raison de nos actifs et passifs

financiers portant intérêt à des taux variables, y compris la dette à long terme convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables, et en raison de certains de nos engagements financiers et de nos obligations hors bilan au titre des prestations de retraite constituées. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation de taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. En outre, nous sommes exposés aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de revente, au moyen de nos instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur, y compris certains prêts et créances liées à des contrats de location d'avions commerciaux, des placements dans des titres, des titres déposés en garantie et certains dérivés.

Risque de valeur résiduelle

Nous sommes exposés au risque de valeur résiduelle en raison des garanties portant sur la valeur résiduelle liées au soutien des ventes d'avions régionaux. Dans le cadre de la vente d'avions régionaux, nous pouvons fournir des garanties portant sur la valeur résiduelle directement au client ou à la partie qui participe au financement aux termes d'une structure de financement à long terme. Des garanties portant sur la valeur résiduelle sont offertes

sous forme de tranche de la valeur de l'avion et sont toujours plafonnées. Si l'avion sous-jacent est vendu à la fin de la période de financement (ou, dans certaines circonstances limitées, pendant cette période), la valeur de revente est comparée au montant de la garantie portant sur la valeur résiduelle. Nous devons effectuer des paiements en vertu de ces garanties portant sur la valeur résiduelle si la valeur de revente de l'avion est inférieure à la limite supérieure de la tranche couverte par la garantie.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications de conventions comptables

Actifs incorporels

En février 2008, le CNC a publié le chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels », qui remplace le chapitre 3062, « Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels », et le chapitre 3450, « Frais de recherche et de développement ». Le chapitre 3064 établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels. Les dispositions ayant trait à la définition et à la comptabilisation initiale des actifs incorporels, y compris

les actifs incorporels générés en interne, sont uniformisées pour la plupart avec celles de l'IAS 38, « Immobilisations incorporelles » en vertu des IFRS. Ce chapitre entre en vigueur pour nos états financiers intermédiaires et annuels ouverts à compter du 1^{er} février 2009. Toutefois, nous avons choisi d'adopter ce chapitre de manière anticipée au 31 janvier 2009. L'adoption du chapitre 3064 n'a pas eu d'incidence sur nos états financiers consolidés, à l'exception du reclassement de certains postes du bilan. Les chiffres comparatifs ont été reclassés de la façon suivante :

	Présenté au 31 janvier 2008	Reclassement	Reclassé au 31 janvier 2008
Actif			
Stocks	5 106 \$ ⁽¹⁾	(14)\$ ⁽²⁾	5 092 \$
Immobilisations corporelles	2 980 \$	(1 248)\$ ⁽³⁾	1 732 \$
Actifs incorporels	- \$	1 451 \$	1 451 \$
Autres actifs	1 163 \$	(189)\$ ⁽⁴⁾	974 \$

(1) Après le reclassement de 1558 millions \$ des avances de clients des programmes aéronautiques.

(2) Composé des frais de développement de BT.

(3) Composé de l'outillage des programmes aéronautiques (1196 millions \$) et de logiciels informatiques (52 millions \$).

(4) Principalement les licences, brevets et marques de commerce (172 millions \$).

Évaluation à la juste valeur

Le 20 janvier 2009, le Comité sur les problèmes nouveaux a publié le CPN-173, « Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers », qui exige que la juste valeur des instruments financiers, y compris les instruments dérivés, tienne compte du risque de crédit des contreparties dans le cas des actifs, et de notre risque de crédit dans le cas des passifs. Cet abrégé doit être appliqué rétrospectivement sans retraitement des données des exercices antérieurs. La date de prise d'effet de cet abrégé pour nous est le 1^{er} février 2008.

Nous avons donc réévalué certains instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur au 1^{er} février 2008 pour tenir compte de ces risques. Les rajustements en découlant ont été comptabilisés dans les bénéfices non répartis, à l'exception des instruments financiers dérivés inclus dans une relation de couverture de juste valeur à l'égard desquels le rajustement a été comptabilisé dans la valeur comptable de l'élément couvert, et des instruments financiers dérivés inclus dans une relation de couverture de placements nets, à l'égard desquels le rajustement a été comptabilisé dans le cumul des autres éléments du résultat étendu.

Au 1^{er} février 2008, l'incidence de l'adoption de la nouvelle méthode d'évaluation à la juste valeur des instruments financiers sur nos bilans consolidés était comme suit:

	Présenté au 31 janvier 2008	Incidence du CPN-173	Retraité au 1 ^{er} février 2008
Actif			
Financement d'avions	626 \$	(60)\$ ⁽¹⁾	566 \$
Instruments financiers dérivés	458	(1)	457
Impôts sur les bénéfices reportés	935	3	938
	2 019 \$	(58)\$	1 961 \$
Passif			
Créditeurs et frais courus	6 919 \$	9 \$ ⁽²⁾	6 928 \$
Dette à long terme	4 393	3 ⁽³⁾	4 396
Instruments financiers dérivés	276	(11)	265
	11 588 \$	1 \$	11 589 \$
Capitaux propres	3 118 \$	(59)\$	3 059 \$

- (1) Représente les rajustements comptabilisés à l'égard de prêts - avions commerciaux et créances liées à des contrats de location désignés comme détenus à des fins de transaction.
(2) Représente les rajustements comptabilisés à l'égard des passifs connexes relativement à la vente d'avions désignés comme détenus à des fins de transaction.
(3) Représente les rajustements de la valeur comptable des éléments couverts relatifs aux instruments financiers dérivés désignés dans des relations de couverture de juste valeur.

Au 1^{er} février 2008, les détails relatifs aux rajustements des capitaux propres étaient comme suit:

Rajustement transitoire	Augmentation (diminution)	
	Cumul des autres éléments du résultat étendu	Bénéfices non répartis
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de placement net, déduction faite des impôts de néant	7 \$	s.o.
Actifs financiers détenus à des fins de transaction, déduction faite des impôts de 3 millions \$	s.o.	(57)\$
Passifs financiers détenus à des fins de transaction, déduction faite des impôts de néant	s.o.	(9)
	7 \$	(66)\$

s.o. : sans objet.

L'incidence de l'adoption de la nouvelle méthode d'évaluation à la juste valeur des instruments financiers sur nos bilans consolidés était la suivante pour les trois premiers trimestres de l'exercice 2009:

	30 avril 2008		31 juillet 2008		31 octobre 2008	
	Présenté	Retraité	Présenté	Retraité	Présenté	Retraité
Actif						
Financement d'avions ⁽¹⁾	638 \$	577 \$	594 \$	537 \$	580 \$	496 \$
Instruments financiers dérivés	589 \$	588 \$	350 \$	350 \$	245 \$	244 \$
Impôts sur les bénéfices reportés	1 025 \$	1 028 \$	1 038 \$	1 041 \$	1 187 \$	1 190 \$
Passif						
Créditeurs et frais courus ⁽²⁾	7 283 \$	7 291 \$	7 251 \$	7 258 \$	6 745 \$	6 748 \$
Dette à long terme ⁽³⁾	4 419 \$	4 422 \$	4 363 \$	4 369 \$	3 883 \$	3 890 \$
Instruments financiers dérivés	327 \$	314 \$	377 \$	360 \$	909 \$	889 \$
Capitaux propres⁽⁴⁾	3 201 \$	3 144 \$	3 292 \$	3 242 \$	2 426 \$	2 354 \$

- (1) Représente les rajustements comptabilisés à l'égard de prêts - avions commerciaux et créances liées à des contrats de location désignés comme détenus à des fins de transaction. L'incidence sur les états des résultats consolidés a été comptabilisée dans les autres dépenses (revenus) et correspondait à une perte nette de 1 million \$ pour la période de trois mois terminée le 30 avril 2008, à un gain net de 4 millions \$ pour la période de trois mois terminée le 31 juillet 2008 et à une perte de 27 millions \$ pour la période de trois mois terminée le 31 octobre 2008.
(2) Représente les rajustements comptabilisés à l'égard des passifs connexes relativement à la vente d'avions désignés comme détenus à des fins de transaction. L'incidence sur nos états des résultats consolidés a été constatée dans le coût des ventes et correspondait à un gain de 1 million \$ pour les périodes de trois mois terminées le 30 avril 2008 et le 31 juillet 2008, et à un gain de 4 millions \$ pour la période de trois mois terminée le 31 octobre 2008.
(3) Représente les rajustements apportés à la valeur comptable des éléments couverts relatifs aux instruments financiers dérivés désignés dans une relation de couverture de juste valeur.
(4) Se reporter aux données trimestrielles de la rubrique Principales informations financières pour plus de détails sur l'incidence sur le bénéfice net.

Les détails relatifs aux rajustements des capitaux propres étaient les suivants pour les trois premiers trimestres de l'exercice 2009 :

Rajustement transitoire						
						Augmentation (diminution)
Au 30 avril 2008		Au 31 juillet 2008		Au 31 octobre 2008		
Cumul des autres éléments du résultat étendu	Bénéfices non répartis	Cumul des autres éléments du résultat étendu	Bénéfices non répartis	Cumul des autres éléments du résultat étendu	Bénéfices non répartis	
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de placement net, déduction faite des impôts de néant	9 \$	s.o.	11 \$	s.o.	- \$	s.o.
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie, déduction faite des impôts de néant	-	s.o.	-	s.o.	12	s.o.
Actifs financiers détenus à des fins de transaction, déduction faite des impôts de 3 millions \$	s.o.	(58)\$	s.o.	(54)\$	s.o.	(81)\$
Passifs financiers détenus à des fins de transaction, déduction faite des impôts de néant	s.o.	(8)	s.o.	(7)	s.o.	(3)
	9 \$	(66)\$	11 \$	(61)\$	12 \$	(84)\$

s.o. : sans objet.

L'incidence de la nouvelle méthode d'évaluation à la juste valeur sur nos instruments financiers présentés dans l'état des résultats consolidés pour la période de trois mois terminée le 31 janvier 2009 s'est établie à une perte nette de 25 millions \$, dont une tranche de 24 millions \$ a été comptabilisée dans les autres dépenses, un gain de 2 millions \$ a été constaté dans les dépenses de financement et une perte de 3 millions \$ a été portée au coût des ventes. Le recouvrement d'impôts sur les bénéfices découlant de ces rajustements a été contrebalancé par la constatation d'une provision pour moins-value.

L'incidence de la nouvelle méthode d'évaluation à la juste valeur sur nos instruments financiers présentés dans l'état des résultats consolidés pour l'exercice 2009 s'est établie à une perte nette de 43 millions \$, dont une perte nette de 48 millions \$ a été comptabilisée dans les autres revenus, un gain de 2 millions \$ dans les dépenses de financement, et un gain de 3 millions \$ dans le coût des ventes. Le recouvrement d'impôts sur les bénéfices découlant de ces rajustements a été contrebalancé par la constatation d'une provision pour moins-value.

Avant la publication du CPN-173, nous avons choisi de comptabiliser nos garanties de crédit et nos garanties portant sur la valeur résiduelle liées aux ventes d'avions comme instruments financiers désignés comme détenus à des fins de transaction selon l'option de la juste valeur. Ces garanties ont été comptabilisées à leur juste valeur évaluée selon la méthode de la valeur de règlement, qui reflète les paiements que nous devrions faire en vertu de ces garanties, en fonction de l'hypothèse de la continuité d'exploitation. Comme il a été expliqué plus haut, l'évaluation à la juste valeur des passifs financiers doit maintenant tenir compte de notre propre risque de crédit. Cette valeur serait moins élevée que celle que nous prévoyons verser en vertu de ces garanties.

Nous croyons que la méthode d'évaluation actuelle des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle fournit une meilleure évaluation de notre exposition économique en vertu de ces garanties. Par conséquent, nous avons décidé de modifier notre convention comptable applicable à ces garanties, passant des règles applicables aux instruments financiers (chapitre 3855) aux règles applicables aux éventualités (chapitre 3290), comme le permettent les PCGR du Canada. En vertu des règles applicables aux éventualités, nous avons décidé de retenir la juste valeur établie selon la méthode de la valeur de règlement comme fondement d'évaluation de ces garanties. Cette modification n'a par conséquent eu aucune incidence sur nos états financiers consolidés.

Stocks

En juin 2007, le CNC a publié le chapitre 3031, « Stocks », qui remplace le chapitre 3030, « Stocks ». Cette norme se veut l'équivalent canadien de l'IAS 2, « Stocks » des IFRS. Nous avons adopté cette norme comptable à compter du 1^{er} février 2008. Ce chapitre exige que les stocks soient évalués au plus faible du coût et de la valeur de réalisation nette. Il fournit des directives additionnelles sur la détermination du coût et sur sa constatation ultérieure dans les dépenses, y compris toute dépréciation à la valeur de réalisation nette, et sur les circonstances permettant une reprise ultérieure. Il fournit aussi des directives plus restrictives à l'égard des méthodes de détermination du coût utilisées pour établir le coût des stocks et comporte des exigences additionnelles en matière d'information à fournir.

Par conséquent, nous avons adopté la méthode fondée sur le coût unitaire pour nos programmes aéronautiques, qui remplace la méthode du coût moyen. La méthode fondée sur le coût unitaire est une méthode prescrite de détermination du coût en vertu de laquelle les coûts de production réels

sont imputés à chaque unité produite et comptabilisés en résultat lorsque l'unité est livrée. Le report d'une tranche des coûts initiaux excédant les coûts moyens de production, faisant partie intégrante de la méthode du coût moyen, n'est pas permis dans la méthode fondée sur le coût unitaire. De plus, en raison de directives plus restrictives à l'égard de la détermination des coûts, nous avons aussi modifié notre convention d'affectation des frais généraux de nos programmes aéronautiques, selon laquelle tous les frais d'administration sont maintenant passés en charges. Conformément au chapitre 3031, nous avons appliqué ces modifications de conventions comptables en rajustant le solde d'ouverture des bénéfices non répartis au 1^{er} février 2008 (les données des exercices antérieurs n'ont pas été retraitées).

Dans le cadre de l'adoption du chapitre 3031, les paiements d'avances de clients reçus au titre de travaux exécutés et antérieurement déduits des stocks des programmes aéronautiques ont été reclassés dans le passif à titre d'avances sur programmes aéronautiques.

De plus, nous avons changé notre convention d'affectation des frais d'administration à l'égard de nos contrats à long terme et de l'outillage des programmes aéronautiques pour la rendre conforme à la méthode applicable à nos programmes aéronautiques avec prise d'effet le 1^{er} février 2008.

Nous sommes d'avis que cette nouvelle convention d'affectation des frais d'administration donne une information plus pertinente.

Au 1^{er} février 2008, l'incidence de ces modifications de conventions comptables de même que du reclassement de certaines avances de clients des programmes aéronautiques sur notre bilan consolidé était comme suit :

	Présenté au 31 janvier 2008	Incidence des modifications comptables	Reclassement de certaines avances de clients sur programmes aéronautiques	Retraité au 1 ^{er} février 2008
Actif				
Stocks	3 548 \$	(318)\$ ⁽¹⁾	1 558 \$	4 788 \$ ⁽²⁾
Outillage des programmes aéronautiques	1 196	(23) ⁽³⁾	-	1 173 ⁽²⁾
Impôts sur les bénéfices reportés	935	113	-	1 048 ⁽²⁾
	5 679 \$	(228)\$	1 558 \$	7 009 \$
Passif				
Créditeurs et frais courus	6 919 \$	29 \$	- \$	6 948 \$ ⁽²⁾
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme	2 791	11	-	2 802
Avances sur programmes aéronautiques	1 368	-	1 558	2 926
	11 078 \$	40 \$	1 558 \$	12 676 \$
Capitaux propres	3 118 \$	(268)\$	- \$	2 850 \$ ⁽²⁾

(1) Représente une radiation de 277 millions \$ liée à l'excédent sur les coûts moyens de production et de 41 millions \$ liée aux frais d'administration inclus dans les stocks.

(2) Le montant retraité au 1^{er} février 2008, compte tenu des modifications de conventions comptables à l'égard des actifs incorporels, des évaluations à la juste valeur et des stocks, s'établissait à 4774 millions \$ pour les stocks, 1428 millions \$ pour les actifs incorporels, 1051 millions \$ pour les impôts sur les bénéfices reportés, 6957 millions \$ pour les créditeurs et frais courus et 2791 millions \$ pour les capitaux propres.

(3) Liés aux frais d'administration.

De plus, des frais d'administration de 312 millions \$ ont été reclassés du coût des ventes aux frais de vente et d'administration pour l'exercice 2008, afin de se conformer à la présentation adoptée pour l'exercice 2009.

Informations à fournir concernant le capital

En décembre 2006, le CNC a publié le chapitre 1535, « Informations à fournir concernant le capital », qui établit les normes de présentation d'information au sujet du capital d'une entité et de la façon dont il est géré. Nous avons adopté cette norme comptable en date du 1^{er} février 2008 (voir la Note 28 - Gestion du capital afférente aux états financiers consolidés).

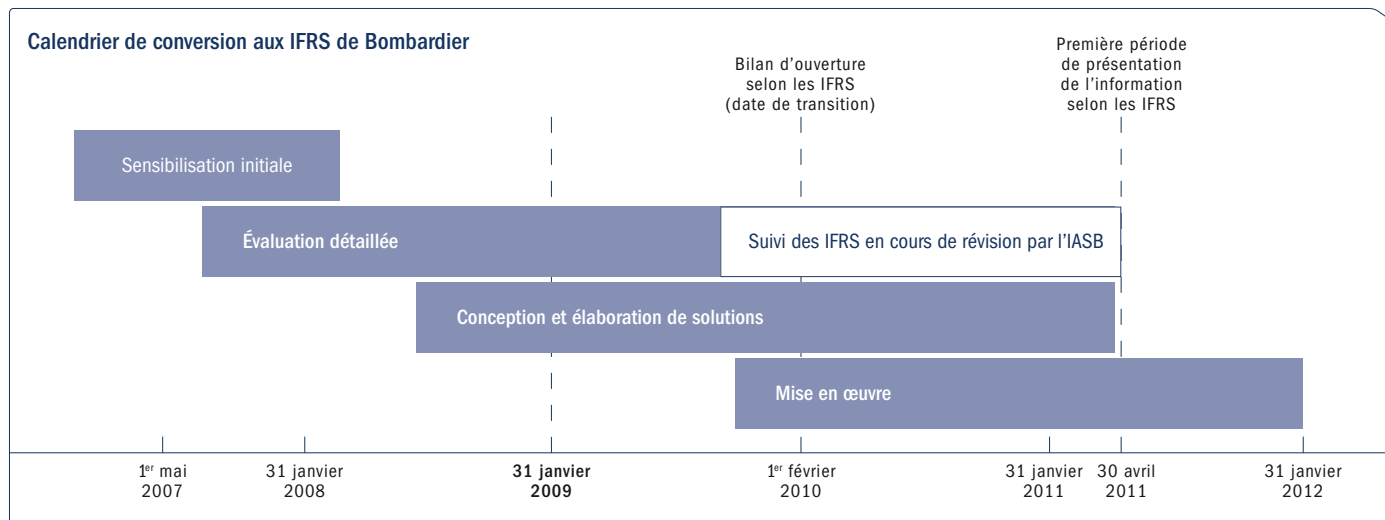
Modifications futures de conventions comptables

IFRS

En février 2008, le CNC a confirmé la convergence des PCGR du Canada avec les normes IFRS pour les entités ayant une obligation publique de rendre des comptes, à compter de l'année civile 2011, l'adoption anticipée étant permise à compter de l'année civile 2009. Les IFRS utilisent un cadre conceptuel semblable à celui des PCGR du Canada, mais comportent des différences importantes au chapitre de la comptabilisation, de l'évaluation et de la

présentation de l'information. D'ici à la conversion, le CNC devrait continuer de publier des normes comptables en convergence avec les IFRS, atténuant ainsi l'incidence de l'adoption des IFRS à la date de transition.

La transition aux IFRS sera exigée pour nos états financiers intermédiaires et annuels des périodes ouvertes à compter du 1^{er} février 2011. Ainsi, nous avons élaboré un plan de transition comportant quatre phases.



Phase	Principales activités	État
Sensibilisation initiale	Élaboration d'un plan de projet initial.	Terminé.
	Obtention de l'adhésion et de l'aval de la direction.	
	Établissement d'une structure organisationnelle, incluant le comité directeur, des équipes principales et des équipes élargies.	
	Sensibilisation à l'échelle de l'organisation.	
	Formation de l'équipe principale.	
Évaluation détaillée	Analyse détaillée des IFRS actuelles, comparaison avec nos conventions comptables et documentation des résultats et des différences.	Analyse avancée, sous réserve de l'incidence des IFRS en cours de révision par l'IASB.
	Détermination des modifications requises et des choix de conventions comptables, évaluation préliminaire générale de leur incidence et arrêt des choix de conventions comptables, y compris ceux de l'IFRS 1, « Première adoption des Normes internationales d'information financière ».	
	Formation d'équipes élargies sur des sujets précis.	En cours.
	Détermination des modifications requises aux processus et systèmes d'information.	En cours.
Conception et élaboration de solutions	Mise à jour de la base de données sur les conventions comptables.	En cours.
	Conception d'outils pour la préparation de l'information comparative selon les IFRS.	En cours.
	Conception et élaboration de processus de communication de l'information financière, de processus d'affaires et de systèmes opérationnels.	En cours.
	Préparation d'un état financier IFRS modèle.	En cours.
	Formation ciblée à des employés à l'échelle de l'organisation.	À venir ultérieurement au cours de l'exercice 2010.

Phase	Principales activités	État
Mise en œuvre	Mise à l'essai des processus et des systèmes.	À débiter ultérieurement au cours de l'exercice 2010.
	Collecte d'information et préparation du bilan d'ouverture et des états financiers comparatifs selon les IFRS.	Au cours de l'exercice 2011.
	Communication de l'incidence et des nouvelles conventions comptables aux parties prenantes externes.	Présentation de l'information dans le rapport annuel. Séance d'information à venir ultérieurement dans le processus.
	Préparation des états financiers IFRS.	Au cours de l'exercice 2012.

Le tableau suivant présente certaines conclusions préliminaires principales à l'égard de la comptabilisation et de l'évaluation de certains postes du bilan en fonction des IFRS actuelles. D'autres analyses clés sont en cours, mais sont toujours en attente de conclusions préliminaires et ne figurent donc pas dans le tableau. L'incidence de certaines de ces analyses pourrait être importante et ne sera communiquée que lorsque nous serons parvenus à des conclusions.

Normes	Conclusions préliminaires	Incidence potentielle
Contrats à long terme	Notre méthode de comptabilisation des contrats à long terme est très semblable à celle des IFRS, sauf que davantage de contrats seront regroupés et comptabilisés comme un seul contrat selon les IFRS.	Ne devrait pas avoir une incidence importante compte tenu de nos contrats en cours.
Instruments financiers	Notre méthode de comptabilisation des instruments financiers, y compris les conditions pour qu'ils soient admissibles à la comptabilité de couverture, est très semblable à celle des IFRS.	L'incidence sur la comptabilisation et l'évaluation des instruments financiers ne devrait pas être importante, à l'exclusion du reclassement potentiel de certains instruments financiers, ce qui modifierait leur base d'évaluation.
Aide gouvernementale	Notre méthode de comptabilisation de l'aide gouvernementale est conforme aux IFRS, sauf pour l'aide gouvernementale remboursable en fonction de critères de performance, qui devrait être comptabilisée à titre de passif selon les IFRS.	La plupart de l'aide gouvernementale reçue à ce jour, ainsi que les investissements remboursables qui seront reçus pour la gamme d'avions CSeries, sera comptabilisée à titre de passif selon les IFRS.
Immobilisations corporelles	Notre méthode de comptabilisation des immobilisations corporelles est en grande partie conforme aux IFRS, sauf pour les composantes principales qui devraient être amorties distinctement.	Ne devrait pas avoir d'incidence importante pour nous.

Notre approche consiste à choisir les conventions comptables en vertu des IFRS qui rehausseront l'utilité de nos états financiers consolidés et leur comparabilité avec ceux de nos pairs. Nous avons privilégié l'analyse détaillée des normes sur celles qui devraient vraisemblablement avoir une incidence sur nos états financiers consolidés, où des choix significatifs s'offraient à nous ou qui nécessiteront probablement des modifications importantes des processus ou des systèmes.

L'IFRS 1 exige des premiers adoptants qu'ils choisissent des conventions comptables conformes à chaque norme IFRS en vigueur à la fin de leur première période de présentation de l'information selon les IFRS (31 janvier 2012 pour la Société), et que ces conventions soient appliquées à toutes les périodes présentées dans leurs premiers états financiers IFRS. L'IFRS 1

permet également certaines exemptions optionnelles aux fins d'application rétrospective. Nos conclusions préliminaires à l'égard des exemptions optionnelles clés de l'IFRS 1 sont comme suit :

- Regroupements d'entreprises – Nous appliquerons la nouvelle norme aux seuls regroupements d'entreprises ayant lieu après la date de transition, sans retraitement des regroupements d'entreprises antérieurs.
- Actifs à long terme – Nous utiliserons la méthode du coût historique pour nos immobilisations.
- Avantages sociaux – Nous constaterons les gains et pertes actuariels cumulatifs nets non comptabilisés au bilan d'ouverture au moyen d'un rajustement des bénéfices non répartis à la date de transition.

- Écart de conversion – Nous éliminerons l'écart de conversion au moyen d'un rajustement des bénéfices non répartis à la date de transition (aucune incidence sur les capitaux propres).

Cependant, il est difficile de prévoir quelles IFRS seront en vigueur à la fin de notre première période de présentation de l'information selon les IFRS, le plan de travail de l'IASB prévoyant que plusieurs projets seront achevés en 2010 et en 2011.

Certaines des principales normes qui sont en cours de révision par l'IASB sont les suivantes :

Norme	Éléments clés ⁽¹⁾	Incidence potentielle	Période de publication définitive prévue ⁽¹⁾
Coentreprises	Élimination de la consolidation proportionnelle au profit de la comptabilisation à la valeur de consolidation.	Diminution des revenus, des coûts et du carnet de commandes, mais aucune incidence sur le bénéfice net.	Deuxième trimestre de 2009
Passifs	Nouveau modèle de comptabilisation et d'évaluation des provisions et des actifs et passifs éventuels.	Les passifs ayant une probabilité de réalisation faible devraient être comptabilisés. Différences potentielles dans l'évaluation des passifs qui ne sont actuellement pas comptabilisées à la juste valeur.	Deuxième semestre de 2009
Consolidation	Nouvelle définition du contrôle, y compris des structures d'accueil.	Ne devrait pas avoir d'incidence importante pour nous.	Deuxième semestre de 2009
Évaluation à la juste valeur	Norme comptable comportant l'ensemble des lignes directrices à l'égard de l'évaluation à la juste valeur.	L'IASB n'a pas encore publié de lignes directrices détaillées à ce sujet.	Premier semestre de 2010
Contrats de location	Constatation de tous les contrats de location au bilan par le locataire.	Devrait majorer nos actifs et passifs.	2011
Avantages sociaux	Élimination de la constatation différée et des caractéristiques de lissage des gains et pertes actuariels.	Les gains et pertes actuariels devraient être constatés dans les capitaux propres ou en résultat net, au cours de la période où ils surviennent.	2011
Constatation des revenus	Modèle complet de constatation des revenus, qui envisage la comptabilisation des revenus au moment où l'obligation d'exécution est satisfaite.	Pourrait avoir une incidence sur la comptabilisation des contrats à long terme de BT. L'incidence sur BA demeure incertaine.	2011

(1) Selon notre interprétation de l'information présentée sur le site Web de l'IASB.

États financiers consolidés et participations sans contrôle

En janvier 2009, le CNC a aussi publié le chapitre 1601, « États financiers consolidés », et le chapitre 1602, « Participations sans contrôle », qui remplacent le chapitre 1600, « États financiers consolidés ». Le chapitre 1601 établit les normes de préparation des états financiers consolidés. Le chapitre 1602 établit les normes de comptabilisation dans les états financiers consolidés de la société mère d'une participation sans contrôle dans une filiale postérieurement à un regroupement d'entreprises. Le chapitre 1602 est l'équivalent des dispositions correspondantes de l'IAS 27, « États financiers consolidés et individuels ».

Ces chapitres s'appliquent aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1^{er} février 2011. L'adoption anticipée est permise au début d'un exercice. Ces chapitres, de même que

le chapitre 1582 « Regroupements d'entreprises », doivent être appliqués simultanément s'ils sont mis en œuvre pour un exercice ouvert avant le 1^{er} février 2011.

Regroupements d'entreprises

En janvier 2009, le CNC a publié le chapitre 1582 qui remplace le chapitre 1581, « Regroupements d'entreprises ». Cette norme se veut l'équivalent canadien de l'IFRS 3, intitulée « Regroupements d'entreprises ». Ce chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situera après l'exercice 2011. L'application anticipée est permise. Si nous adhérons au chapitre 1582 avant le 1^{er} février 2011, nous devons appliquer en même temps les chapitres 1601 et 1602.

INSTRUMENTS FINANCIERS

Une partie importante de nos bilans consolidés se compose d'instruments financiers. Nos actifs financiers comprennent les espèces et quasi-espèces, les titres déposés en garantie, les créances clients, les prêts et créances liées à des contrats de location d'avions commerciaux, les remboursements anticipés en vertu d'une convention d'échange, les placements dans des titres, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Nos passifs financiers comprennent les créditeurs, les frais courus, les passifs connexes relativement à la vente d'avions, certains passifs liés à la rémunération, la dette à long terme et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative. Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer notre exposition aux risques de change et de taux d'intérêt. Ils sont principalement composés de contrats de change

à terme, de swaps de taux d'intérêt, de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises et de garanties de taux plafond. Le classement de nos instruments financiers, ainsi que des revenus, dépenses, gains et pertes associés à ces instruments, est présenté à la Note 2 – Sommaire des principales conventions comptables et à la Note 3 – Instruments financiers, afférentes aux états financiers consolidés.

L'utilisation d'instruments financiers expose la Société surtout aux risques de crédit, de liquidité et de marché, dont le risque de change et le risque de taux d'intérêt. Une description de la manière dont nous gérons ces risques est incluse dans la Note 24 – Gestion du risque financier, afférente aux états financiers consolidés et dans la section Sommaire.

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

Juste valeur des instruments financiers

Tous les instruments financiers doivent être constatés à la juste valeur à leur constatation initiale. Par la suite, ils sont évalués au coût après amortissement ou à la juste valeur selon leur classement. Les instruments financiers classés comme détenus à des fins de transaction ou disponibles à la vente sont comptabilisés à la juste valeur.

Les montants de la juste valeur présentés dans les états financiers consolidés correspondent à notre estimation du montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. Il s'agit d'estimations établies à un moment précis qui peuvent être modifiées au cours de périodes de

présentation futures en raison des conditions du marché ou d'autres facteurs. La juste valeur est établie au moyen des cours sur le marché actif le plus avantageux pour cet instrument auquel nous avons immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour certains de nos instruments financiers. En l'absence d'un marché actif, nous établissons la juste valeur selon des modèles d'évaluation internes ou externes, notamment des modèles stochastiques, des modèles d'établissement de prix d'options et des modèles de flux de trésorerie actualisés. La juste valeur établie selon ces modèles d'évaluation nécessite 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, des probabilités de défaillance, des différentiels de rendement des obligations industrielles standard et du risque de revente. Pour poser ces hypothèses, nous utilisons surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, les différentiels de crédit, des probabilités de défaillance, les taux de change et la volatilité des prix et des taux, selon le cas. Les hypothèses ou les données qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables sont utilisées lorsque des données externes ne sont pas disponibles. Ces calculs représentent nos meilleures estimations fondées sur une gamme de méthodes et d'hypothèses. Puisqu'elles sont fondées sur des estimations, les justes valeurs peuvent ne pas être réalisées dans le cadre d'une vente réelle ou d'un règlement immédiat de ces instruments.

Une description détaillée des méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur de nos instruments financiers est fournie à la Note 23 – Juste valeur des instruments financiers, afférente aux états financiers consolidés.

Analyse de sensibilité

Nos principaux risques liés à la variation de la juste valeur des instruments financiers ont trait aux instruments financiers dérivés de change ou de taux d'intérêt ainsi qu'à certains prêts et créances liées aux contrats de location. Ces instruments financiers sont tous évalués à la juste valeur dans nos états financiers consolidés.

Instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés sont principalement exposés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt. Pour les instruments financiers dérivés exposés aux mouvements des devises, une appréciation de 1 % des devises ci-dessous aurait eu l'incidence suivante sur le bénéfice et le résultat étendu, à l'exclusion de l'écart de conversion et avant impôts sur les bénéfices, au 31 janvier 2009 :

Gain (perte)	\$ CAN/\$US	£/\$ US	\$ US/€	Autres	Total
Incidence sur le bénéfice avant impôts sur les bénéfices	1 \$	- \$	11 \$	13 \$	25 \$
Incidence sur le résultat étendu avant impôts sur les bénéfices	(25)\$	(9)\$	5 \$	2 \$	(27)\$

Puisque la majorité de nos instruments financiers dérivés de taux d'intérêt sont désignés dans le cadre d'une relation de couverture de juste valeur, une variation de 100 points de base dans la courbe des taux au 31 janvier 2009 n'aurait pas eu d'incidence importante sur le bénéfice net.

Prêts et créances liées à des contrats de location

Les variations de la juste valeur de ces instruments financiers sont principalement touchées par les variations des taux d'intérêt. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 janvier 2009, le bénéfice avant impôts sur les bénéfices aurait subi une incidence négative de 22 millions \$ pour l'exercice 2009.

Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle

Nous avons émis des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle relativement à la vente d'avions régionaux. Les garanties sont initialement constatées à la juste valeur à la date où la garantie est accordée inconditionnellement. Ces garanties sont ultérieurement réévaluées à la juste valeur selon la méthode de la valeur au règlement. La valeur au règlement représente une estimation du montant que nous prévoyons payer en vertu de ces garanties, c.-à-d. que la valeur au règlement ne tient pas compte de notre propre risque de crédit dans l'établissement de la juste valeur.

Nous utilisons un modèle d'évaluation fondé sur des simulations stochastiques pour estimer la juste valeur des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle. La juste valeur est calculée à l'aide d'hypothèses du marché actuelles à l'égard de taux d'intérêt, de cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles et de probabilités de défaillance obtenues des agences de notation. Nous procédons aussi à des évaluations internes du risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée. En outre, nous utilisons des courbes de valeur résiduelle d'avions obtenues auprès d'évaluateurs indépendants, rajustées pour refléter des facteurs particuliers au marché actuel des avions.

Analyse de sensibilité

Nos principaux risques liés à la variation de la juste valeur des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle ont trait aux courbes de valeur résiduelle de l'avion sous-jacent et aux taux d'intérêt. Les deux hypothèses qui suivent sont distinctes l'une de l'autre.

En supposant une variation défavorable de 1 % des courbes de valeur résiduelle au 31 janvier 2009, le bénéfice avant impôts sur les bénéfices aurait été réduit de 18 millions \$ pour l'exercice 2009.

En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 janvier 2009, le bénéfice avant impôts sur les bénéfices aurait augmenté de 24 millions \$ pour l'exercice 2009.

Outillage des programmes aéronautiques

L'outillage des programmes aéronautiques est amorti sur dix ans et fait l'objet d'un test afin de déterminer s'il a subi une perte de valeur lorsque certains événements ou changements de circonstances indiquent que la valeur comptable de l'outillage peut ne pas être recouvrable. Le test de recouvrabilité est effectué à l'aide des flux de trésorerie nets futurs prévus non actualisés qui sont directement associés à l'utilisation de l'actif. Une dépréciation est constatée dans l'amortissement lorsque la valeur non actualisée des flux de trésorerie futurs prévus est inférieure à la valeur comptable de l'outillage des programmes. Le montant de la dépréciation, le cas échéant, représente l'écart entre la valeur comptable et la juste valeur de l'outillage des programmes. Les estimations des flux de trésorerie futurs nets sur la durée de vie utile résiduelle de l'outillage des programmes est assujettie à des incertitudes quant aux prix de vente prévus.

Contrats à long terme

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

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

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

Le degré d'avancement des travaux est habituellement établi en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du degré d'avancement.

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

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

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats en cours comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux dans BT ferait diminuer les marges d'environ 74 millions \$ pour l'exercice 2009.

Écart d'acquisition

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

Les prévisions de flux de trésorerie futurs reposent sur nos meilleures estimations des revenus, des coûts de production, des coûts indirects de fabrication et des autres coûts. Ces estimations sont établies à partir d'un examen des contrats existants, des commandes futures prévues, de la structure actuelle des coûts, des variations prévues des coûts, des conventions collectives et de la conjoncture générale du marché, et elles doivent être revues et approuvées par la haute direction.

Entités à détenteurs de droits variables

Nous consolidons les EDDV pour lesquelles nous assumons la majorité du risque de pertes ou pour lesquelles nous avons le droit de recevoir la majorité des rendements résiduels (si aucune partie n'assume la majorité des pertes de l'EDDV), ou les deux (le principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit, généralement, constater initialement tous les actifs, passifs et parts des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à la juste valeur à la date où le détenteur de droits variables devient le principal bénéficiaire. Se reporter à la Note 27 – Entités à détenteurs de droits variables, afférente aux états financiers consolidés pour plus de détails sur les EDDV. Nous révisons notre décision initiale à l'égard de la comptabilisation des EDDV lorsque certains événements se produisent, comme des changements dans les documents constitutifs ou les arrangements contractuels connexes.

Nous recourons à divers processus d'estimation complexes fondés sur des facteurs qualitatifs et quantitatifs pour déterminer si une entité est une EDDV et pour analyser et établir nos pertes prévues et nos rendements résiduels prévus. Ces processus nécessitent l'estimation des flux de trésorerie futurs et du rendement de l'EDDV, l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie par rapport aux flux de trésorerie prévus et la répartition des pertes prévues et des rendements résiduels prévus entre les détenteurs de droits

variables pour ensuite déterminer qui est le principal bénéficiaire. En outre, il faut faire preuve de jugement dans l'application de ces règles de consolidation à nos opérations.

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

Garanties de produits

Nous émettons des garanties pour les produits vendus relatives aux systèmes, aux accessoires, au matériel, aux pièces et aux logiciels que nous développons. Une provision pour le coût des garanties est constituée lorsque les revenus tirés du produit sous-jacent sont comptabilisés. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et la couverture de contre-garanties offertes par nos fournisseurs.

Nous examinons trimestriellement nos provisions pour garanties de produits et tout rajustement est comptabilisé en résultat. Les dépenses engagées au titre de garanties sont comptabilisées dans le coût des ventes.

Avantages sociaux futurs

Les coûts et obligations au titre des prestations de retraite et des autres prestations aux employés dépendent des hypothèses utilisées pour calculer

ces montants. Le taux d'actualisation, le taux de rendement prévu à long terme des actifs des régimes et le taux de croissance des salaires constituent d'importants éléments de la mesure des coûts et des obligations. Les autres hypothèses incluent le taux d'inflation et le taux de croissance ou de décroissance du coût des soins de santé, de même que certains facteurs démographiques tels que l'âge du départ à la retraite des employés, le taux de mortalité et le taux de roulement du personnel. Les hypothèses économiques sont revues une fois l'an et les hypothèses démographiques, une fois tous les trois ans.

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

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

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

Analyse de sensibilité		
	Incidence d'une hausse de 0,25 % sur :	
Augmentation (diminution)	Coût des régimes de retraite pour l'exercice 2010	Déficit des régimes de retraite au 31 décembre 2008
Taux d'actualisation	(24)\$	(227)\$
Rendement prévu des actifs des régimes	(12)\$	s.o.
Taux de croissance des salaires	13 \$	67 \$

s.o. : sans objet.

Impôts sur les bénéfices

Nous comptabilisons des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés, découlant de reports prospectifs de pertes d'exploitation et d'écarts temporaires déductibles. Nous évaluons périodiquement la réalisation de ces actifs d'impôts sur les bénéfices reportés afin de déterminer si la constitution d'une provision pour moins-value est nécessaire. D'après les éléments probants recueillis, tant positifs que négatifs, nous établissons s'il est plus

probable qu'improbable que la totalité ou une partie des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés soit réalisée. Les facteurs considérés comprennent les bénéfices futurs estimatifs fondés sur des prévisions internes, les pertes cumulatives des derniers exercices, l'historique de reports prospectifs de pertes et d'autres actifs d'impôts sur les bénéfices non utilisés ainsi que des stratégies de planification fiscale prudentes et réalisables.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières (le « Règlement 52-109 »), nous avons déposé des attestations signées par le chef de la direction et le chef de la direction financière qui, entre autres, rendent compte de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Contrôles et procédures de communication de l'information

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les contrôles et procédures de communication de l'information, pour fournir une assurance raisonnable que :

- l'information importante relative à la Société leur a été communiquée; et
- l'information à fournir dans les documents visés de la Société par les règlements d'information continue a été comptabilisée, traitée, résumée et présentée aux dates précisées par les lois sur les valeurs mobilières.

Une évaluation de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information.

Contrôles internes à l'égard de l'information financière

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont aussi conçu ou fait concevoir sous leur supervision des contrôles internes à l'égard de l'information financière, pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux PCGR du Canada.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO).

Modifications des contrôles internes à l'égard de l'information financière

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du quatrième trimestre terminé le 31 janvier 2009 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

Nous sommes exposés à des fluctuations de taux de change découlant de la conversion des revenus, des dépenses, des actifs et des passifs de nos 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 d'exercice utilisés pour convertir les actifs et passifs étaient comme suit aux 31 janvier :

	2009	2008	Diminution
Euros	1,2803	1,4840	(14)%
Dollars canadiens	0,8088	0,9978	(19)%
Livres sterling	1,4411	1,9894	(28)%

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses ont été comme suit pour les trimestres terminés les 31 janvier :

	2009	2008	Diminution
Euros	1,3160	1,4650	(10)%
Dollars canadiens	0,8156	1,0070	(19)%
Livres sterling	1,4904	2,0197	(26)%

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

	2009	2008	Augmentation (diminution)
Euros	1,4583	1,3853	5 %
Dollars canadiens	0,9294	0,9465	(2)%
Livres sterling	1,8097	2,0029	(10)%

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

Données sur les actions autorisées et les actions émises et en circulation au 31 janvier 2009

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	1 892 000 000	316 582 537
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	1 892 000 000	1 413 866 601 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	9 464 920
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	2 535 080
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

(2) Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) sous réserve de certaines conditions seulement (voir la Note 14 - Capital social, afférente aux états financiers consolidés).

(3) Déduction faite de 23 653 759 actions classe B (droits de vote limités) acquises et détenues en mains tierces dans le cadre du régime UAR.

Données relatives aux options d'achat d'actions et aux UAR au 31 janvier 2009

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	44 305 821
UAR émises et en cours en vertu du régime d'UAR	15 006 293
Actions classe B détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	23 653 759

Date prévue de publication de nos rapports financiers pour les douze prochains mois

Premier rapport trimestriel pour la période terminée le 30 avril 2009	3 juin 2009
Deuxième rapport trimestriel pour la période terminée le 31 juillet 2009	2 septembre 2009
Troisième rapport trimestriel pour la période terminée le 31 octobre 2009	3 décembre 2009
Rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 janvier 2010	1 ^{er} avril 2010

PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

Les principales données financières suivantes sont tirées des états financiers consolidés des exercices 2007 à 2009 et doivent être lues avec ceux-ci.

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

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action)	2009	2008	2007
Pour les exercices			
Revenus	19 721 \$	17 506 \$	14 882 \$
BAll découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	1 411 \$	902 \$	577 \$
BAll découlant des activités poursuivies	1 411 \$	740 \$	553 \$
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	1 273 \$	601 \$	359 \$
BAI découlant des activités poursuivies	1 273 \$	439 \$	335 \$
Bénéfice découlant des activités poursuivies	1 008 \$	317 \$	243 \$
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	- \$	- \$	25 \$
Bénéfice net	1 008 \$	317 \$	268 \$
Bénéfice par action de base (en dollars) :			
Découlant des activités poursuivies	0,57 \$	0,17 \$	0,12 \$
Bénéfice net	0,57 \$	0,17 \$	0,14 \$
Bénéfice par action dilué (en dollars) :			
Découlant des activités poursuivies	0,56 \$	0,16 \$	0,12 \$
Bénéfice net	0,56 \$	0,16 \$	0,14 \$
Dividendes en espèces déclarés par action (\$ CAN) :			
Actions classe A (droits de vote multiples)	0,08 \$	- \$	- \$
Actions classe B (droits de vote limités)	0,08 \$	- \$	- \$
Actions privilégiées, série 2	1,15 \$	1,52 \$	1,46 \$
Actions privilégiées, série 3	1,32 \$	1,34 \$	1,37 \$
Actions privilégiées, série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Au 31 janvier			
Total de l'actif	21 306 \$	22 120 \$	19 891 \$
Dette à long terme	3 952 \$	4 393 \$	5 080 \$

Le tableau contenant les données trimestrielles est présenté ci-après.

1^{er} avril 2009

DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON VÉRIFIÉES)

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

Pour les exercices terminés les 31 janvier	2009	2009
	Total	Quatrième trimestre
Revenus⁽²⁾		
BA	9 965 \$	2 777 \$
BT	9 756	2 652
	19 721 \$	5 429 \$
Bénéfice avant élément spécial, revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices⁽²⁾		
BA	896 \$	271 \$
BT	515	164
	1 411	435
Élément spécial		
BT	-	-
Bénéfice (perte) avant revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices		
BA	896	271
BT	515	164
	1 411	435
Revenus de financement	(270)	(47)
Dépenses de financement	408	103
Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices	1 273	379
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	265	70
Bénéfice net (perte nette)	1 008 \$	309 \$
Bénéfice (perte) par action (en dollars) :		
De base	0,57 \$	0,17 \$
Dilué(e)	0,56 \$	0,17 \$
Fourchettes du cours des actions classe B (en dollars canadiens)		
Haut	8,97 \$	5,48 \$
Bas	3,17 \$	3,50 \$

(1) Retraité par suite d'une modification de convention comptable relative à un nouveau principe comptable portant sur l'évaluation à la juste valeur (voir la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails).

(2) Historiquement, le quatrième trimestre a donné lieu à des revenus et des marges plus élevés.

Retraité ⁽¹⁾ 2009	Retraité ⁽¹⁾ 2009	Retraité ⁽¹⁾ 2009	2008	2008	2008	2008	2008
Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre
2 292 \$	2 516 \$	2 380 \$	9 713 \$	2 893 \$	2 350 \$	2 210 \$	2 260 \$
2 279	2 416	2 409	7 793	2 377	1 878	1 831	1 707
4 571 \$	4 932 \$	4 789 \$	17 506 \$	5 270 \$	4 228 \$	4 041 \$	3 967 \$
176 \$	243 \$	206 \$	563 \$	196 \$	122 \$	133 \$	112 \$
116	120	115	339	109	79	80	71
292	363	321	902	305	201	213	183
-	-	-	162	-	-	162	-
176	243	206	563	196	122	133	112
116	120	115	177	109	79	(82)	71
292	363	321	740	305	201	51	183
(80)	(82)	(61)	(225)	(69)	(50)	(55)	(51)
105	118	82	526	161	118	127	120
267	327	300	439	213	133	(21)	114
45	76	74	122	(5)	42	50	35
222 \$	251 \$	226 \$	317 \$	218 \$	91 \$	(71)\$	79 \$
0,12 \$	0,14 \$	0,13 \$	0,17 \$	0,12 \$	0,05 \$	(0,05)\$	0,04 \$
0,12 \$	0,14 \$	0,12 \$	0,16 \$	0,12 \$	0,05 \$	(0,05)\$	0,04 \$
8,50 \$	8,97 \$	6,88 \$	6,97 \$	6,35 \$	6,50 \$	6,97 \$	4,87 \$
3,17 \$	6,38 \$	4,64 \$	4,06 \$	4,06 \$	4,75 \$	4,60 \$	4,36 \$

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

BILANS CONSOLIDÉS

(en millions de dollars américains)

Aux 31 janvier	2009 ⁽¹⁾	2008 ⁽¹⁾	2007 ⁽¹⁾	2006 ⁽¹⁾	2005 ⁽¹⁾
Actif					
Espèces et quasi-espèces	3 470 \$	3 602 \$	2 648 \$	2 917 \$	2 344 \$
Titres déposés en garantie	777	1 295	1 129	-	-
Débiteurs	1 981	1 998	1 789	1 684	1 513
Financement d'avions	418	626	1 042	1 457	1 791
Stocks	5 522	5 092	5 275	4 715	4 824
Immobilisations corporelles	1 568	1 732	1 602	1 616	1 772
Actifs incorporels	1 399	1 451	1 492	1 646	1 850
Frais reportés – programme de multipropriété	444	500	390	270	142
Impôts sur les bénéfices reportés	1 216	935	813	653	522
Actif au titre des prestations constituées	926	924	461	384	353
Instruments financiers dérivés	626	458	39	42	211
Écart d'acquisition	2 010	2 533	2 286	2 142	2 357
Actifs détenus à des fins de vente	-	-	-	237	2 582
Autres actifs	949	974	925	635	689
	21 306 \$	22 120 \$	19 891 \$	18 398 \$	20 950 \$
Passif et capitaux propres					
Créditeurs et frais courus	6 988 \$	6 919 \$	6 826 \$	6 849 \$	7 074 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme	2 072	2 791	1 882	1 640	1 770
Avances sur programmes aéronautiques	2 991	2 926	1 875	1 467	1 409
Revenus reportés – programme de multipropriété	573	631	487	325	163
Impôts sur les bénéfices reportés	-	-	-	9	41
Dette à long terme	3 952	4 393	5 080	4 747	5 716
Passif au titre des prestations constituées	992	1 066	995	877	897
Instruments financiers dérivés	1 194	276	13	17	11
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	-	-	-	42	1 571
Actions privilégiées	347	347	347	347	347
Capitaux propres attribuables aux porteurs d'actions ordinaires	2 197	2 771	2 386	2 078	1 951
	21 306 \$	22 120 \$	19 891 \$	18 398 \$	20 950 \$

(1) Comprend le reclassement d'actifs incorporels et d'avances sur programmes aéronautiques à des postes distincts du bilan. Voir la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autre pour plus de détails sur l'incidence aux 31 janvier 2009 et 2008.

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action, les nombres d'actions ordinaires et les actionnaires inscrits)

Pour les exercices terminés les 31 janvier	2009	2008	2007	2006	2005
Revenus					
BA	9 965 \$	9 713 \$	8 296 \$	8 142 \$	8 019 \$
BT	9 756	7 793	6 586	6 639	7 566
	19 721 \$	17 506 \$	14 882 \$	14 781 \$	15 585 \$
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices					
BA	896 \$	563 \$	322 \$	266 \$	203 \$
BT	515	339	255	179	33
	1 411	902	577	445	236
Éléments spéciaux					
BT	-	162	24	88	172
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices					
BA	896	563	322	266	203
BT	515	177	231	91	(139)
	1 411	740	553	357	64
Revenus de financement	(270)	(225)	(157)	(156)	(104)
Dépenses de financement	408	526	375	363	328
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices	1 273	439	335	150	(160)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	265	122	92	15	(38)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	1 008	317	243	135	(122)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	-	-	25	114	37
Bénéfice net (perte nette)	1 008 \$	317 \$	268 \$	249 \$	(85)\$
Bénéfice (perte) par action (en dollars) :					
De base					
Découlant des activités poursuivies	0,57 \$	0,17 \$	0,12 \$	0,06 \$	(0,08)\$
Bénéfice net (perte nette)	0,57 \$	0,17 \$	0,14 \$	0,13 \$	(0,06)\$
Dilué(e)					
Découlant des activités poursuivies	0,56 \$	0,16 \$	0,12 \$	0,06 \$	(0,08)\$
Bénéfice net (perte nette)	0,56 \$	0,16 \$	0,14 \$	0,13 \$	(0,06)\$
Information générale sur les activités poursuivies					
Revenus à l'exportation provenant du Canada	7 002 \$	6 670 \$	5 715 \$	5 271 \$	5 430 \$
Additions aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels	621 \$	472 \$	344 \$	331 \$	306 \$
Amortissement	555 \$	512 \$	518 \$	545 \$	549 \$
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)					
Classe A	0,08 \$	- \$	- \$	- \$	0,09 \$
Classe B	0,08 \$	- \$	- \$	- \$	0,09 \$
Dividende par action privilégiée (en dollars canadiens)					
Série 2	1,15 \$	1,52 \$	1,46 \$	1,12 \$	1,00 \$
Série 3	1,32 \$	1,34 \$	1,37 \$	1,37 \$	1,37 \$
Série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Nombre d'actions ordinaires (en millions)	1 730	1 731	1 739	1 745	1 750
Valeur comptable par action ordinaire (en dollars)	1,27 \$	1,60 \$	1,37 \$	1,19 \$	1,11 \$
Actionnaires inscrits	13 540	13 843	13 539	13 600	13 008
Fourchettes du cours de l'action (en dollars canadiens)					
Classe A					
Haut	9,00 \$	7,00 \$	4,61 \$	3,69 \$	7,11 \$
Bas	3,25 \$	4,10 \$	2,69 \$	2,34 \$	2,01 \$
Clôture	3,85 \$	4,96 \$	4,48 \$	3,02 \$	2,80 \$
Classe B					
Haut	8,97 \$	6,97 \$	4,62 \$	3,66 \$	7,13 \$
Bas	3,17 \$	4,06 \$	2,68 \$	2,28 \$	1,87 \$
Clôture	3,80 \$	4,95 \$	4,45 \$	2,98 \$	2,62 \$

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

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

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

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier ont établi des contrôles et des procédures de communication de l'information, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à la Société leur a été communiquée, et que l'information devant être présentée dans les documents de dépôt de Bombardier est enregistrée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par la législation sur les valeurs mobilières.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information en date de la fin de l'exercice 2009. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information étaient efficaces à cette date. En outre, selon cette évaluation, ils ont établi qu'il n'existait aucune faiblesse importante du contrôle interne, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO), à l'égard de l'information financière pour l'exercice 2009. Conformément au Règlement 52-109, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier ont fourni aux Autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

Le conseil d'administration doit s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de l'information financière et il est l'ultime

responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés et du rapport de gestion. Le conseil d'administration s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité de vérification.

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

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



Pierre Beaudoin
Président et chef de la direction



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

1^{er} avril 2009

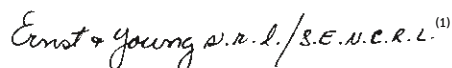
RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Nous avons vérifié les bilans consolidés de Bombardier Inc. aux 31 janvier 2009 et 2008 et les états consolidés des capitaux propres, des résultats, du résultat étendu et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

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

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société aux 31 janvier 2009 et 2008 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.



Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
Comptables agréés
Montréal, Canada

1^{er} avril 2009

(1) CA auditeur permis no 9859

BILANS CONSOLIDÉS

(en millions de dollars américains)

Aux 31 janvier		2009 ⁽¹⁾	2008 ⁽¹⁾
Actif			
Espèces et quasi-espèces		3 470 \$	3 602 \$
Titres déposés en garantie	Note 11	777	1 295
Débiteurs	Note 4	1 981	1 998
Financement d'avions	Note 5	418	626
Stocks	Note 6	5 522	5 092
Immobilisations corporelles	Note 7	1 568	1 732
Actifs incorporels	Note 8	1 399	1 451
Frais reportés – programme de multipropriété		444	500
Impôts sur les bénéfices reportés	Note 20	1 216	935
Actif au titre des prestations constituées	Note 25	926	924
Instruments financiers dérivés	Note 3	626	458
Écart d'acquisition	Note 9	2 010	2 533
Autres actifs	Note 10	949	974
		21 306 \$	22 120 \$
Passif			
Créditeurs et frais courus	Note 12	6 988 \$	6 919 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme		2 072	2 791
Avances sur programmes aéronautiques		2 991	2 926
Revenus reportés – programme de multipropriété		573	631
Dette à long terme	Note 13	3 952	4 393
Passif au titre des prestations constituées	Note 25	992	1 066
Instruments financiers dérivés	Note 3	1 194	276
		18 762	19 002
Capitaux propres		2 544	3 118
		21 306 \$	22 120 \$
Engagements et éventualités	Note 26		

(1) Voir la Note 1 pour l'incidence de l'adoption de nouvelles conventions comptables.

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,



Laurent Beaudoin
Administrateur



L. Denis Desautels
Administrateur

ÉTATS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(en millions de dollars américains, sauf le nombre d'actions)

Pour les exercices terminés les 31 janvier		2009		2008	
		Nombre (en milliers)	Montant	Nombre (en milliers)	Montant
CAPITAL SOCIAL	<i>Note 14</i>				
Actions privilégiées					
Série 2		9 465	159 \$	9 465	159 \$
Série 3		2 535	40	2 535	40
Série 4		9 400	148	9 400	148
		21 400	347	21 400	347
Actions ordinaires					
Actions classe A (droits de vote multiples)					
Solde au début de l'exercice		316 962	29	317 044	29
Conversion en actions classe B		(379)	-	(82)	-
Solde à la fin de l'exercice		316 583	29	316 962	29
Actions classe B (droits de vote limités)					
Solde au début de l'exercice		1 434 974	1 419	1 433 423	1 413
Émission d'actions		2 167	9	1 469	6
Conversion d'actions classe A		379	-	82	-
Solde à la fin de l'exercice		1 437 520	1 428	1 434 974	1 419
Détenues en mains tierces en vertu du régime d'unités d'actions liées au rendement	<i>Note 14</i>				
Solde au début de l'exercice		(21 273)	(89)	(11 847)	(34)
Achetées		(6 942)	(54)	(9 426)	(55)
Distribuées		4 561	13	-	-
Solde à la fin de l'exercice		(23 654)	(130)	(21 273)	(89)
Solde à la fin de l'exercice		1 413 866	1 298	1 413 701	1 330
Solde à la fin de l'exercice - actions ordinaires		1 730 449	1 327	1 730 663	1 359
Total - capital social			1 674 \$		1 706 \$
SURPLUS D'APPORT					
Solde au début de l'exercice			68 \$		35 \$
Rémunération à base d'actions	<i>Note 15</i>		51		34
Options exercées et actions distribuées en vertu du régime d'unités d'actions liées au rendement			(15)		(1)
Solde à la fin de l'exercice			104 \$		68 \$
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS					
Solde au début de l'exercice			1 040 \$		753 \$
Modification de convention comptable - Stocks	<i>Note 1</i>		(268)		-
Modification de convention comptable - Évaluation à la juste valeur	<i>Note 1</i>		(66)		-
Bénéfice net			1 008		317
Dividendes :					
Actions ordinaires			(120)		-
Actions privilégiées			(27)		(30)
Solde à la fin de l'exercice			1 567 \$		1 040 \$
CUMUL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT ÉTENDU, APRÈS IMPÔTS	<i>Note 16</i>				
Solde au début de l'exercice			304 \$		174 \$
Modification de convention comptable - Évaluation à la juste valeur	<i>Note 1</i>		7		-
Autres éléments du résultat étendu			(1 112)		130
Solde à la fin de l'exercice			(801)\$		304 \$
Total - capitaux propres			2 544 \$		3 118 \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

ÉTATS DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS

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

Pour les exercices terminés les 31 janvier		2009	2008
Revenus			
Fabrication		14 779 \$	12 508 \$
Services		3 117	3 016
Autres		1 825	1 982
		19 721	17 506
Coût des ventes	<i>Notes 1, 6</i>	16 049	14 607
Frais de vente et d'administration	<i>Note 1</i>	1 558	1 408
Recherche et développement		171	139
Autres revenus	<i>Notes 1, 17</i>	(23)	(62)
Amortissement		555	512
Élément spécial	<i>Note 18</i>	-	162
		18 310	16 766
Bénéfice avant ce qui suit:		1 411	740
Revenus de financement	<i>Note 19</i>	(270)	(225)
Dépenses de financement	<i>Notes 1, 19</i>	408	526
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices		1 273	439
Impôts sur les bénéfices	<i>Note 20</i>	265	122
Bénéfice net		1 008 \$	317 \$
Bénéfice par action (en dollars):	<i>Note 21</i>		
De base		0,57 \$	0,17 \$
Dilué		0,56 \$	0,16 \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

ÉTATS DU RÉSULTAT ÉTENDU CONSOLIDÉS

(en millions de dollars américains)

Pour les exercices terminés les 31 janvier	2009	2008
Bénéfice net	1 008 \$	317 \$
Autres éléments du résultat étendu	<i>Notes 1, 16</i>	
Perte nette non réalisée sur actifs financiers disponibles à la vente, après impôts	(20)	(1)
Variation liée aux couvertures de flux de trésorerie, montant net:		
Incidence des fluctuations de taux de change	(9)	(1)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie	(865)	394
Reclassement dans les résultats ou dans l'actif non financier connexe	33	(212)
Recouvrement (charge) d'impôts sur les bénéfices	275	(62)
	(566)	119
Écart de conversion cumulé:		
Placements nets dans les établissements étrangers autonomes	(812)	364
Gain net (perte nette) sur éléments de couverture connexes ⁽¹⁾	286	(352)
	(526)	12
Total des autres éléments du résultat étendu	(1 112)	130
Total du résultat étendu	(104)\$	447 \$

(1) Après impôts sur les bénéfices de 2 millions \$ au 31 janvier 2009 (25 millions \$ au 31 janvier 2008).

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

(en millions de dollars américains)

Pour les exercices terminés les 31 janvier	2009	2008
Activités d'exploitation		
Bénéfice net	1 008 \$	317 \$
Éléments hors caisse :		
Amortissement	555	512
Impôts sur les bénéfices reportés	Note 20	69
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles	(28)	(3)
Rémunération à base d'actions	Note 15	51
Élément spécial	Note 18	-
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	Note 22	(746)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	909	2 380
Activités d'investissement		
Additions aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels	(621)	(472)
Cessions d'immobilisations corporelles	54	55
Titres déposés en garantie	390	-
Autres	(4)	(117)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(181)	(534)
Activités de financement		
Remboursements de dette à long terme	(166)	(1 076)
Achat d'actions classe B – détenues en mains tierces en vertu du régime d'unités d'actions liées au rendement	Note 14	(54)
Émission d'actions, après frais connexes	7	5
Dividendes versés	(147)	(30)
Autres	(6)	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(366)	(1 156)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	(494)	264
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	(132)	954
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice	3 602	2 648
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice	3 470 \$	3 602 \$
Information supplémentaire		
Espèces payées pour :		
Intérêts	413 \$	559 \$
Impôts sur les bénéfices	98 \$	108 \$

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices terminés les 31 janvier 2009 et 31 janvier 2008
(Les montants des tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire.)

1. MODE DE PRÉSENTATION	151
2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES	154
3. INSTRUMENTS FINANCIERS	162
4. DÉBITEURS	167
5. FINANCEMENT D'AVIONS	168
6. STOCKS	169
7. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	170
8. ACTIFS INCORPORELS	170
9. ÉCART D'ACQUISITION	171
10. AUTRES ACTIFS	171
11. FACILITÉS DE LETTRES DE CRÉDIT	172
12. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS	173
13. DETTE À LONG TERME	174
14. CAPITAL SOCIAL	175
15. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS	177
16. CUMUL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT ÉTENDU	179
17. AUTRES REVENUS	180
18. ÉLÉMENT SPÉCIAL	180
19. REVENUS DE FINANCEMENT ET DÉPENSES DE FINANCEMENT	181
20. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	182
21. BÉNÉFICE PAR ACTION	183
22. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE LIÉS À L'EXPLOITATION	184
23. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	184
24. GESTION DU RISQUE FINANCIER	185
25. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS	189
26. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	194
27. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES	197
28. GESTION DU CAPITAL	198
29. INFORMATION SECTORIELLE	199
30. RECLASSEMENTS	199

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

1 MODE DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux PCGR du Canada.

La Société et ses filiales exercent leurs activités dans deux secteurs distincts, BA et BT, chacun se caractérisant par un cycle d'exploitation particulier; par conséquent, les bilans consolidés ne sont pas classifiés.

Modifications de conventions comptables

Actifs incorporels

En février 2008, le CNC a publié le chapitre 3064, « Écarts d'acquisition et actifs incorporels », qui remplace le chapitre 3062, « Écarts d'acquisition et autres actifs incorporels », et le chapitre 3450, « Frais de recherche et de développement ». Ce chapitre établit des normes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'information applicables aux écarts d'acquisition et aux actifs incorporels. Les dispositions ayant trait à la définition et à la comptabilisation initiale des actifs incorporels, y compris les actifs incorporels générés en interne, sont pour la plupart uniformisées avec celles de l'IAS 38, « Immobilisations incorporelles », en vertu des IFRS. Pour la Société, ce chapitre entre en vigueur pour les états financiers intermédiaires et annuels ouverts à compter du 1^{er} février 2009. Toutefois, la Société a choisi d'adopter le chapitre 3064 de manière anticipée au 31 janvier 2009. L'adoption du chapitre 3064 n'a pas eu d'incidence sur les états financiers consolidés de la Société, à l'exception de reclassements de certains postes du bilan. Les chiffres comparatifs ont été reclassés de la façon suivante :

	Présenté au 31 janvier 2008	Reclassement	Reclassé au 31 janvier 2008
Actif			
Stocks	5 106 \$ ⁽¹⁾	(14)\$ ⁽²⁾	5 092 \$
Immobilisations corporelles	2 980 \$	(1 248)\$ ⁽³⁾	1 732 \$
Actifs incorporels	- \$	1 451 \$	1 451 \$
Autres actifs	1 163 \$	(189)\$ ⁽⁴⁾	974 \$

(1) Après le reclassement de 1558 millions \$ des avances de clients des programmes aéronautiques.

(2) Composé des frais de développement de BT.

(3) Composé de l'outillage des programmes aéronautiques (1196 millions \$) et de logiciels informatiques (52 millions \$).

(4) Principalement les licences, brevets et marques de commerce (172 millions \$).

Évaluation à la juste valeur

Le 20 janvier 2009, le Comité sur les problèmes nouveaux a publié le CPN-173, « Risque de crédit et juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers », qui exige que la juste valeur des instruments financiers, y compris les instruments financiers dérivés, tienne compte du risque de crédit des contreparties dans le cas des actifs et du risque de crédit de la Société dans le cas des passifs. Cet abrégé doit être appliqué rétrospectivement sans retraitement des données des exercices antérieurs. La date de prise d'effet pour la Société est le 1^{er} février 2008.

La Société a donc réévalué certains instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur au 1^{er} février 2008 pour tenir compte de ces risques. Les rajustements en découlant ont été comptabilisés dans les bénéfices non répartis, à l'exception des instruments financiers dérivés inclus dans une relation de couverture de juste valeur, à l'égard desquels le rajustement a été imputé à la valeur comptable de l'élément couvert, et des instruments financiers dérivés inclus dans une relation de couverture de placements nets, à l'égard desquels le rajustement a été comptabilisé dans le cumul des autres éléments du résultat étendu.

1 MODE DE PRÉSENTATION (suite)

Au 1^{er} février 2008, l'incidence de l'adoption de la nouvelle méthode d'évaluation à la juste valeur des instruments financiers sur les bilans consolidés de la Société était comme suit :

	Présenté au 31 janvier 2008	Incidence du CPN -173	Retraité au 1 ^{er} février 2008
Actif			
Financement d'avions	626 \$	(60)\$ ⁽¹⁾	566 \$
Instruments financiers dérivés	458	(1)	457
Impôts sur les bénéfices reportés	935	3	938
	2 019 \$	(58)\$	1 961 \$
Passif			
Créditeurs et frais courus	6 919 \$	9 \$ ⁽²⁾	6 928 \$
Dette à long terme	4 393	3 ⁽³⁾	4 396
Instruments financiers dérivés	276	(11)	265
	11 588 \$	1 \$	11 589 \$
Capitaux propres	3 118 \$	(59)\$	3 059 \$

(1) Représente les rajustements comptabilisés à l'égard de prêts et créances liées à des contrats de location d'avions commerciaux désignés comme détenus à des fins de transaction.

(2) Représente les rajustements comptabilisés dans les passifs connexes liés à la vente d'avions désignés comme détenus à des fins de transaction.

(3) Représente les rajustements apportés à la valeur comptable des éléments couverts relatifs aux instruments financiers dérivés désignés dans des relations de couverture de juste valeur.

Au 1^{er} février 2008, les détails relatifs aux rajustements des capitaux propres étaient comme suit :

	Augmentation (diminution)	
	Cumul des autres éléments du résultat étendu	Bénéfices non répartis
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de placement net, déduction faite des impôts de néant	7 \$	s.o.
Actifs financiers détenus à des fins de transaction, déduction faite des impôts de 3 millions \$	s.o.	(57)\$
Passifs financiers détenus à des fins de transaction, déduction faite des impôts de néant	s.o.	(9)
	7 \$	(66)\$

s.o. : sans objet.

L'incidence de la nouvelle méthode d'évaluation à la juste valeur des instruments financiers présentés dans l'état des résultats consolidés pour l'exercice 2009 s'est établie à une perte nette de 43 millions \$, dont une perte nette de 48 millions \$ a été comptabilisée dans les autres revenus, un gain de 2 millions \$, dans les dépenses de financement et un gain de 3 millions \$, dans le coût des ventes. Le recouvrement d'impôts sur les bénéfices découlant de ces rajustements a été contrebalancé par la constatation d'une provision pour moins-value.

Avant la publication du CPN-173, la Société avait choisi de comptabiliser ses garanties de crédit et ses garanties portant sur la valeur résiduelle liées aux ventes d'avions comme instruments financiers désignés comme détenus à des fins de transaction selon l'option de la juste valeur. Ces garanties ont été comptabilisées à leur juste valeur évaluée selon la méthode de la valeur de règlement, qui reflète les paiements qui devraient être faits par la Société en vertu de ces garanties, en fonction de l'hypothèse de la continuité d'exploitation. Tel qu'indiqué ci-dessus, l'évaluation à la juste valeur des passifs financiers doit maintenant tenir compte du risque de crédit de la Société. Cette valeur serait moins élevée que ce que la Société prévoit verser en vertu de ces garanties.

La Société croit que la méthode d'évaluation actuelle des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle fournit une meilleure évaluation de son exposition économique en vertu de ces garanties. Par conséquent, la Société a décidé de modifier sa convention comptable applicable à ces garanties, passant des règles applicables aux instruments financiers (chapitre 3855) aux règles applicables aux éventualités (chapitre 3290), comme le permettent les PCGR du Canada. En vertu des règles applicables aux éventualités, la Société a décidé de retenir la juste valeur établie selon la méthode de la valeur de règlement comme fondement d'évaluation de ces garanties. Cette modification n'a par conséquent eu aucune incidence sur les états financiers consolidés de la Société.

Stocks

En juin 2007, le CNC a publié le chapitre 3031, « Stocks », qui remplace le chapitre 3030, « Stocks ». Cette norme se veut l'équivalent canadien de l'IAS 2, « Stocks », en vertu des IFRS. Cette norme comptable a été adoptée par la Société à compter du 1^{er} février 2008. Ce chapitre exige que les stocks soient évalués au plus faible du coût et de la valeur de réalisation nette. Il fournit des directives additionnelles sur la détermination du coût et sur sa constatation ultérieure dans les dépenses, y compris toute dépréciation à la valeur de réalisation nette, et sur les circonstances permettant une reprise ultérieure. Il fournit aussi des directives plus restrictives à l'égard des méthodes de détermination du coût utilisées pour établir le coût des stocks, et comporte des exigences additionnelles en matière d'information à fournir.

1 MODE DE PRÉSENTATION (suite)

Par conséquent, la Société a adopté la méthode fondée sur le coût unitaire pour ses programmes aéronautiques, qui remplace la méthode du coût moyen. La méthode fondée sur le coût unitaire est une méthode prescrite de détermination du coût en vertu de laquelle les coûts de production réels sont imputés à chaque unité produite et comptabilisés en résultat lorsque l'unité est livrée. Le report d'une tranche des coûts initiaux excédant les coûts moyens de production, faisant partie intégrante de la méthode du coût moyen, n'est pas permis selon la méthode fondée sur le coût unitaire. De plus, en raison de directives plus restrictives à l'égard de la détermination des coûts, la Société a aussi modifié sa convention d'affectation des frais généraux de ses programmes aéronautiques, selon laquelle tous les frais d'administration sont maintenant passés en charges. Conformément au chapitre 3031, la Société a appliqué ces modifications de conventions comptables en rajustant le solde d'ouverture des bénéfices non répartis au 1^{er} février 2008 (les données des exercices antérieurs n'ont pas été retraitées).

Dans le cadre de l'adoption du chapitre 3031, les paiements d'avances de clients reçus au titre de travaux exécutés et antérieurement déduits des stocks des programmes aéronautiques ont été reclassés dans le passif à titre d'avances sur programmes aéronautiques.

De plus, la Société a modifié sa convention d'affectation des frais d'administration à l'égard de ses contrats à long terme et de l'outillage des programmes aéronautiques pour la rendre conforme à la méthode applicable à ses programmes aéronautiques avec prise d'effet le 1^{er} février 2008. La direction est d'avis que cette nouvelle convention d'affectation des frais d'administration donne une information plus pertinente.

Au 1^{er} février 2008, l'incidence de ces modifications comptables et le reclassement de certaines avances de clients des programmes aéronautiques sur le bilan consolidé de la Société étaient comme suit :

	Présenté au 31 janvier 2008	Incidence des modifications comptables	Reclassement de certaines avances de clients sur programmes aéronautiques	Retraité au 1 ^{er} février 2008
Actif				
Stocks	3 548 \$	(318)\$ ⁽¹⁾	1 558 \$	4 788 \$ ⁽²⁾
Outillage des programmes aéronautiques	1 196	(23) ⁽³⁾	-	1 173 ⁽²⁾
Impôts sur les bénéfices reportés	935	113	-	1 048 ⁽²⁾
	5 679 \$	(228)\$	1 558 \$	7 009 \$
Passif				
Créditeurs et frais courus	6 919 \$	29 \$	- \$	6 948 \$ ⁽²⁾
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme	2 791	11	-	2 802
Avances sur programmes aéronautiques	1 368	-	1 558	2 926
	11 078 \$	40 \$	1 558 \$	12 676 \$ ⁽²⁾
Capitaux propres	3 118 \$	(268)\$	- \$	2 850 \$ ⁽²⁾

(1) Représente une radiation de 277 millions \$ liée à l'excédent sur les coûts moyens de production et de 41 millions \$ liée aux frais d'administration inclus dans les stocks.

(2) Le montant retraité au 1^{er} février 2008, compte tenu des modifications de conventions comptables à l'égard des actifs incorporels, des évaluations à la juste valeur et des stocks, s'établissait à 4774 millions \$ pour les stocks, 1428 millions \$ pour les actifs incorporels, 1051 millions \$ pour les impôts sur les bénéfices reportés, 6957 millions \$ pour les créditeurs et frais courus et 2791 millions \$ pour les capitaux propres.

(3) Liés aux frais d'administration.

De plus, des frais d'administration de 312 millions \$ ont été reclassés du coût des ventes aux frais de vente et d'administration pour l'exercice 2008, afin de se conformer à la présentation adoptée pour l'exercice 2009.

Informations à fournir concernant le capital

En décembre 2006, le CNC a publié le chapitre 1535, « Informations à fournir concernant le capital », qui établit les normes de présentation d'information au sujet du capital d'une entité et de la façon dont il est géré. Cette norme comptable a été adoptée par la Société avec prise d'effet le 1^{er} février 2008 (voir la Note 28 – Gestion du capital).

Modifications futures de conventions comptables

IFRS

En février 2008, le CNC a confirmé la convergence des PCGR du Canada avec les normes IFRS pour les entités ayant une obligation publique de rendre des comptes, à compter de l'année civile 2011, l'adoption anticipée étant permise à compter de l'année civile 2009. Les IFRS reposent sur un cadre conceptuel semblable à celui des PCGR du Canada, mais comportent des différences importantes au chapitre de la comptabilisation, de l'évaluation et de la présentation de l'information. D'ici à la conversion, le CNC devrait continuer de publier des normes comptables en convergence avec les IFRS, atténuant ainsi l'incidence de l'adoption des IFRS à la date de transition. L'IASB continuera aussi de publier de nouvelles normes comptables au cours de la période de transition et, par

1 MODE DE PRÉSENTATION (suite)

conséquent, l'incidence finale des IFRS sur les états financiers consolidés de la Société ne sera évaluée que lorsque toutes les IFRS applicables à la date de transition seront connues.

Pour la Société, la conversion vers les IFRS sera exigée pour les états financiers intermédiaires et annuels des périodes ouvertes à compter du 1^{er} février 2011. Par conséquent, la Société a élaboré un plan de conversion de ses états financiers consolidés aux IFRS. La Société a aussi réuni des équipes de travail affectées aux projets IFRS à tous les échelons de l'organisation. La Société continue de fournir une formation aux employés clés et assure le suivi de l'incidence de la transition sur ses pratiques d'affaires, ses systèmes et ses contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Une analyse détaillée des différences entre les IFRS et les conventions comptables de la Société, de même qu'une évaluation de l'incidence des divers traitements possibles, sont en cours. Des modifications de conventions comptables sont probables et devraient avoir une incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

États financiers consolidés et participations sans contrôle

En janvier 2009, le CNC a aussi publié le chapitre 1601, « États financiers consolidés », et le chapitre 1602, « Participations sans contrôle », qui remplacent le chapitre 1600, « États financiers consolidés ». Le chapitre 1601 établit les normes de préparation des états financiers consolidés. Le chapitre 1602 établit les normes de comptabilisation dans les états financiers consolidés de la société mère d'une participation sans contrôle dans une filiale postérieurement à un regroupement d'entreprises. Le chapitre 1602 est l'équivalent des dispositions correspondantes de l'IAS 27, « États financiers consolidés et individuels ».

Pour la Société, ces chapitres s'appliquent aux états financiers consolidés intermédiaires et annuels des exercices ouverts à compter du 1^{er} février 2011. L'adoption anticipée est permise au début d'un exercice. Ces chapitres, de même que le chapitre 1582, « Regroupements d'entreprises », doivent être appliqués simultanément s'ils sont mis en œuvre pour un exercice ouvert avant le 1^{er} février 2011.

Regroupements d'entreprises

En janvier 2009, le CNC a publié le chapitre 1582, qui remplace le chapitre 1581, « Regroupements d'entreprises ». Cette norme se veut l'équivalent canadien de l'IFRS 3, intitulée « Regroupements d'entreprises ». Pour la Société, ce chapitre s'applique prospectivement aux regroupements d'entreprises pour lesquels la date d'acquisition se situera après l'exercice 2011. L'application anticipée est permise. Le chapitre 1582 doit être appliqué simultanément aux chapitres 1601 et 1602, s'ils sont mis en œuvre pour un exercice ouvert avant le 1^{er} février 2011.

2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Périmètre de consolidation

Les états financiers consolidés comprennent :

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

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

Filiale	Emplacement
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	Royaume-Uni
Learjet Inc.	États-Unis
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Bombardier Transport France S.A.S.	France

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

EDDV – La NOC-15, « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (« NOC-15 »), exige la consolidation d'une EDDV si une partie détenant des droits de propriété, des droits contractuels ou d'autres intérêts financiers dans l'EDDV (détenteur de droits variables) assume la majorité du risque de perte lié aux activités de l'EDDV, a le droit de recevoir la majorité des rendements résiduels de l'EDDV (si aucune partie n'assume la majorité des pertes de l'EDDV), ou les deux (le « principal bénéficiaire »). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit constater initialement tous les actifs, passifs et parts des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à la juste valeur à la date où le détenteur de droits variables devient le principal bénéficiaire. Voir la Note 27 – Entités à détenteurs de droits variables, pour plus de détails sur les EDDV. La Société révisé sa décision à l'égard de la comptabilisation des EDDV lorsque certains événements se produisent, comme des changements dans les documents constitutifs ou les arrangements contractuels.

2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers conformément aux PCGR du Canada exige que la direction ait recours à des estimations et à des hypothèses, particulièrement en ce qui a trait aux contrats à long terme, à l'évaluation de la juste valeur des instruments financiers, à la provision à l'égard des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle liées aux ventes d'avions, à la constatation des revenus tirés de la vente d'avions d'affaires à large fuselage, à l'évaluation d'avions d'occasion, aux hypothèses actuarielles et économiques utilisées pour établir les avantages sociaux futurs, à la durée de vie utile des actifs à long terme, au recouvrement de l'écart d'acquisition, aux entités à détenteurs de droits variables, aux garanties de produits et aux impôts sur les bénéfices. Les meilleures estimations de la direction sont fondées sur les faits et les circonstances disponibles au moment où les estimations sont faites, sur l'expérience, sur la conjoncture économique et les tendances générales, et sur l'évaluation de la direction à l'égard de l'issue probable de ces questions. Ces estimations et hypothèses ont une incidence sur les montants de l'actif et du passif comptabilisés, sur la présentation d'information relative aux actifs et aux passifs éventuels à la date du bilan ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses comptabilisés au cours de la période. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations, et ces écarts pourraient être importants.

La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à un examen annuel détaillé de ses estimations de coût dans le cadre de la préparation de son budget annuel. L'incidence de la révision sur les contrats à long terme est comptabilisée au moyen d'un rajustement cumulatif du coût des ventes au cours de la période où la révision a lieu.

Conversion de devises

Les monnaies fonctionnelles de la Société sont principalement le dollar américain pour BA, et l'euro, diverses autres devises de l'Europe de l'Ouest ainsi que le dollar américain pour BT. Tous les établissements étrangers importants sont considérés comme des établissements étrangers autonomes.

Établissements étrangers autonomes – Tous les actifs et les passifs sont convertis aux taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les revenus et les dépenses sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains ou les pertes de change sont inclus dans les autres éléments du résultat étendu.

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

Éléments de couverture désignés à titre de couvertures des placements nets dans des établissements étrangers autonomes – Les gains ou pertes de conversion, après impôts, liés aux éléments de couverture désignés à titre de couvertures des placements nets de la Société dans des établissements étrangers autonomes sont inclus dans les autres éléments du résultat étendu.

Instruments financiers

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de la Société comprennent les espèces et quasi-espèces, les titres déposés en garantie, les créances clients, les prêts et créances liées à des contrats de location d'avions commerciaux, le remboursement anticipé en vertu d'une convention d'échange, les placements dans des titres, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les créditeurs, certains frais courus, les passifs connexes relativement à la vente d'avions commerciaux, les intérêts, certains passifs liés à la rémunération, la dette à long terme et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

Les instruments financiers sont comptabilisés au bilan lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au départ, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur. La valeur comptable des actifs financiers et des passifs financiers qui ne sont pas classés comme détenus à des fins de transaction comprend les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission de ces derniers. L'évaluation ultérieure des actifs financiers et des passifs financiers dépend de leur classement : actifs financiers disponibles à la vente, prêts et créances, passifs financiers autres que détenus à des fins de transaction ou actifs et passifs financiers classés comme détenus à des fins de transaction. Voir la Note 3 – Instruments financiers, pour leur classement. Les actifs financiers et les passifs financiers sont ultérieurement évalués à leur coût après amortissement, à moins qu'ils soient classés comme disponibles à la vente ou détenus à des fins de transaction, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur.

Espèces et quasi-espèces

Les espèces et quasi-espèces comprennent des espèces et des placements très liquides d'institutions financières de première qualité qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins. Les espèces et quasi-espèces sont classées comme détenues à des fins de transaction et évaluées à leur juste valeur.

Titres déposés en garantie

Les titres déposés en garantie sont principalement composés d'obligations (obligations de sociétés et obligations adossées à des créances), d'effets de commerce et de certificats de dépôt détenus par un dépositaire. L'échéance moyenne pondérée des titres des portefeuilles ne doit pas excéder un an et leurs cotes de crédits doivent être en moyenne de A ou supérieure. Ces placements servent de garanties pour la facilité de lettres de crédit de BT (la « facilité de BT ») de 3,75 milliards € (4,8 milliards \$) et pour la facilité de lettres de crédit de BA (la « facilité de BA ») de 840 millions \$ (voir la Note 11 – Facilités de lettres de crédit). La cote de crédit moyenne pondérée des titres des portefeuilles est de AA+. Ces placements comprennent une tranche qui est investie dans des obligations adossées à des actifs et des titres adossés à des créances hypothécaires dont le crédit est de la plus haute qualité (AAA). Les titres déposés en garantie sont désignés comme détenus à des fins de transaction selon l'option de la juste valeur et évalués à la juste valeur. Les gains et les pertes découlant de la réévaluation des titres déposés en garantie sont comptabilisés dans les revenus de financement.

2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Opérations de titrisation

La cession de prêts et de débiteurs est comptabilisée comme une vente lorsque le contrôle sur ces actifs est réputé avoir été cédé et qu'une contrepartie autre qu'un droit de bénéficiaire à l'égard des actifs cédés a été reçue. Les actifs conservés sont comptabilisés à titre de prêts ou de créances liées à des contrats de location selon leur substance.

Lorsque la cession est considérée comme une vente, tous les actifs vendus sont sortis du bilan. Les actifs reçus et les passifs pris en charge, comme ceux découlant de l'amélioration du crédit des créances cédées, sont comptabilisés à la juste valeur. Le gain ou la perte est constaté au moment de la vente des actifs. La Société estime généralement la juste valeur d'après la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs prévus, selon les meilleures estimations de la direction à l'égard des pertes sur créances, des courbes de taux à terme et des taux d'actualisation en fonction des risques sous-jacents.

Prêts et créances liées à des contrats de location

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

Les prêts et créances liées à des contrats de location présentés sous financement d'avions sont classés comme prêts et créances à moins qu'ils n'aient été désignés comme détenus à des fins de transaction selon l'option de la juste valeur. Les prêts et créances liées à des contrats de location classés comme prêts et créances sont comptabilisés à leur coût après amortissement.

Les prêts et créances liées à des contrats de location désignés comme détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur. Les gains et pertes découlant de la réévaluation des prêts et créances liées à des contrats de location classés comme détenus à des fins de transaction sont comptabilisés dans les autres dépenses (revenus), à l'exception de la composante intérêt des gains et des pertes qui est comptabilisée dans les revenus de financement.

Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation (locateur)

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation sont comptabilisés au coût. L'amortissement est constaté linéairement sur les périodes correspondant à leur durée de vie utile estimative. Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation liés aux avions, principalement des avions d'occasion, sont présentés sous financement d'avions.

Placements à long terme

Les placements dans des entités sur lesquelles la Société exerce une influence notable sont comptabilisés selon la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation et sont présentés sous autres actifs. Les placements dans des structures de financement sont classés comme prêts et créances, comptabilisés au coût après amortissement et présentés sous financement d'avions. Les placements dans des titres sont classés comme disponibles à la vente, comptabilisés à leur juste valeur et présentés dans les autres actifs. Tous les autres placements à long terme sont désignés comme détenus à des fins de transaction selon l'option de la juste valeur (évalués à la juste valeur) et présentés sous autres actifs.

Moins-value d'actifs financiers

Provision pour créances douteuses – Les créances clients comptabilisées au coût après amortissement font l'objet d'une révision périodique pour moins-value et sont classées comme ayant subi une moins-value lorsque la direction est d'avis qu'il existe un doute raisonnable que des pertes seront subies sur ces créances en tenant compte de toutes les circonstances connues à la date de la révision.

Provision pour pertes sur créances – Les prêts et créances liées à des contrats de location comptabilisés au coût après amortissement font l'objet d'une révision périodique pour moins-value et sont classés comme ayant subi une moins-value lorsque la direction est d'avis qu'il existe un doute raisonnable quant au recouvrement ultime d'une partie du capital et des intérêts, habituellement lorsque les paiements dus en vertu des contrats sont en souffrance depuis 90 jours ou que les clients ont déclaré faillite.

La Société établit une provision pour pertes sur créances suffisante pour éponger les pertes prévues. Le niveau de la provision découle de l'évaluation, par la direction, des risques associés à chacun des portefeuilles de la Société, y compris les défaillances, l'expérience quant aux pertes et aux recouvrements, des facteurs spécifiques aux garanties données, y compris l'âge et le type d'avion, le risque lié au crédit de clients en particulier, les taux publiés de manquement historiques selon diverses catégories de notation du crédit, le rendement de l'industrie de l'aviation commerciale et l'incidence de la conjoncture économique actuelle et prévue.

Perte de valeur durable de placements dans des titres – Lorsqu'il existe une indication objective de perte durable de la juste valeur d'un actif financier disponible à la vente, la perte cumulative, soit l'écart entre le coût d'acquisition des placements et leur juste valeur actuelle moins toute perte de valeur antérieurement comptabilisée en résultat net à l'égard de cet actif financier, est reclassée du cumul des autres éléments du résultat étendu en résultat net. Les pertes de valeur comptabilisées en résultat net à l'égard des instruments financiers classés comme disponibles à la vente ne peuvent être reprises.

2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Évaluation des stocks

Programmes aéronautiques – Les stocks, établis selon la méthode fondée sur le coût unitaire, sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimatif dans le cours normal des affaires moins les coûts estimés pour l'achèvement et les frais de vente. Le coût des stocks comprend les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent.

Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on estime que le coût des stocks ne sera pas recouvrable. Lorsque les circonstances ayant antérieurement causé la dépréciation des stocks en deçà de leur coût n'existent plus, ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de la conjoncture économique, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise (la reprise est limitée au montant de la dépréciation initiale).

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

Produits finis – Les stocks de produits finis, qui comprennent les pièces de rechange, les avions neufs et les avions d'occasion, sont principalement établis selon la méthode fondée sur le coût unitaire et la méthode de la moyenne mobile, et sont évalués au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût des produits finis comprend le coût des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent. Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on estime que le coût des stocks ne sera pas recouvrable en raison de l'obsolescence, de dommages ou de la baisse des prix de vente. Lorsque les circonstances ayant antérieurement causé la dépréciation des stocks en deçà de leur coût n'existent plus, ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de la conjoncture économique, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise (la reprise est limitée au montant de la dépréciation initiale).

La Société estime la valeur de réalisation nette en recourant à des évaluations externes et internes de la valeur des avions, y compris de l'information préparée à partir de données sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

Paiements, avances et facturations progressives – Les paiements reçus relatifs au travail réalisé à l'égard des contrats à long terme sont déduits des coûts connexes en stocks. Les avances reçues et les facturations progressives en excédent des coûts connexes sont présentées à titre de passif.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût et comprennent du matériel loué.

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

Bâtiments	10 à 40 ans
Matériel	2 à 15 ans
Autres	3 à 20 ans

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

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

Actifs incorporels

Les actifs incorporels sont comptabilisés au coût et comprennent certains coûts de développement ainsi que les coûts relatifs aux licences, brevets et marques de commerce et autres actifs incorporels. Outre l'écart d'acquisition, la Société n'a pas d'éléments d'actif incorporel à durée de vie indéfinie.

Outillage des programmes aéronautiques – Les coûts de développement, y compris les coûts de conception des prototypes et de leur mise à l'essai et les intérêts débiteurs engagés au cours du développement, sont capitalisés lorsque certains critères de report sont remplis, comme l'établissement de la preuve de la faisabilité technique et le lancement officiel des programmes. L'amortissement commence à la date de livraison du premier avion du programme.

Licences, brevets et marques de commerce – Représente principalement les actifs incorporels acquis auprès de tiers.

Autres actifs incorporels – Ces coûts sont principalement liés aux logiciels d'application et à certains coûts de développement de BT. Les logiciels d'application modifiés à l'interne et les coûts de développement de BT sont capitalisés lorsque certains critères de report sont remplis, comme l'établissement de la faisabilité technique. Les logiciels d'application sont traités comme des actifs incorporels puisqu'ils ne font pas partie intégrante du fonctionnement du matériel informatique connexe. L'amortissement commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé.

L'amortissement est calculé selon les méthodes et les durées de vie utile estimatives qui suivent :

Outillage des programmes aéronautiques	Linéaire	10 ans
Licences, brevets et marques de commerce	Linéaire	3 à 20 ans
Autres actifs incorporels	Linéaire et à la livraison d'unités	3 à 5 ans et nombre d'unités prévu

2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Moins-value des actifs à long terme

Moins-value – Les actifs à long terme comprennent les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation, les immobilisations corporelles et les actifs incorporels à durée de vie utile limitée. Les actifs à long terme font l'objet d'un test de dépréciation lorsque certains événements ou changements de circonstances indiquent que la valeur comptable d'un actif pourrait ne pas être recouvrable. La première étape du test de recouvrabilité est effectuée à l'aide des flux de trésorerie nets futurs non actualisés qui sont directement associés à l'utilisation et à la cession éventuelle de l'actif. Si la valeur comptable excède les flux de trésorerie non actualisés, le montant de la dépréciation, soit l'écart entre la valeur comptable et la juste valeur des actifs dépréciés, est compris dans la dotation à l'amortissement.

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

Écart d'acquisition

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

L'écart d'acquisition fait l'objet d'un test de dépréciation annuellement, ou plus souvent si des événements ou des circonstances, comme une diminution importante des revenus, des bénéfices ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif pourrait avoir subi une perte de valeur.

La Société évalue la recouvrabilité de l'écart d'acquisition selon une approche en deux étapes à l'échelle sectorielle (« unité d'exploitation »). Au cours de la première étape, la juste valeur de l'unité d'exploitation, calculée selon les flux de trésorerie futurs actualisés, est comparée à sa valeur comptable nette. Si la juste valeur est plus élevée que la valeur comptable, aucune dépréciation n'est réputée exister et il n'est pas nécessaire de procéder à la deuxième étape. Si la juste valeur est moins élevée que la valeur comptable, un deuxième test doit être effectué selon lequel la juste valeur implicite de l'écart d'acquisition de l'unité d'exploitation doit être estimée. Cette juste valeur implicite correspond à l'excédent de la juste valeur de l'unité d'exploitation sur la juste valeur des actifs nets identifiables de l'unité d'exploitation. La tranche de la valeur comptable de l'écart d'acquisition qui excède sa juste valeur implicite est portée en résultat.

Garanties

La Société a fourni des garanties de crédit, des garanties portant sur la valeur résiduelle, des engagements de reprise et des garanties d'exécution. Les garanties sont initialement constatées à la juste valeur à la date où la garantie est accordée inconditionnellement.

Les garanties de crédit et les garanties portant sur la valeur résiduelle relatives à la vente d'avions sont par la suite réévaluées à leur juste valeur selon la méthode de la valeur de règlement. Les variations ultérieures de la juste valeur de ces garanties sont comptabilisées dans le coût des ventes, à l'exception de la tranche intérêt, qui est comptabilisée dans les dépenses de financement.

Après la constatation initiale, les variations négatives de la juste valeur des avions de reprise sont comptabilisées dans le coût des ventes lorsqu'elles surviennent.

Les autres garanties sont ultérieurement réévaluées lorsqu'une perte devient probable.

Instruments financiers dérivés

Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition de la Société au risque de change et au risque de taux d'intérêt. Ils sont composés de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt, de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises et de garanties de taux d'intérêt plafond. Les instruments financiers dérivés sont évalués à la juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers qui ne sont pas étroitement liés aux contrats hôtes.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme détenus à des fins de transaction, à moins qu'ils soient désignés comme instruments de couverture admissibles à la comptabilité de couverture (voir plus loin). Les fluctuations de la juste valeur d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, excluant les instruments financiers dérivés incorporés, sont constatées dans les autres dépenses (revenus), ou dans les revenus de financement ou dépenses de financement.

Les instruments financiers dérivés incorporés de la Société comprennent des engagements de taux de financement, des options de rachat sur titres de dette à long terme et des instruments de change. Au moment de la constatation initiale, la juste valeur des engagements de taux de financement est constatée comme frais reportés dans les autres actifs. Les frais reportés sont comptabilisés comme un rajustement du prix de vente de l'avion. Les options de rachat sur titres de dette à long terme qui ne sont pas étroitement liées au contrat hôte sont évaluées à la juste valeur, et la valeur initiale est constatée à titre d'augmentation de la dette à long terme connexe et amortie dans l'état des résultats selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Au moment de la constatation initiale, la juste valeur des instruments de change qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture est constatée dans les autres dépenses (revenus). Les gains et les pertes découlant de la réévaluation des instruments financiers dérivés incorporés sont comptabilisés dans le coût des ventes, les autres dépenses (revenus) ou les revenus de financement ou dépenses de financement.

2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Comptabilité de couverture

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

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

- **Couvertures de juste valeur** – La Société a désigné certains swaps de taux d'intérêt et contrats de change à terme comme couvertures de juste valeur. Dans une relation de couverture de juste valeur, les gains ou pertes découlant de l'évaluation à la juste valeur d'instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés en résultat net, alors que les gains ou pertes découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts sont comptabilisés à titre de rajustement de la valeur comptable des éléments couverts et en résultat net.
- **Couvertures de flux de trésorerie** – La Société a désigné des contrats de change à terme et des swaps de taux d'intérêt comme couvertures de flux de trésorerie. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants constatés dans les autres éléments du résultat étendu sont reclassés en résultat net lorsque l'élément couvert influe sur les résultats. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.
- **Couverture de placements nets dans des établissements étrangers autonomes** – La Société a désigné certains swaps combinés de taux d'intérêt et de devises, certaines dettes à long terme et certains prêts intersociétés comme couvertures de ses placements nets dans des établissements étrangers autonomes. La tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants constatés dans les autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans l'état des résultats lorsque les gains ou pertes de change correspondants découlant de la conversion des établissements étrangers autonomes sont comptabilisés en résultat net.

La tranche des gains et des pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme rajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les gains et les pertes sur instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, et les gains et les pertes liés à la tranche inefficace de couvertures efficaces sont comptabilisés dans les autres dépenses (revenus), ou dans les revenus de financement ou les dépenses de financement pour la composante intérêt des dérivés, ou lorsque les dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

L'application de la comptabilité de couverture cesse prospectivement s'il est établi que l'instrument de couverture n'est plus efficace, si l'instrument de couverture est résilié ou vendu, ou à la cession ou à la résiliation anticipée de l'élément couvert.

Rémunération et autres paiements à base d'actions

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

Toutes les attributions accordées ou modifiées avant le 1^{er} février 2003 ont été comptabilisées comme des opérations portant sur les capitaux propres. Aucune charge de rémunération n'est comptabilisée en résultat relativement à ces attributions.

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

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

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

Constatation des revenus

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

Les contrats d'avions d'affaires à large fuselage (série *Challenger* et série *Global*) sont divisés entre les avions non aménagés (avant la peinture extérieure, avant l'aménagement intérieur et avant que les appareils électroniques de bord facultatifs soient installés) et les aménagements intérieurs. Les revenus sont constatés au moment de la livraison d'avions non aménagés (lorsque certaines conditions sont remplies), et au moment de l'acceptation définitive par le client de l'aménagement intérieur et des appareils électroniques de bord facultatifs. Les revenus provenant de la livraison d'avions non aménagés et d'aménagements intérieurs sont présentés dans les revenus de fabrication.

2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

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

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

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

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

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

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

Autres – Les revenus provenant de la vente d'avions d'occasion et de pièces de rechange sont constatés à la livraison. Les revenus tirés des avions d'occasion sont présentés dans les autres revenus et les revenus tirés des pièces de rechange sont inclus dans les revenus de service. Les revenus tirés des contrats de location-exploitation, principalement liés aux avions d'occasion, sont constatés linéairement sur la durée du contrat et sont inclus dans les autres revenus. Les intérêts créditeurs liés au financement d'avions sont constatés sur la durée des prêts ou des contrats connexes calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif et sont inclus dans les revenus de financement.

Mesures incitatives à la vente

Relativement à la vente d'un avion neuf, la Société peut offrir au client des mesures incitatives à la vente sous la forme de garanties de crédit, de garanties portant sur la valeur résiduelle, d'engagements de taux de financement, d'engagements de reprise, d'obligations de rachat conditionnelles et de produits et services connexes gratuits.

Les garanties de crédit et les garanties portant sur la valeur résiduelle relatives à la vente d'avions ainsi que les engagements de reprise sont mentionnés à la rubrique portant sur les garanties, et les engagements de taux de financement sont précisés à la rubrique portant sur les instruments financiers dérivés.

Les obligations de rachat conditionnelles sont comptabilisés comme des engagements de reprise lorsque la Société conclut une entente visant la vente d'un avion neuf et que le client exerce son droit de payer partiellement l'avion neuf au moyen de la remise de son avion d'occasion. Aucune provision n'est constituée au titre des obligations de rachat conditionnelles jusqu'à ce qu'elles deviennent des engagements de reprise.

Les autres mesures incitatives à la vente, comme la formation gratuite et les pièces de rechange, sont comptabilisées à leur coût estimatif et portées en réduction des revenus de fabrication ou incluses dans le coût des ventes au moment de la vente.

Aide gouvernementale

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

Garanties de produits

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

La Société examine trimestriellement ses provisions pour garanties de produit constatées et tout rajustement est comptabilisé dans le coût des ventes.

2 SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

Impôts sur les bénéfices

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

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

Bénéfice par action

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

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

Avantages sociaux futurs

Les régimes à prestations déterminées sont comptabilisés comme suit :

- Les actifs des régimes sont évalués à leur juste valeur.
- En ce qui a trait aux titres de participation, la Société se sert d'une évaluation fondée sur les valeurs marchandes des actifs qui, aux fins de la mesure du coût des prestations, tient compte de l'incidence des gains ou pertes sur une période de trois ans à partir de l'exercice pendant lequel ces gains ou pertes surviennent. Quant aux placements autres que les placements en titres de participation, la Société se sert d'une évaluation fondée sur les valeurs marchandes courantes.
- Les gains et pertes actuariels nets, fondés sur la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, qui excèdent 10 % du montant le plus élevé entre l'obligation au titre des prestations constituées et la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, de même que les coûts des services passés, sont amortis sur la durée moyenne pondérée estimative du reste de la carrière active des participants, soit environ 14 ans.
- Les obligations au titre des régimes sont établies en fonction des versements de prestations futurs prévus actualisés selon les taux d'intérêt du marché à l'égard d'instruments de créance de grande qualité qui correspondent à l'échéance et aux montants prévus des versements de prestations.
- Lorsqu'un événement, comme la vente d'un secteur, entraîne à la fois une compression et un règlement, la compression est comptabilisée avant le règlement. Une compression est la perte, pour les employés, du droit de gagner des prestations futures en vertu du régime. Un règlement est la quittance de l'obligation de la Société en vertu d'un régime.
- Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi de manière actuarielle à l'aide de la méthode de répartition des prestations au prorata des services, et de la meilleure estimation par la direction du rendement prévu des placements du régime, de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, du taux de mortalité et du coût des soins de santé.
- Le coût des avantages est capitalisé au titre des coûts de main-d'œuvre et inclus dans les stocks et l'outillage des programmes aéronautiques ou constaté directement dans les résultats.
- La Société utilise le 31 décembre comme date de mesure.

Obligations environnementales

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

3

INSTRUMENTS FINANCIERS

Le classement des instruments financiers comme détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, prêts et créances et détenus à des fins autres que de transaction, ainsi que leur valeur comptable et leur juste valeur, étaient comme suit :

31 janvier 2009				
Valeur comptable				
	Détenus à des fins de transaction	Disponibles à la vente	Coût après amortissement ⁽¹⁾	Total ⁽²⁾
Actifs financiers				
Espèces et quasi-espèces	3 470 \$	– \$	– \$	3 470 \$
Titres déposés en garantie	777 ⁽³⁾	–	–	777
Débiteurs	–	–	1 905 ⁽⁴⁾	1 905
Financement d'avions	240 ⁽³⁾⁽⁵⁾	–	104 ⁽⁶⁾	344 ⁽¹³⁾
Instruments financiers dérivés	179 ⁽⁷⁾	–	–	179
Autres actifs	231 ⁽³⁾⁽⁸⁾	203 ⁽⁹⁾	160 ⁽¹⁰⁾	594
	4 897 \$	203 \$	2 169 \$	7 269 \$
Passifs financiers				
Créditeurs et frais courus	192 \$ ⁽³⁾⁽¹¹⁾	s.o.	3 675 \$ ⁽¹²⁾	3 867 \$
Dette à long terme	–	s.o.	3 952	3 952 ⁽¹⁴⁾
Instruments financiers dérivés	163 ⁽⁷⁾	s.o.	–	163
	355 \$	s.o.	7 627 \$	7 982 \$

31 janvier 2008				
Valeur comptable				
	Détenus à des fins de transaction	Disponibles à la vente	Coût après amortissement ⁽¹⁾	Total ⁽²⁾
Actifs financiers				
Espèces et quasi-espèces	3 602 \$	– \$	– \$	3 602 \$
Titres déposés en garantie	1 295 ⁽³⁾	–	–	1 295
Débiteurs	–	–	1 855 ⁽⁴⁾	1 855
Financement d'avions	398 ⁽³⁾⁽⁵⁾	–	119 ⁽⁶⁾	517 ⁽¹³⁾
Instruments financiers dérivés	97 ⁽⁷⁾	–	–	97
Autres actifs	249 ⁽³⁾⁽⁸⁾	207 ⁽⁹⁾	181 ⁽¹⁰⁾	637
	5 641 \$	207 \$	2 155 \$	8 003 \$
Passifs financiers				
Créditeurs et frais courus	268 \$ ⁽³⁾⁽¹¹⁾	s.o.	3 515 \$ ⁽¹²⁾	3 783
Dette à long terme	–	s.o.	4 393	4 393 ⁽¹⁴⁾
Instruments financiers dérivés	34 ⁽⁷⁾	s.o.	–	34
	302 \$	s.o.	7 908 \$	8 210 \$

(1) Les actifs financiers sont classés comme prêts et créances, et les passifs financiers comme autres que détenus à des fins de transaction.

(2) Représente uniquement la valeur comptable des instruments financiers inclus dans le poste correspondant du bilan.

(3) La Société a choisi de désigner ces instruments financiers comme détenus à des fins de transaction selon l'option de la juste valeur.

(4) Représente les créances clients et certaines autres créances.

(5) Représente certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions commerciaux.

(6) Représente certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions commerciaux, des placements dans des structures de financement et des prêts – avions d'affaires.

(7) Représente des instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, mais qui sont des couvertures économiques, et des instruments financiers dérivés incorporés comptabilisés distinctement.

(8) Comprend un remboursement anticipé en vertu d'un contrat d'échange et des frais de gestion.

(9) Représente un placement dans des titres.

(10) Comprend l'encaisse affectée.

(11) Représente les passifs connexes relativement à la vente d'avions commerciaux.

(12) Comprend des comptes fournisseurs, des intérêts de même que certains frais courus et salaires et avantages sociaux à payer.

(13) La juste valeur s'établissait à 335 millions \$ au 31 janvier 2009 (548 millions \$ au 31 janvier 2008).

(14) La juste valeur s'établissait à 2965 millions \$ au 31 janvier 2009 (4266 millions \$ au 31 janvier 2008).

s.o. : sans objet.

3 INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

Les méthodes et les hypothèses utilisées pour établir la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 23 – Juste valeur des instruments financiers.

Les gains nets (pertes nettes) sur instruments financiers comptabilisés en résultat ont été les suivants pour les exercices :

	2009	2008
Instruments financiers évalués au coût après amortissement		
Prêts et créances	(13)\$	(15)\$
Autres que détenus à des fins de transaction	22 \$ ⁽¹⁾	(21)\$ ⁽¹⁾
Instruments financiers évalués à la juste valeur		
Désignés comme détenus à des fins de transaction	(13)\$ ⁽²⁾	1 \$ ⁽²⁾
Devant être classés comme détenus à des fins de transaction	(18)\$ ⁽³⁾⁽⁴⁾	(58)\$ ⁽³⁾⁽⁴⁾

(1) Comprend principalement des gains de financement nets sur remboursements de dette à long terme de 22 millions \$ pour l'exercice 2009 (pertes de financement sur remboursements de dette à long terme de 22 millions \$ pour l'exercice 2008).

(2) Exclut la tranche des intérêts créditeurs liée au remboursement anticipé en vertu d'une convention d'échange et de titres déposés en garantie de 56 millions \$ pour l'exercice 2009 (58 millions \$ pour l'exercice 2008).

(3) Exclut la tranche des intérêts créditeurs liée aux espèces et quasi-espèces de 143 millions \$ pour l'exercice 2009 (96 millions \$ pour l'exercice 2008).

(4) Une perte nette de 62 millions \$, incluse dans ce montant, a été subie relativement à des couvertures économiques non désignées dans des relations de couverture pour l'exercice 2009 (75 millions \$ pour l'exercice 2008).

Les gains nets (pertes nettes) sur prêts et créances comprennent les variations de la provision pour moins-value. Les gains nets (pertes nettes) sur passifs financiers évalués au coût après amortissement sont composés de gains et de pertes liés à la décomptabilisation. Les gains nets (pertes nettes) sur actifs financiers et passifs financiers détenus à des fins de transaction sont composés de variations de la juste valeur, excluant les intérêts créditeurs et débiteurs à l'égard de ceux qui sont désignés comme détenus à des fins de transaction. Pour les montants des gains ou des pertes non réalisés sur les actifs financiers disponibles à la vente constatés directement dans les autres éléments du résultat étendu et les montants reclassés des autres éléments du résultat étendu en résultat net au cours des exercices 2009 et 2008, le cas échéant, voir les états du résultat étendu consolidés.

3 INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

Instruments financiers dérivés et certains instruments financiers non dérivés

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et de certains instruments financiers non dérivés désignés dans une relation de couverture était la suivante aux :

	31 janvier 2009		31 janvier 2008	
	Actif	Passif	Actif	Passif
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de juste valeur				
Swaps de taux d'intérêt	169 \$	3 \$	73 \$	40 \$
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie				
Contrats de change à terme ⁽¹⁾⁽²⁾	278	1 018	288	135
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de placements nets				
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	-	10	-	67
Instruments financiers dérivés classés comme détenus à des fins de transaction⁽³⁾				
Contrats de change à terme	96	133	59	12
Garanties de taux d'intérêt plafond	1	1	4	4
Swaps de taux d'intérêt	-	4	-	2
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	9	-	3	-
Instruments financiers dérivés incorporés :				
Options de rachat sur titres de dette à long terme	-	-	8	-
Change	73	25	23	9
Engagements de taux de financement	-	-	-	7
	179	163	97	34
Total des instruments financiers dérivés	626 \$	1 194 \$	458 \$	276 \$
Instruments financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets				
Dette à long terme	- \$	908 \$	- \$	1 191 \$
Prêts intersociétés	-	29	-	687
Total des instruments financiers non dérivés désignés dans des relations de couverture	- \$	937 \$	- \$	1 878 \$

(1) Pour l'exercice 2009, la perte nette représentant la composante du gain ou de la perte de l'élément de couverture exclue de l'évaluation de l'efficacité s'est établie à 20 millions \$ (21 millions \$ pour l'exercice 2008).

(2) La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de la Société à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues est de 42 mois.

(3) Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés.

3 INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

Analyse des échéances – Le tableau qui suit présente l'analyse des échéances des instruments financiers dérivés. Les montants présentés dans le tableau qui suit représentent les flux de trésorerie non actualisés (les montants libellés en devises sont convertis au taux en vigueur à la date du bilan).

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 janvier 2009 :

	Valeur nominale (équivalent en dollars US)	Flux de trésorerie non actualisés					Total
		Moins d'un an	1 an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	4 499 \$						
Règlement brut							
Sorties de fonds		(75)\$	(80)\$	- \$	- \$	- \$	(155)\$
Rentrées de fonds		64	81	-	-	-	145
Règlement net		302	73	4	-	-	379
Dérivés sur taux d'intérêt	2 850						
Règlement net		50	59	70	19	(13)	185
	7 349 \$	341 \$	133 \$	74 \$	19 \$	(13)\$	554 \$
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	10 828 \$						
Règlement brut							
Sorties de fonds		(3 739)\$	(2 316)\$	(36)\$	- \$	- \$	(6 091)\$
Rentrées de fonds		3 350	2 038	34	-	-	5 422
Règlement net		(279)	(61)	(14)	-	-	(354)
Dérivés sur taux d'intérêt	434						
Règlement brut							
Sorties de fonds		-	-	-	(415)	-	(415)
Rentrées de fonds		-	-	-	411	-	411
Règlement net		(9)	(5)	(9)	-	(1)	(24)
	11 262 \$	(677)\$	(344)\$	(25)\$	(4)\$	(1)\$	(1 051)\$

3 INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

L'analyse des échéances des dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 janvier 2008 :

	Valeur nominale (équivalent en dollars US)	Flux de trésorerie non actualisés					Total
		Moins d'un an	1 an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	4 248 \$						
Règlement brut							
Sorties de fonds		(1 573)\$	(985)\$	- \$	- \$	- \$	(2 558)\$
Rentrées de fonds		1 721	1 043	-	-	-	2 764
Règlement net		2	31	2	-	-	35
Dérivés sur taux d'intérêt	1 765						
Règlement net		20	29	32	16	-	97
	6 013 \$	170 \$	118 \$	34 \$	16 \$	- \$	338 \$
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	3 707 \$						
Règlement brut							
Sorties de fonds		(858)\$	(739)\$	- \$	- \$	- \$	(1 597)\$
Rentrées de fonds		879	739	-	-	-	1 618
Règlement net		(42)	(74)	(9)	-	-	(125)
Dérivés sur taux d'intérêt	1 611						
Règlement brut							
Sorties de fonds		-	-	-	-	(459)	(459)
Rentrées de fonds		-	-	-	-	404	404
Règlement net		(17)	(7)	(15)	(17)	(30)	(86)
	5 318 \$	(38)\$	(81)\$	(24)\$	(17)\$	(85)\$	(245)\$

4

DÉBITEURS

Les débiteurs étaient comme suit aux 31 janvier :

	2009	2008
Créances clients ⁽¹⁾		
BA		
Dollar américain	917 \$	641 \$
Autres devises	20	25
BT		
Euro	456	402
Dollar américain	181	298
Livre sterling	55	188
Diverses autres devises de l'Europe de l'Ouest	50	82
Autres devises	143	139
Taxe de vente	1 822	1 775
Autres	61	97
	168	201
	2 051	2 073
Provision pour pertes sur créances	(70)	(75)
	1 981 \$	1 998 \$

(1) Les créances clients sont présentées par monnaie de facturation.

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit aux 31 janvier :

	2009	2008
Solde au début de l'exercice	(75)\$	(79)\$
Pertes sur créances	(17)	(14)
Montants radiés, déduction faite des recouvrements	12	29
Incidence des fluctuations de taux de change	10	(11)
Solde à la fin de l'exercice	(70)\$	(75)\$

Créances en souffrance mais qui n'ont pas subi de moins-value – Les créances clients de BA qui sont en souffrance mais qui n'ont pas subi de moins-value s'établissaient à 106 millions \$ au 31 janvier 2009, dont une tranche de 25 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours (118 millions \$ au 31 janvier 2008, dont une tranche de 29 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours).

En outre, des créances clients de 358 millions \$ liées à des contrats à long terme de BT sont en souffrance et ne faisaient l'objet d'aucune provision spécifique pour créances douteuses au 31 janvier 2009, dont une tranche de 169 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours (474 millions \$ au 31 janvier 2008, dont une tranche de 251 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours). BT évalue si ces créances sont recouvrables dans le cadre de ses pratiques de gestion du risque applicables aux contrats à long terme dans leur ensemble. Par conséquent, la Société n'a pas comptabilisé de provision spécifique pour créances douteuses à l'égard de ces créances, mais a comptabilisé des provisions pour contrats dans le cadre de ses pratiques habituelles de gestion du risque pour les contrats à long terme qui couvrent le risque de recouvrement lié à ces créances.

Créances qui ont subi une moins-value – La Société a établi que des créances clients, au montant brut de 36 millions \$, étaient individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 janvier 2009 (53 millions \$ au 31 janvier 2008). Les facteurs pris en compte par la Société sont les suivants : le client a déclaré faillite ou est sous séquestre, ou les paiements font l'objet d'un litige.

5

FINANCEMENT D'AVIONS

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

	2009				2008			
	Total	Moyenne pondérée		Taux fixe/ variable ⁽¹⁾	Total	Moyenne pondérée		Taux fixe/ variable ⁽¹⁾
		Échéance (mois)	Taux ⁽¹⁾ (en %)			Échéance (mois)	Taux ⁽¹⁾ (en %)	
Avions commerciaux								
Prêts	194 \$	117	13,1	Fixe/var.	280 \$	129	8,1	Fixe/var.
Créances liées à des contrats de location ⁽²⁾	82	80	8,3	Fixe/var.	170	64	6,4	Fixe/var.
	276				450			
Prêts - avions d'affaires ⁽³⁾	23	18	6,7	Fixe/var.	32	26	7,9	Fixe/var.
Total des prêts et créances liées à des contrats de location	299				482			
Pertes sur créances	(10)				(15)			
	289				467			
Actifs loués en vertu de contrats de location- exploitation	74				109			
Placements dans des structures de financement	55				50			
	418 \$				626 \$			

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

(2) Comprend 9 millions \$ de créances liées à des contrats de location provenant d'EDDV consolidées au 31 janvier 2009 (16 millions \$ au 31 janvier 2008).

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

Prêts et créances liées à des contrats de location – Le financement consenti à trois transporteurs aériens représentait environ 35 % du total des prêts et créances liées à des contrats de location au 31 janvier 2009 (trois transporteurs aériens représentant 38 % au 31 janvier 2008). Les prêts et créances liées à des contrats de location sont généralement garantis par les actifs connexes. La valeur de la garantie est étroitement liée au rendement de l'industrie de l'aviation commerciale et aux particularités de l'avion (âge, type-version et nombre de sièges), de même qu'à d'autres particularités. La valeur de la garantie varie aussi en fonction des cycles économiques.

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

	2009	2008
Total des loyers minimums	79 \$	200 \$
Revenu non gagné	(22)	(60)
Valeur résiduelle non garantie	25	30
	82 \$	170 \$

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit aux 31 janvier :

	2009	2008
Solde au début de l'exercice	(15)\$	(111)\$
Reclassement au financement à long terme – Prêts ⁽¹⁾	-	96
Pertes sur créances	5	-
Solde à la fin de l'exercice	(10)\$	(15)\$

(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 1^{er} février 2007.

5 FINANCEMENT D'AVIONS (suite)

Prêts et créances liées à des contrats de location qui ont subi une moins-value – La Société a établi que des prêts et créances liées à des contrats de location, au montant brut de 2 millions \$, étaient individuellement considérés comme ayant subi une moins-value au 31 janvier 2009 (5 millions \$ au 31 janvier 2008). Les facteurs pris en compte par la Société sont les suivants : la contrepartie a déclaré faillite ou est sous séquestre, ou les paiements sont en souffrance depuis plus de 90 jours.

Prêts et créances liées à des contrats de location en souffrance, mais qui n'ont pas subi de moins-value – Les prêts et créances liées à des contrats de location en souffrance, mais qui n'ont pas subi de moins-value, s'établissaient à néant au 31 janvier 2009 (21 millions \$ au 31 janvier 2008 et en souffrance depuis 60 jours). Habituellement, la Société détient des garanties à l'égard des prêts et créances liées à des contrats de location qui sont principalement composées d'avions. La juste valeur des avions détenus en garantie de prêts et créances liées à des contrats de location en souffrance, mais qui n'ont pas subi de moins-value, s'établissait à néant au 31 janvier 2009 (17 millions \$ au 31 janvier 2008).

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

	2009		2008	
	Coût	Valeur comptable nette	Coût	Valeur comptable nette
Avions régionaux d'occasion	49 \$	28 \$	78 \$	57 \$
Avions d'affaires d'occasion	50	46	54	52
	99 \$	74 \$	132 \$	109 \$

Le revenu de location tiré des contrats de location-exploitation et l'amortissement des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation se sont établis respectivement à 9 millions \$ et 15 millions \$ pour l'exercice 2009 (respectivement 7 millions \$ et 13 millions \$ pour l'exercice 2008).

6 STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux 31 janvier :

	2009	2008
Contrats à long terme		
Coûts engagés et marges comptabilisées	4 503 \$	4 192 \$
Moins : Avances et facturations progressives	(3 308)	(2 633)
	1 195	1 559
Programmes aéronautiques ⁽¹⁾	2 850	2 668
Produits finis ⁽²⁾	1 477	865
	5 522 \$	5 092 \$

(1) Ne comprend aucun excédent sur les coûts moyens de production au 31 janvier 2009 (277 millions \$ au 31 janvier 2008).

(2) Les produits finis comprennent 19 avions neufs non rattachés à une commande ferme et 29 avions d'occasion, totalisant 448 millions \$ au 31 janvier 2009 (aucun avion neuf et 13 avions d'occasion totalisant 90 millions \$ au 31 janvier 2008).

Avances et facturations progressives – En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les pratiques de l'industrie. De plus, dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement chez BT, au titre des paiements et avances reçues de clients avant l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

Stocks constatés dans le coût des ventes – Le montant des stocks constatés dans le coût des ventes s'établissait comme suit pour l'exercice :

	2009
Contrats à long terme	8 487 \$
Programmes aéronautiques	5 563
Produits finis	957 ⁽¹⁾
	15 007 \$

(1) Comprend une dépréciation de stocks de 51 millions \$ pour l'exercice 2009.

7

IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux 31 janvier :

	2009		2008	
	Coût	Valeur comptable nette	Coût	Valeur comptable nette
Terrains	93 \$	93 \$	120 \$	120 \$
Bâtiments	1 772	837	1 978	939
Matériel	1 085	462	1 150	522
Autres	183	176	154	151
	3 133 \$	1 568 \$	3 402 \$	1 732 \$

Le tableau qui précède comprend des actifs en vertu de contrats de location-acquisition dont le coût et la valeur comptable nette totalisaient respectivement 143 millions \$ et 81 millions \$ au 31 janvier 2009 (respectivement 168 millions \$ et 109 millions \$ au 31 janvier 2008).

Le tableau ci-dessus comprend en outre des actifs en construction et en développement totalisant 100 millions \$ au 31 janvier 2009 (94 millions \$ au 31 janvier 2008).

L'amortissement des immobilisations corporelles a totalisé 180 millions \$ pour l'exercice 2009 (163 millions \$ pour l'exercice 2008).

8

ACTIFS INCORPORELS

Les actifs incorporels étaient comme suit aux 31 janvier :

	2009		2008	
	Coût	Valeur comptable nette	Coût	Valeur comptable nette
Outillage des programmes aéronautiques				
Avions d'affaires	2 074 \$	572 \$	2 013 \$	695 \$
Avions commerciaux	1 682	603	1 459	501
Licences, brevets et marques de commerce	281	121	331	172
Autres	428	103	394	83
	4 465 \$	1 399 \$	4 197 \$	1 451 \$

Les actifs incorporels capitalisés au cours de l'exercice 2009 ont totalisé 376 millions \$ (275 millions \$ pour l'exercice 2008), dont une tranche de 325 millions \$ (209 millions \$ pour l'exercice 2008) a été capitalisée dans l'outillage des programmes aéronautiques.

L'amortissement des actifs incorporels a été comme suit pour les exercices :

	2009	2008
Outillage des programmes aéronautiques	310 \$	289 \$
Autres	50	47
	360 \$	336 \$

9

ÉCART D'ACQUISITION

L'écart d'acquisition est principalement lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz»). Les variations du solde de l'écart d'acquisition étaient comme suit pour les exercices :

	2009	2008
Solde au début de l'exercice	2 533 \$	2 286 \$
Constatation de pertes fiscales non comptabilisées antérieurement	-	(7)
Résolution d'une incertitude fiscale	(41)	-
Incidence des fluctuations de taux de change	(482)	254
Solde à la fin de l'exercice	2 010 \$	2 533 \$

La Société a procédé à la révision annuelle au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2009 et n'a relevé aucune dépréciation.

10

AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux 31 janvier :

	2009	2008
Frais payés d'avance	257 \$	240 \$
Placement dans des titres ⁽¹⁾	203	207
Remboursement anticipé en vertu d'une convention d'échange	150	150
Encaisse affectée ⁽²⁾	85	107
Frais de financement reportés	65	39
Frais de gestion	54	56
Placement dans des sociétés sous influence notable ⁽³⁾	30	48
Autres	105	127
	949 \$	974 \$

(1) Comprend 64 millions \$ de titres détenus comme sûreté à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 31 janvier 2009 (59 millions \$ au 31 janvier 2008).

(2) Comprend 59 millions \$ liés à des EDDV consolidées au 31 janvier 2009 (82 millions \$ au 31 janvier 2008).

(3) La Société a mis en nantissement des actions dans des entités émettrices sous influence notable d'une valeur comptable de 20 millions \$ au 31 janvier 2009 (37 millions \$ au 31 janvier 2008), y compris 8 millions \$ de prêts au 31 janvier 2009 (12 millions \$ au 31 janvier 2008), pour la plupart liés à BT.

11

FACILITÉS DE LETTRES DE CRÉDIT

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance (exercice)
31 janvier 2009				
Facilité de BT	4 801 \$ ⁽¹⁾	4 446 \$	355 \$	2014 ⁽²⁾
Facilité de BA	840	655	185	2012 ⁽³⁾
Facilité GCB	250	30	220	2010 ⁽⁴⁾
	5 891 \$	5 131 \$	760 \$	
31 janvier 2008	6 381 \$ ⁽⁵⁾	5 488 \$	893 \$	2012 ⁽³⁾

(1) 3750 millions €.

(2) En décembre 2011, le montant confirmé sera réduit au montant nominal des lettres de crédit alors en cours et sera amorti par la suite à mesure que les lettres de crédit en cours viendront à échéance, jusqu'en décembre 2013.

(3) En décembre 2009, le montant confirmé sera réduit au montant nominal des lettres de crédit alors en cours et sera amorti par la suite à mesure que les lettres de crédit en cours viendront à échéance, jusqu'en décembre 2011.

(4) La facilité de garantie pour cautionnement bancaire (« facilité GCB ») est renouvelée et prolongée annuellement si les parties y consentent. En décembre 2009, si la facilité n'est pas prolongée, les lettres de crédit émises en vertu de cette facilité seront amorties sur la durée jusqu'à leur échéance.

(5) 4300 millions €.

Le 17 décembre 2008, une convention de facilité de lettres de crédit de 3,75 milliards € a été négociée avec un syndicat d'institutions financières internationales pour l'émission de lettres de crédit par BT. Au même moment, la Société a réduit sa facilité de lettres de crédit syndiquée existante, la faisant passer de 4,3 milliards € à 840 millions \$, en vue de soutenir les activités de BA et les besoins globaux de la Société. Cette facilité de lettres de crédit modifiée est maintenant principalement consentie par des banques nord-américaines.

En vertu des facilités de BA et de BT, la Société doit respecter certaines clauses financières restrictives, y compris l'exigence de maintenir les liquidités de BT à un minimum de 600 millions € à la fin de chaque trimestre de l'année civile (voir la Note 28 – Gestion du capital). En outre, la Société doit conserver des titres déposés en garantie de 446 millions € (571 millions \$) en vertu de la facilité de BT, et des titres déposés en garantie de 202 millions \$ en vertu de la facilité de BA. Ces exigences étaient toutes respectées au 31 janvier 2009.

En outre, en décembre 2008, BT a conclu une facilité GCB disponible pour l'émission de lettres de crédit au bénéfice de BT. Les lettres de crédit émises par des banques commerciales au soutien des activités de BT en vertu de cette facilité sont garanties par Exportation et Développement Canada (« EDC »).

En vertu de la facilité de lettres de crédit antérieure (avant sa modification en décembre 2008), la Société devait respecter certaines clauses financières restrictives (voir la Note 28 – Gestion du capital). En outre, la Société devait maintenir des titres déposés en garantie totalisant 869 millions € (1290 millions \$). Ces exigences étaient toutes respectées au 31 janvier 2008.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau précédent, des lettres de crédit totalisant 257 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 31 janvier 2009 (467 millions \$ au 31 janvier 2008).

12

CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les créditeurs et frais courus étaient comme suit aux 31 janvier :

	2009	2008
Créditeurs	2 243 \$	2 079 \$
Frais courus	1 048	1 251
Mesures incitatives à la vente ⁽¹⁾	1 001	1 011
Garanties de produits	931	1 041
Salaires et avantages sociaux à payer	438	496
Impôts sur les bénéficiaires et autres taxes	113	213
Part des actionnaires sans contrôle	66	66
Intérêts à payer	61	77
Provisions pour obligations de rachat	59	82
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	43	37
Autres	985	566
	6 988 \$	6 919 \$

(1) Comprend la provision pour garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle, les engagements de reprise, ainsi que d'autres provisions et obligations associées à la vente d'avions (voir la Note 26 - Engagements et éventualités). La valeur comptable des passifs relatifs à la vente d'avions était de 190 millions \$ au 31 janvier 2009 (268 millions \$ au 31 janvier 2008). L'obligation contractuelle exigible en regard de ces passifs était de 232 millions \$ au 31 janvier 2009 (318 millions \$ au 31 janvier 2008).

Garanties de produits – Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur la structure des avions qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

Les variations de la provision pour garanties de produits ont été comme suit pour les exercices 2009 et 2008 :

	BA	BT	Total
Solde au 31 janvier 2007	291 \$	694 \$	985 \$
Charge de l'exercice	107	335	442
Variations des estimations	(28)	(69)	(97)
Paiements	(85)	(287)	(372)
Incidence des fluctuations de taux de change	-	83	83
Solde au 31 janvier 2008	285	756	1 041
Charge de l'exercice	95	279	374
Variations des estimations	-	(63)	(63)
Paiements	(100)	(202)	(302)
Incidence des fluctuations de taux de change	-	(119)	(119)
Solde au 31 janvier 2009	280 \$	651 \$	931 \$

13

DETTE À LONG TERME

Au cours de l'exercice 2009, la valeur nominale des remboursements de dette faits par la Société s'est établie à 111 millions € (149 millions \$) pour le billet de premier rang échéant en novembre 2013, et à 15 millions € (19 millions \$) pour le billet de premier rang échéant en novembre 2016.

La dette à long terme était comme suit aux 31 janvier :

							2009	2008
	Montant en monnaie d'origine 2009/2008	Monnaie	Fixe/ Variable ⁽¹⁾	Contractuel ⁽¹⁾ 2009/2008	Taux d'intérêt	Échéance	Montant	Montant
					Compte tenu de l'incidence des couvertures de juste valeur			
Billets de premier rang	679/790	EUR	Variable	7,74 %/ 7,33 %	-	Nov. 2013	858 \$	1 159 \$
	385	USD	Fixe	8,00 %	LIBOR 3 mois + 2,91	Nov. 2014	430	412
	785/800	EUR	Fixe	7,25 %	EURIBOR 6 mois + 3,36	Nov. 2016	1 028	1 154
Billets	550	USD	Fixe	6,75 %	LIBOR 3 mois + 2,28	Mai 2012	587	565
	500	USD	Fixe	6,30 %	LIBOR 3 mois + 1,60	Mai 2014	551	520
	250	USD	Fixe	7,45 %	-	Mai 2034	247	247
Débetures	150	CAN	Fixe	7,35 %	-	Déc. 2026	120	150
Autres ⁽²⁾	131/187 ⁽³⁾	Diverses	Fixe/var.	7,21 %/ 6,99 %	-	2010-2027	131	186
							3 952 \$	4 393 \$

(1) Pour la dette à taux variable, le taux d'intérêt correspond au taux moyen de l'exercice. La totalité des intérêts sur la dette à long terme est payable semestriellement, à l'exception du billet de premier rang échéant en novembre 2013, dont les intérêts sont payables trimestriellement et des autres dettes dont l'échéancier des paiements d'intérêt varie.

(2) Comprend 66 millions \$ liés à des obligations en vertu de contrats de location-acquisition au 31 janvier 2009 (102 millions \$ au 31 janvier 2008).

(3) Les montants sont exprimés en dollars américains.

Tous les éléments de dette à long terme sont de rang égal et ne sont pas garantis.

Les remboursements prévus de dette à long terme pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

	Dette	Contrats de location-acquisition	Total
2010	3 \$	6 \$	9 \$
2011	3	6	9
2012	3	8	11
2013	593	8	601
2014	861	2	863
Par la suite	2 423	36	2 459
	3 886 \$	66 \$	3 952 \$

Actions privilégiées

Un nombre illimité d'actions privilégiées, sans droit de vote, sans valeur nominale, pouvant être émises en séries est autorisé. Les séries suivantes étaient émises aux 31 janvier 2009 et 2008 :

12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	
Rachat:	Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 \$ CAN l'action.
Conversion:	Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1 ^{er} août 2012 et le 1 ^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation à une date de conversion donnée, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.
Dividende:	Depuis le 1 ^{er} août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15 ^e jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable égal à 80 % du taux préférentiel canadien. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera rajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 \$ CAN l'action ou supérieur à 25,10 \$ CAN l'action.

12 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	
Rachat:	Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ CAN l'action, le 1 ^{er} août 2012 et le 1 ^{er} août tous les cinq ans par la suite.
Conversion:	Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1 ^{er} août 2012 et le 1 ^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation à une date de conversion donnée, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.
Dividende:	Pour la période de cinq ans à compter du 1 ^{er} août 2007 jusqu'au 31 juillet 2012 inclusivement, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 5,267 %, ou 1,31675 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,32919 \$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts constitutifs. Ces dividendes seront payables trimestriellement le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre, lorsque déclarés.

14 CAPITAL SOCIAL (suite)

9 400 000 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	
Rachat:	Sous réserve de certaines dispositions, la Société peut, moyennant un préavis d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter, au comptant, les actions privilégiées rachetables à dividende cumulatif, série 4 pour 25,75 \$ CAN si le rachat a lieu entre le 31 mars 2008 et le 31 mars 2009 exclusivement; 25,50 \$ CAN si le rachat a lieu entre le 31 mars 2009 et le 31 mars 2010 exclusivement; 25,25 \$ CAN si le rachat a lieu entre le 31 mars 2010 et le 31 mars 2011 exclusivement; et 25,00 \$ CAN si le rachat a lieu à compter du 31 mars 2011.
Conversion:	La Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 \$ CAN ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affilée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
Dividende:	Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 %, ou 1,5625 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ CAN l'action.

Actions ordinaires

Les classes d'actions ordinaires suivantes, sans valeur nominale, étaient autorisées aux 31 janvier 2009 et 2008 :

1 892 000 000 d'actions classe A (droits de vote multiples)	
Droits de vote:	Dix votes chacune.
Conversion:	Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).

1 892 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités)	
Droits de vote:	Un vote chacune.
Conversion:	Convertibles chacune, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.
Dividende:	Dividendes préférentiels non cumulatifs annuels de 0,0015625 \$ CAN l'action, en priorité par rapport aux actions classe A (droits de vote multiples), payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, mai, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ CAN l'action, lorsque déclarés.

Le 3 juin 2008, le conseil d'administration de la Société a autorisé la reprise du paiement d'un dividende trimestriel pour chacune des actions classe A (droits de vote multiples) et chacune des actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Par conséquent, si et lorsqu'un dividende est déclaré par le conseil d'administration, les porteurs de ces actions ont droit à un dividende trimestriel de 0,025 \$ CAN l'action.

Relativement au privilège de conversion des porteurs des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2 (« actions de série 2 ») et des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (« actions de série 3 »), 6 949 749 actions de série 3 ont été converties en actions de série 2, et 82 736 actions de série 2 ont été converties en actions de série 3 en août 2007.

Relativement au régime d'unités d'actions liées au rendement, la Société a fourni des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat de 6 942 000 actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre pour 54 millions \$ au cours de l'exercice 2009 (9 426 000 actions classe B pour 55 millions \$ au cours de l'exercice 2008) (voir la Note 15 – Régimes à base d'actions).

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu de régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Des options ont également été attribuées aux administrateurs jusqu'au 1^{er} octobre 2003. Sur les 135 782 688 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission, 57 196 596 étaient disponibles à ces fins au 31 janvier 2009 en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

Régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement en vigueur – À compter du 27 mai 2003, la Société a prospectivement modifié le régime d'options d'achat d'actions à l'intention d'employés clés. Ce régime a été de nouveau modifié prospectivement le 30 mars 2004, le 29 mai 2007 et le 27 novembre 2007.

Les modalités et conditions importantes du régime modifié sont les suivantes :

- Le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options.
- Les droits rattachés aux options attribuées s'acquièrent à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant un an après la date d'attribution. Cependant, des seuils de prix cibles prédéterminés doivent être atteints pour que les options puissent être exercées. Ces options peuvent être exercées si, au cours de la période de 12 mois précédant la date à laquelle les droits rattachés à ces options sont acquis, le prix moyen pondéré à la Bourse (sur une période de 21 jours de Bourse consécutifs) est supérieur ou égal au seuil de prix cible établi au moment où les options ont été attribuées. Si, au cours de cette période de 12 mois, le prix moyen pondéré à la Bourse n'a pas été atteint, le seuil de prix cible correspondant à la prochaine tranche de droits à acquérir s'appliquera.
- Au 31 janvier 2009, les prix cibles se situaient entre 4 \$ CAN et 11 \$ CAN.
- Les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement se résumait comme suit au 31 janvier 2009 :

Fourchettes de prix d'exercice (\$ CAN)	Nombre d'options	Émises et en circulation			Exerçables	
		Prix cible moyen pondéré (\$ CAN)	Durée résiduelle moyenne pondérée (années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
2 à 4	13 012 671	5,88	3,26	3,18	5 226 984	2,99
4 à 6	14 501 650	9,04	3,52	4,79	1 333 900	5,50
6 à 8	449 000	9,60	2,94	7,05	89 750	6,83
8 à 10	5 854 000	8,00	6,36	8,53	-	-
	33 817 321				6 650 634	

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices :

	2009		2008	
	Nombre d'options	Prix cible moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	31 698 625	3,99	29 353 000	3,59
Attribuées	6 090 000	8,48	6 199 000	5,49
Exercées	(2 167 304)	3,03	(1 468 625)	2,84
Annulées	(1 604 000)	4,26	(2 384 750)	3,71
Échues	(200 000)	4,16	-	-
Solde à la fin de l'exercice	33 817 321	4,85	31 698 625	3,99
Options exerçables à la fin de l'exercice	6 650 634	3,54	4 529 625	3,13

Régimes d'options d'achat d'actions antérieurs – Pour les options émises aux employés clés avant le 27 mai 2003 et les options émises aux administrateurs, le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options. Les droits rattachés à ces options s'acquièrent à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant deux ans après la date d'attribution, à l'exception de 25 000 options en cours attribuées aux administrateurs dont les droits s'acquièrent à raison de 20 % par année à compter de la date d'attribution. Les options viennent à échéance au plus tard dix ans après leur date d'attribution.

15 RÉGIMES À BASE D'ACTIONS (suite)

L'information sur ces options se résumait comme suit au 31 janvier 2009 :

Fourchettes de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises, en circulation et exerçables		
	Nombre d'options	Durée résiduelle moyenne pondérée (années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
10 à 12	4 674 500	0,23	10,77
12 à 15	2 333 000	3,04	14,49
15 à 25	3 481 000	1,67	20,25
	10 488 500		

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices :

	2009		2008	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	11 696 500	14,59	15 256 150	13,25
Annulées	(506 000)	15,01	(2 210 250)	10,03
Échues	(702 000)	11,93	(1 349 400)	6,94
Solde à la fin de l'exercice	10 488 500	14,75	11 696 500	14,59
Options exerçables à la fin de l'exercice	10 488 500	14,75	11 696 500	14,59

Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2009 s'est établie à 3,11 \$ l'option (2,88 \$ l'option pour l'exercice 2008). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide d'un modèle modifié d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre les prix cibles liés au régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement dans le calcul de la juste valeur, le cours de l'action à la date d'attribution et les hypothèses moyennes pondérées qui suivent pour les exercices :

	2009	2008
Taux d'intérêt sans risque	3,57 %	4,57 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	48,03 %	51,56 %
Rendement prévu des dividendes	1,66 %	néant

Une charge de rémunération de 14 millions \$ a été comptabilisée pour l'exercice 2009 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (11 millions \$ au cours de l'exercice 2008).

Toutes les attributions accordées ou modifiées avant le 1^{er} février 2003 sont comptabilisées comme des opérations portant sur les capitaux propres. Par conséquent, aucune charge de rémunération n'est comptabilisée en résultat relativement à ces attributions.

15 RÉGIMES À BASE D' ACTIONS (suite)

Régime d'unités d'actions liées au rendement

Au cours de l'exercice 2006, le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UAR, en vertu duquel des UAR peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés (« bénéficiaires »). Au cours de l'exercice 2009, l'émission d'un total de 6 265 000 UAR a été autorisée (6 750 000 UAR au cours de l'exercice 2008). Les UAR donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société.

Le nombre d'UAR a varié comme suit pour les exercices :

	2009	2008
Solde au début de l'exercice	13 696 996	8 040 386
Attribuées	5 695 000	6 202 000
Droits acquis	(3 591 526)	-
Annulées	(794 177)	(545 390)
Solde à la fin de l'exercice	15 006 293	13 696 996

- Les droits rattachés aux UAR attribuées au cours de l'exercice 2009 seront acquis le 10 juin 2011, si un seuil de rendement financier est atteint. Le ratio de conversion des UAR comportant des droits acquis varie de 70 % à 150 %.
- Les droits rattachés aux UAR attribuées au cours de l'exercice 2008 seront acquis le 4 juin 2010, si un seuil de rendement financier est atteint. Le ratio de conversion des UAR comportant des droits acquis varie de 70 % à 150 %.
- Les droits rattachés aux UAR attribuées au cours de l'exercice 2007 seront acquis le 7 juin 2009, si un seuil de rendement financier est atteint. Le ratio de conversion des UAR comportant des droits acquis varie de 70 % à 150 %.

La Société a fourni des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre (voir la Note 14 - Capital social). Ces actions sont détenues en fiducie à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR soient acquis ou annulés. Le coût d'achat a été déduit du capital social.

Une charge de rémunération de 37 millions \$ a été comptabilisée pour l'exercice 2009 relativement au régime d'UAR (23 millions \$ au cours de l'exercice 2008).

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés

En vertu du régime d'achat d'actions à l'intention des employés, les employés de la Société ont le droit d'acheter des actions classe B (droits de votes limités) de la Société jusqu'à concurrence de 20 % de leur salaire de base à hauteur d'un maximum annuel de 30 000 \$ CAN par employé. Les cotisations de la Société au régime sont égales à 20 % de celles des employés. Les cotisations sont utilisées pour acheter des actions classe B (droits de votes limités) sur le marché libre à des dates de placement mensuelles ou autrement déterminées par la Société, mais au moins une fois par mois. La contribution de la Société au régime a totalisé 5 millions \$ pour l'exercice 2009 (4 millions \$ pour l'exercice 2008). Les actions achetées par la Société sont assujetties à une période de détention obligatoire de 12 mois qui doit être terminée à la date anniversaire du 1^{er} janvier.

16 CUMUL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT ÉTENDU

Les variations du cumul des autres éléments du résultat étendu ont été comme suit pour les exercices 2009 et 2008 :

	Actifs financiers disponibles à la vente	Couvertures de flux de trésorerie	Écart de conversion	Total
Solde au 31 janvier 2007	4 \$	(8)\$	178 \$	174 \$
Variation au cours de l'exercice	(1)	119	12	130
Solde au 31 janvier 2008	3	111	190	304
Modification de convention comptable - évaluation à la juste valeur ⁽¹⁾	-	-	7	7
Variation au cours de l'exercice	(20)	(566)	(526)	(1 112)
Solde au 31 janvier 2009	(17)\$	(455)\$	(329)\$	(801)\$

(1) Voir la Note 1 - Mode de présentation pour plus de détails sur le rajustement de l'évaluation à la juste valeur liée à la mise en œuvre du CPN-173.

17

AUTRES REVENUS

Les autres revenus ont été comme suit pour les exercices :

	2009	2008
Pertes (gains) de change	(75)\$	5 \$
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations)	46	3
Règlement de réclamations	(28)	(21)
Gain à la cession d'immobilisations corporelles	(26)	(3)
Perte liée à la cession d'activités	23	-
Part des actionnaires sans contrôle	18	8
Perte nette (gain net) sur instruments financiers ⁽¹⁾	6	(58)
Perte découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation	2	6
Autres	11	(2)
	(23)\$	(62)\$

(1) Perte nette (gain net) sur certains instruments financiers classés comme détenus à des fins de transaction, y compris les dérivés incorporés de change et les engagements de taux de financement.

18

ÉLÉMENT SPÉCIAL

L'élément spécial de l'exercice 2008 a trait à la radiation du placement dans Metronet, dans laquelle la Société détenait une participation de 20 %. Metronet était chargée de la maintenance et de la modernisation d'environ 75 % du système de métro de Londres dans le cadre d'un partenariat public-privé (« PPP ») aux termes d'un contrat de service conclu avec London Underground Ltd. (« LUL ») en avril 2003.

En raison de dépassements importants de coûts liés aux programmes de dépenses en immobilisations de Metronet et de l'insuffisance des ressources financières nécessaires au financement de ces dépassements de coûts, un administrateur PPP a été désigné le 18 juillet 2007. À la suite de ces événements, la Société a radié la valeur comptable de 162 millions \$ de son placement dans Metronet et n'est plus un actionnaire.

Depuis que Metronet a été mise sous administration, LUL a négocié avec l'administrateur PPP et les entrepreneurs actuels (y compris BT) la façon dont le projet de Metronet peut être transféré à une société désignée par LUL. À la suite de ces négociations :

- La portée du programme des travaux de BT ayant trait aux lignes Bakerloo, Central et Victoria (« BCV »), comprenant la mise à niveau de la ligne Victoria avec du nouveau matériel roulant et la fourniture d'une nouvelle signalisation par son sous-traitant, Westinghouse Rail Systems Limited (« WRSL »), n'a pas été modifiée.
- La portée du programme de mise à niveau des lignes souterraines (« SSL »), dont la mise en œuvre est moins avancée que celle du programme de BCV, a été réduite en ce qui a trait à la composante signalisation confiée principalement en sous-traitance à WRSL. Par conséquent, BT a effectué un paiement complet et définitif de 95 millions £ (189 millions \$) en règlement de ses obligations envers WRSL en vertu du contrat actuel. La portée réduite des éléments de signalisation et la révision du contrat, passant d'un contrat axé sur l'intégration et le rendement à un contrat utilisant une approche conventionnelle de produits, plus typique du secteur du matériel roulant, a entraîné une réduction importante des risques techniques et d'exécution de BT. Les résultats d'exploitation n'ont pas été touchés par ce règlement parce que la reprise des provisions pour éventualités correspondantes, par suite de l'atténuation des risques, a pleinement contrebalancé le règlement fait à WRSL.
- BT continue de fournir du nouveau matériel roulant, avec une légère augmentation de la portée des travaux du programme SSL.
- Les contrats d'entretien initiaux de BCV et de SSL ont été modifiés de telle sorte que l'entretien demeure sous la responsabilité de Metronet. BT conserve une convention de soutien technique et d'approvisionnement en pièces de rechange. Ces modifications ont été apportées à la demande de Metronet afin d'aider au règlement des questions de relations industrielles découlant du transfert proposé de personnel chez BT.

L'incidence nette sur le carnet de commandes était reflétée au 31 janvier 2008, se traduisant par une réduction du carnet de commandes total de BT qui est passé de 33,5 milliards \$ à 30,9 milliards \$. La réduction du carnet de commandes se détaillait comme suit :

- Une diminution de 950 millions £ (1,9 milliard \$) pour la réduction de la portée des travaux de signalisation du programme SSL, ce qui représente principalement la tranche confiée en sous-traitance à WRSL ainsi que des activités d'intégration et de gestion de projet pour BT.
- Une réduction de 400 millions £ (0,8 milliard \$) de la tranche portant sur l'entretien des programmes BCV et SSL.
- Une augmentation de 50 millions £ (0,1 milliard \$) pour les travaux additionnels requis par Metronet pour la tranche portant sur le matériel roulant du programme SSL.

19

REVENUS DE FINANCEMENT ET DÉPENSES DE FINANCEMENT

Les revenus de financement et les dépenses de financement ont été comme suit pour les exercices :

	2009	2008
Revenus de financement		
Espèces et quasi-espèces	(143)\$	(96)\$
Titres déposés en garantie	(51)	(50)
Prêts et créances liées à des contrats de location – compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(43)	(64)
Gains de financement nets sur remboursements de dette à long terme	(22)	-
Autres	(11)	(15)
	(270)\$⁽¹⁾	(225)\$⁽¹⁾
Dépenses de financement		
Intérêts débiteurs sur la dette à long terme – compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	307 \$	383 \$
Désactualisation de certaines obligations liées aux mesures incitatives à la vente	45	47
Perte nette sur instruments financiers ⁽²⁾	27	41
Pertes de financement sur remboursements de dette à long terme	-	22
Radiation de coûts reportés ⁽³⁾	20	-
Autres	9	33
	408 \$⁽⁴⁾	526 \$⁽⁴⁾

(1) Dont un montant de 22 millions \$ pour l'exercice 2009 représente les intérêts créditeurs calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme prêts et créances (45 millions \$ pour l'exercice 2008).

(2) Perte nette sur certains instruments financiers devant être classés comme détenus à des fins de transaction, y compris certaines options de rachat sur titres de dette à long terme.

(3) Liée à l'ancienne facilité de lettres de crédit.

(4) Dont un montant de 339 millions \$ pour l'exercice 2009 représente les intérêts débiteurs calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme détenus à des fins autres que de transaction (440 millions \$ pour l'exercice 2008).

Les impôts sur les bénéfices reportés reflètent l'incidence fiscale nette des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs aux fins de la présentation de l'information financière et les montants utilisés aux fins de l'impôt sur les bénéfices. Les principales composantes de l'actif d'impôts sur les bénéfices reportés de la Société étaient les suivantes aux 31 janvier :

	2009	2008
Reports prospectifs de pertes d'exploitation	1 049 \$	1 640 \$
Stocks	851	751
Garanties et autres provisions	504	470
Immobilisations corporelles	(267)	(309)
Actifs incorporels	41	49
Instruments financiers dérivés, montant net	165	(48)
Passif au titre des prestations constituées	18	43
Autres	1	9
	2 362	2 605
Provision pour moins-value	(1 146)	(1 670)
Montant net	1 216 \$	935 \$

La charge d'impôts sur les bénéfices se détaille comme suit pour les exercices :

	2009	2008
Impôts sur les bénéfices exigibles		
Canada	88 \$	56 \$
Étranger	108	91
	196	147
Impôts sur les bénéfices reportés		
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement	(264)	(380)
Moins-value des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés	19	81
Non-constatation d'économies fiscales et d'écarts temporaires	306	224
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	8	50
	69	(25)
Charge d'impôts sur les bénéfices	265 \$	122 \$

Le rapprochement des impôts sur les bénéfices calculés au taux d'imposition canadien en vigueur de 31,54 % pour les exercices 2009 et 2008 et de la charge d'impôts sur les bénéfices s'établit comme suit pour les exercices :

	2009	2008
Charge d'impôts sur les bénéfices au taux prévu par la loi	402 \$	144 \$
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants :		
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement	(264)	(380)
Moins-value des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés	19	81
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes et d'écarts temporaires	110	239
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	8	50
Écarts permanents	41	4
Écart des taux d'imposition de sociétés émettrices étrangères	(53)	(24)
Réévaluation des impôts sur les bénéfices reportés libellés en devises	2	4
Autres	-	4
Charge d'impôts sur les bénéfices	265 \$	122 \$

20 IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES (suite)

Les pertes d'exploitation nettes reportées prospectivement et écarts temporaires, qui sont disponibles pour réduire le bénéfice imposable futur de certaines filiales et pour lesquels une provision pour moins-value a été constatée, ainsi que la période au cours de laquelle ils peuvent être utilisés, étaient les suivants au 31 janvier 2009 :

Moins d'un an	- \$
De 1 an à 5 ans	4
De 5 à 10 ans	264
Sans date d'échéance	3 877
	4 145 \$

Environ 1,5 milliard \$ de reports prospectifs de pertes d'exploitation nettes et écarts temporaires présentés ci-dessus se rapportent aux acquisitions d'entreprises. Toute constatation ultérieure de ces économies d'impôts futurs sera comptabilisée à titre de réduction de l'écart d'acquisition lié à ces acquisitions.

Environ 1,7 milliard \$ des reports prospectifs de pertes d'exploitation susmentionnés ont trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts minimums sur les bénéfices sont exigibles sur 40 % du revenu imposable.

De plus, la Société dispose d'environ 271 millions \$ de pertes en capital nettes dont la majorité peuvent être reportées prospectivement indéfiniment. Les pertes en capital nettes peuvent uniquement être déduites des gains en capital imposables futurs et, de ce fait, aucune économie d'impôts sur les bénéfices reportés n'a été comptabilisée.

Les bénéfices non distribués des filiales étrangères de la Société sont considérés réinvestis indéfiniment et, par conséquent, aucune charge d'impôts sur les bénéfices n'a été comptabilisée à leur égard. Si ces bénéfices étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des retenues d'impôts à la source.

21 BÉNÉFICE PAR ACTION

Le BPA de base et dilué a été calculé comme suit pour les exercices :

(Nombre d'actions et d'options d'achat d'actions en milliers)	2009	2008
Bénéfice net	1 008 \$	317 \$
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	(27)	(30)
Bénéfice net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires	981 \$	287 \$
Nombre moyen pondéré de base d'actions ordinaires en circulation	1 730 545	1 733 163
Effet net des options d'achat d'actions et des UAR	23 897	23 198
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires en circulation	1 754 442	1 756 361
BPA (en dollars) :		
De base	0,57 \$	0,17 \$
Dilué	0,56 \$	0,16 \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions a été incluse dans le calcul du BPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 25 247 192 options d'achat d'actions pour l'exercice 2009 (24 297 692 pour l'exercice 2008) étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société n'avaient pas été atteints. L'incidence de l'exercice d'UAR a été incluse dans le calcul du BPA dilué dans le tableau plus haut, à l'exception de 2 172 219 UAR pour l'exercice 2009 (néant pour l'exercice 2008) puisque les cibles de rendement financier préétablis n'ont pas été atteintes.

22

VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE LIÉS À L'EXPLOITATION

La variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation a été comme suit pour les exercices :

	2009	2008
Débiteurs	(249)\$	(151)\$
Financement d'avions	125	392
Stocks	(1 211)	220
Frais reportés - programme de multipropriété	56	(110)
Instruments financiers dérivés, montant net	71	(11)
Créditeurs et frais courus	796	(237)
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme	(263)	652
Avances sur programmes aéronautiques	88	1 051
Revenus reportés - programme de multipropriété	(63)	145
Passif au titre des prestations constituées, montant net	(85)	(467)
Autre	(11)	(101)
	(746)\$	1 383 \$

23

JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les montants de la juste valeur présentés dans les présents états financiers consolidés correspondent à l'estimation de la Société du montant de la contrepartie dont conviendrait des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. Il s'agit d'estimations établies à un moment précis qui peuvent être modifiées au cours de périodes de présentation futures en raison des conditions du marché ou d'autres facteurs. La juste valeur est établie au moyen des cours sur le marché actif le plus avantageux pour cet instrument auquel la Société a immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour certains instruments financiers de la Société. En l'absence d'un marché actif, la Société établit la juste valeur selon des modèles d'évaluation internes ou externes, notamment des modèles stochastiques, des modèles d'établissement de prix d'options et des modèles de flux de trésorerie actualisés. La juste valeur établie selon des modèles d'évaluation nécessite 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, des probabilités de défaillance, des différentiels de rendement des obligations industrielles standard et du risque de revente. Pour poser ces hypothèses, la Société utilise surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les notes de crédit, les différentiels de crédit, les probabilités de défaillance, les taux de change et la volatilité des prix et des taux, selon le cas. Les hypothèses ou les données qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables sont utilisées lorsque des données externes ne sont pas disponibles. Ces calculs représentent les meilleures estimations de la direction fondées sur une gamme de méthodes et d'hypothèses. Puisqu'elles sont fondées sur des estimations, les justes valeurs peuvent ne pas être réalisées dans le cadre d'une vente réelle ou d'un règlement immédiat de ces instruments.

Méthodes et hypothèses

Les méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur sont les suivantes :

- **Instruments financiers dont la valeur comptable se rapproche de leur juste valeur** – La juste valeur des débiteurs, des prêts et créances liées aux contrats de location d'avions commerciaux, des prêts - avions d'affaires, de l'encaisse affectée, des créditeurs et frais courus, des intérêts et de certains salaires et avantages sociaux à payer, évalués au coût après amortissement, se rapproche de leur valeur comptable en raison de l'échéance à court terme de ces instruments, ou parce que les modalités des prêts ou des créances sont comparables à celles du marché actuel pour des éléments similaires.
- **Titres déposés en garantie et remboursement anticipé en vertu d'une convention d'échange** – La juste valeur est établie au moyen de cours externes lorsqu'ils sont disponibles. Lorsqu'ils ne sont pas disponibles, des analyses de flux de trésorerie actualisés fondées sur des données du marché et des hypothèses internes sont utilisées. Les données du marché utilisées dans les analyses de flux de trésorerie actualisés ont trait aux courbes de taux et aux différentiels de crédit.
- **Prêts et créances liées à des contrats de location d'avions commerciaux classés comme détenus à des fins de transaction** – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques et une analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard de taux d'intérêt, de cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, de courbes de taux et de probabilités de défaillance. La Société utilise des données du marché pour établir les rajustements en fonction du risque de revente, et utilise aussi des

23 JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS (suite)

hypothèses internes qui tiennent compte de facteurs dont les intervenants sur le marché tiendraient compte pour établir le prix de ces actifs financiers, lorsqu'il est pertinent de le faire. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée. En outre, la Société utilise des courbes de valeur résiduelle d'avions obtenues auprès d'évaluateurs indépendants, rajustées pour refléter des facteurs précis du marché actuel pour les avions.

- **Passifs connexes relatifs à la vente d'avions** – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques pour estimer la juste valeur des passifs connexes engagés relativement à la vente d'avions commerciaux. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard des taux d'intérêt, des cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, des probabilités de défaillance obtenues des agences de notation et des différentiels de crédit de la Société. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée.
- **Instruments financiers dérivés** – La juste valeur des instruments financiers dérivés reflète habituellement les montants estimatifs que la Société recevrait si elle cédait des contrats favorables, c'est-à-dire en tenant compte du risque de crédit de la contrepartie, ou qu'elle devrait verser pour transférer des contrats défavorables, c'est-à-dire en tenant compte du risque de crédit de la Société à la date du bilan. La Société utilise une analyse des flux de trésorerie actualisés et des cotes publiées pour estimer la juste valeur des conventions à terme et des swaps de taux d'intérêt. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché comme les taux d'intérêt, les différentiels de crédit et les cours au comptant des devises.

La Société utilise un modèle d'évaluation des options rajusté en fonction des facteurs particuliers au financement d'avion pour estimer la juste valeur des engagements de taux de financement. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché comme les taux d'intérêt, les différentiels de crédit, les cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles et les probabilités de défaillance. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée.

La Société utilise un modèle d'écart avec rajustement pour options pour estimer la juste valeur des options de rachat de la dette à long terme, selon des données du marché comme des courbes de swaps de taux d'intérêt et des cours externes.

- **Dette à long terme** – La juste valeur de la dette à long terme est évaluée à l'aide de cours publics ou d'analyses de flux de trésorerie actualisés d'après le taux d'emprunt actuel qui s'applique à des emprunts semblables.

Sensibilité à certaines modifications d'hypothèses

Pour l'évaluation des instruments financiers à leur juste valeur à l'aide de techniques d'évaluation, certaines hypothèses peuvent ne pas être tirées d'opérations courantes sur le marché. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnablement possibles n'aurait pas d'incidence importante sur leur juste valeur.

24 GESTION DU RISQUE FINANCIER

La Société est principalement exposée au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de marché découlant de la détention d'instruments financiers.

Risque de crédit	Le risque de crédit représente le risque qu'une partie à un instrument financier ne soit pas en mesure de s'acquitter de ses obligations et qu'il en résulte pour l'autre partie une perte financière.
Risque de liquidité	Le risque de liquidité représente le risque qu'une entité éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées à des passifs financiers.
Risque de marché	Le risque de marché représente le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison de modifications des cours du marché, que ces modifications soient causées par des facteurs particuliers à cet instrument financier ou à son émetteur, ou par des facteurs ayant une incidence sur la totalité des instruments financiers semblables négociés sur le marché. La Société est principalement exposée aux risques de marché qui suivent : <ul style="list-style-type: none">▪ Risque de change▪ Risque de taux d'intérêt

Risque de crédit

La Société est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments dérivés, de ses titres déposés en garantie et d'autres activités d'investissement. La Société est aussi exposée au risque de crédit par ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles. Les expositions au risque de crédit découlant des activités de prêt ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location fournis à la clientèle de BA relativement à la vente d'avions. De plus, les expositions au risque de crédit découlant du soutien au financement indirect résultent principalement des garanties de crédit fournies à la clientèle relativement à la vente d'avions.

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé des activités de gestion du risque de la Société. Le risque de crédit découlant des activités de gestion de la trésorerie est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à la politique de gestion des investissements de la Société (la « politique »). L'objectif visé par la politique est d'atténuer l'exposition de la Société au risque de crédit découlant de ses activités de gestion de la trésorerie en s'assurant que la Société ne traite qu'avec des institutions financières de première qualité en fonction de limites préétablies à l'égard de chacune.

24 GESTION DU RISQUE FINANCIER (suite)

Les risques de crédit découlant des activités commerciales habituelles de la Société, des activités de prêt et du soutien au financement indirect, sont gérés et contrôlés par les deux secteurs d'activité. Le principal risque de crédit géré par les secteurs découle du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de l'expérience de la Société auprès de ses clients. Les risques de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen poussé en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

L'évaluation des risques de crédit et limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions dans lesquelles du crédit ou du financement sera accordé aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte de la Société. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place aux fins de s'assurer que le risque financier découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des débiteurs, des créances liées à des contrats de location et des autres financements directs.

Exposition maximale au risque de crédit – Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 3 – Instruments financiers.

Qualité du crédit – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux, est habituellement de première qualité, à l'exception des débiteurs de BA et des financements d'avion. Les débiteurs de BA ne comportent pas de cote externe ou interne. Toutefois, la qualité du crédit de la clientèle est rigoureusement examinée et est fondée sur l'expérience de la Société avec la clientèle et des habitudes de paiement. La Société détient habituellement les actifs sous-jacents ou des titres déposés en garantie, ou encore des lettres de crédit au soutien des débiteurs. Les clients de la Société dans le cadre de financement d'avions sont surtout des transporteurs aériens régionaux dont la cote de crédit est habituellement moindre que de première qualité. La qualité du crédit du portefeuille de financement d'avions de la Société est étroitement liée à la qualité du crédit du secteur des transporteurs aériens régionaux. Les avions financés servent de garantie pour réduire l'exposition de la Société au risque de crédit.

Voir la Note 26 – Engagements et éventualités pour le risque de crédit hors bilan de la Société, y compris le risque de crédit lié au soutien offert à la vente d'avions.

Risque de liquidité

La Société gère le risque en maintenant des prévisions financières détaillées, de même que des plans d'exploitation et stratégiques à long terme. La gestion des liquidités consolidées nécessite une surveillance constante des rentrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière consolidée de la Société aux fins de s'assurer de l'utilisation adéquate et efficace des liquidités. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, du profil d'échéance de la dette (y compris la dette hors bilan), de l'accès au marché financier, du niveau des avances de clients et des facturations progressives en excédent des coûts des contrats à long terme connexes, des besoins du fonds de roulement et du financement du développement de produits. De plus, la Société surveille constamment les occasions de financement pour optimiser sa structure du capital et préserver une flexibilité financière adéquate.

Analyse des échéances – Le tableau qui suit présente l'analyse des échéances des passifs financiers, excluant les dérivés. Les montants présentés dans le tableau qui suit correspondent aux flux de trésorerie non actualisés compte non tenu des instruments de couverture connexes. L'analyse des échéances des passifs financiers, excluant les dérivés, s'établissait comme suit au 31 janvier 2009 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés						
		Moins d'un an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	Total
Créditeurs et frais courus	3 867 \$	3 466 \$	131 \$	80 \$	86 \$	32 \$	154 \$	3 949 \$
Dette à long terme								
Capital	3 952	7	16	1 434	1 924	431	–	3 812
Intérêts	–	260	756	385	334	319	–	2 054
	7 819 \$	3 733 \$	903 \$	1 899 \$	2 344 \$	782 \$	154 \$	9 815 \$

24 GESTION DU RISQUE FINANCIER (suite)

L'analyse des échéances des passifs financiers, excluant les dérivés, s'établissait comme suit au 31 janvier 2008 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés						Total
		Moins d'un an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	
Créditeurs et frais courus	3 783 \$	3 578 \$	109 \$	34 \$	73 \$	43 \$	40 \$	3 877 \$
Dette à long terme								
Capital	4 393	9	20	578	3 293	483	-	4 383
Intérêts	-	317	836	529	510	367	-	2 559
	8 176 \$	3 904 \$	965 \$	1 141 \$	3 876 \$	893 \$	40 \$	10 819 \$

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés est présentée à la Note 3 – Instruments financiers.

Risque de marché

Risque de change

Les activités internationales de la Société l'exposent à des risques de change importants dans le cours normal de ses activités, en particulier par rapport au dollar canadien, à la livre sterling et à l'euro. La Société utilise diverses stratégies, y compris l'utilisation d'instruments financiers dérivés et de techniques de gestion de l'actif et du passif, pour atténuer ces risques.

Les principaux risques de change de la Société sont gérés par les secteurs et couverts par une trésorerie centralisée. Les risques de change sont gérés conformément à la politique de gestion du risque de change (la « politique en matière de change »). L'objectif visé par la politique en matière de change est d'atténuer l'incidence de la fluctuation des taux de change sur les états financiers consolidés de la Société. Selon la politique en matière de change, les pertes potentielles découlant de variations défavorables des taux de change ne devraient pas excéder des limites préétablies. La perte potentielle correspond à la perte prévue maximale qui pourrait être subie si une exposition au risque de change non couverte était touchée par une variation défavorable des taux de change pendant un trimestre. La politique en matière de change interdit aussi strictement toute opération de change spéculative non autorisée.

En vertu de la politique en matière de change, les secteurs sont chargés d'identifier toute exposition au risque de change réelle et possible découlant de leurs activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie centralisée, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément aux exigences de la politique.

Afin de gérer leurs expositions de façon appropriée, les secteurs maintiennent des prévisions de change à long terme et BA a adopté une stratégie de couverture progressive, alors que BT couvre entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur leurs résultats. Les secteurs atténuent aussi le risque de change en maximisant les opérations dans leur monnaie fonctionnelle, comme les achats de matières, les contrats de vente et les activités de financement.

De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change au moyen d'une technique de gestion de l'actif et du passif. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en devises à des actifs dans la même devise.

Pour gérer l'exposition découlant des opérations en devises et modifier synthétiquement la devise d'exposition de certains éléments du bilan, la Société utilise surtout des contrats de change à terme. La Société applique la comptabilité de couverture à l'égard d'une tranche importante de ses opérations prévues et de ses engagements fermes libellés en devises désignés dans des couvertures de flux de trésorerie. Notamment, la Société conclut des contrats de change à terme pour réduire le risque de variation des flux de trésorerie futurs découlant des ventes et des achats prévus et des engagements fermes.

Les programmes de couverture de change de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement gardés jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts.

Analyse de sensibilité

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en devises. La sensibilité aux taux de change représente la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de la Société comptabilisés dans son bilan. L'incidence sur le bénéfice qui suit ne tient pas compte des relations de couverture.

Gain (perte)	Incidence sur le bénéfice avant impôts					
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/ \$ US	\$ US/€	Autres
Au 31 janvier 2009	+1%	1 \$	1 \$	7 \$	11 \$	3 \$
	-1%	(1)\$	(1)\$	(7)\$	(11)\$	1 \$
Au 31 janvier 2008	+1%	5 \$	(1)\$	(14)\$	2 \$	10 \$
	-1%	(5)\$	1 \$	14 \$	(2)\$	(10)\$

24 GESTION DU RISQUE FINANCIER (suite)

L'incidence sur les autres éléments du résultat étendu qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour les dérivés admissibles à la comptabilité de couverture, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

Gain (perte)	Incidence sur les autres éléments du résultat étendu avant impôts					
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/\$ US	\$ US/€	Autres
Au 31 janvier 2009	+1%	(25)\$	(9)\$	- \$	5 \$	2 \$
	-1%	25 \$	9 \$	- \$	(5)\$	(1)\$
Au 31 janvier 2008	+1%	31 \$	7 \$	- \$	- \$	- \$
	-1%	(31)\$	(7)\$	- \$	- \$	- \$

Risque de taux d'intérêt

La Société est exposée au risque de variation de ses flux de trésorerie futurs découlant des variations des taux d'intérêt à l'égard de ses actifs et passifs financiers à taux variable, y compris la dette à long terme convertie de manière synthétique à un taux d'intérêt variable (voir la Note 13 – Dette à long terme). La Société est également exposée à des variations de taux d'intérêt dans le cadre de certains engagements de financement, lorsqu'un taux de financement a été garanti à un client. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques par l'utilisation d'une technique de gestion des actifs et des passifs, y compris le recours à des instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt, pour aligner les risques liés aux actifs et aux passifs. Les instruments financiers dérivés utilisés pour convertir synthétiquement les expositions au risque de taux d'intérêt sont principalement composés de swaps de taux d'intérêt, de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises et de garanties de taux plafond.

En outre, la Société est exposée aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de revente, au moyen de ses instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Ces instruments financiers comprennent certains prêts et créances liées à des contrats de location d'avions commerciaux, des placements dans des titres, des titres déposés en garantie et certains instruments financiers dérivés.

Les programmes de couverture de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance afin de s'assurer d'un bon appariement des actifs et des passifs, conformément à l'objectif de réduction des risques découlant des fluctuations des taux d'intérêt.

Analyse de sensibilité

Le risque de taux d'intérêt est principalement lié aux instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur comme certains prêts et créances liées à des contrats de location d'avions, des placements dans des titres et des titres déposés en garantie. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt, au 31 janvier 2009, l'incidence sur le bénéfice avant impôts sur les bénéfices à l'égard de ces instruments financiers se serait traduite par un rajustement négatif de 40 millions \$ au 31 janvier 2009 (38 millions \$ au 31 janvier 2008).

Pour les instruments financiers dérivés sur taux d'intérêt non désignés dans une relation de couverture, une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 janvier 2009 et 2008, n'aurait pas eu d'incidence importante sur le bénéfice net.

Régimes de retraite à prestations déterminées – La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés et non capitalisés, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. Les régimes de retraite à prestations déterminées des employés salariés sont habituellement fondés sur le salaire et les années de service. Certains régimes de retraite à prestations déterminées à l'intention des salariés horaires offrent des prestations fondées sur des montants établis pour chaque année de service.

Les évaluations actuarielles les plus récentes aux fins de la capitalisation des régimes de retraite capitalisés de la Société, excluant les régimes du Royaume-Uni, ont été effectuées en date du 31 décembre 2007. Au Royaume-Uni, les évaluations actuarielles les plus récentes aux fins de la capitalisation des régimes ont été effectuées pour des dates s'échelonnant entre décembre 2006 et décembre 2007.

Avantages complémentaires de retraite – La Société offre des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et postérieurs au départ à la retraite. Ces régimes se composent de régimes d'invalidité à long terme auto-assurés au Canada et de couverture d'assurance-maladie complémentaire de retraite et de prestations d'assurance-vie, principalement au Canada et aux États-Unis.

Le tableau suivant présente l'actif et le passif au titre des prestations constituées comptabilisés dans les bilans consolidés aux 31 janvier :

Montants comptabilisés						
	2009			2008		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Actif au titre des prestations constituées						
Régimes de retraite	476 \$	450 \$	926 \$	426 \$	498 \$	924 \$
Passif au titre des prestations constituées						
Régimes de retraite	(60)\$	(595)\$	(655)\$	(42)\$	(684)\$	(726)\$
Avantages complémentaires de retraite	(290)	(47)	(337)	(287)	(53)	(340)
	(350)\$	(642)\$	(992)\$	(329)\$	(737)\$	(1 066)\$

Les principales hypothèses actuarielles ayant servi à déterminer l'obligation au titre des prestations constituées et le coût des avantages étaient comme suit (hypothèses moyennes pondérées au 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice) :

Hypothèses actuarielles								
	2009				2008			
	Prestations de retraite			Autres avantages	Prestations de retraite			Autres avantages
(en pourcentage)	Canada	Étranger	Total		Canada	Étranger	Total	
Obligation au titre des prestations constituées								
Taux d'actualisation	6,60	5,62	6,01	6,50	5,20	5,57	5,39	5,30
Taux de croissance des salaires	3,72	3,92	3,85	3,69	3,73	3,92	3,84	3,75
Coût des avantages								
Taux d'actualisation	5,20	5,57	5,39	5,30	5,00	4,99	4,99	5,08
Taux de rendement à long terme prévu de l'actif des régimes	7,22	7,41	7,33	s.o.	7,18	7,60	7,42	s.o.
Taux de croissance des salaires	3,73	3,92	3,84	3,75	3,50	3,72	3,64	3,62

s.o. : sans objet.

25 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Au 31 décembre 2008, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé des avantages complémentaires de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 9 %, diminuant à 5 % d'ici l'exercice 2018 pour demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage du taux de croissance ou de décroissance prévu aurait les effets suivants :

	Augmentation d'un point de pourcentage	Diminution d'un point de pourcentage
Effet sur l'obligation au titre des prestations constituées	30 \$	(26)\$
Effet sur le coût des avantages comptabilisé	4 \$	(4)\$

Le tableau suivant présente les variations de l'obligation au titre des prestations constituées pour les périodes de douze mois terminées les 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice, ainsi que leur répartition entre les principaux pays aux 31 décembre :

Obligation au titre des prestations constituées								
	2009				2008			
	Prestations de retraite			Autres avantages	Prestations de retraite			Autres avantages
	Canada	Étranger	Total		Canada	Étranger	Total	
Obligation au début de l'exercice	3 103 \$	4 078 \$	7 181 \$	436 \$	2 529 \$	3 959 \$	6 488 \$	387 \$
Intérêts débiteurs	154	219	373	20	145	207	352	21
Coût des services rendus au cours de l'exercice	100	118	218	12	98	117	215	15
Cotisations des participants aux régimes	23	17	40	-	25	22	47	-
Modifications des régimes	34	-	34	1	50	-	50	(20)
Gain actuariel	(594)	(52)	(646)	(76)	(63)	(247)	(310)	(5)
Prestations versées	(124)	(155)	(279)	(21)	(135)	(130)	(265)	(22)
Autres	(5)	-	(5)	-	(2)	-	(2)	-
Incidence des variations de taux de change	(550)	(990)	(1 540)	(73)	456	150	606	60
Obligation à la fin de l'exercice	2 141 \$	3 235 \$	5 376 \$	299 \$	3 103 \$	4 078 \$	7 181 \$	436 \$
Canada			2 141 \$	256 \$			3 103 \$	382 \$
Royaume-Uni			1 975	8			2 830	13
États-Unis			515	30			461	34
Allemagne			358	-			409	-
Suisse			214	-			193	-
Autres			173	5			185	7
			5 376 \$	299 \$			7 181 \$	436 \$

25 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Le tableau suivant présente les variations de la juste valeur des actifs des régimes de retraite à prestations déterminées pour les périodes de douze mois terminées les 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice, ainsi que leur répartition entre les principaux pays aux 31 décembre :

Actifs des régimes de retraite	2009			2008		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
	Juste valeur au début de l'exercice	2 644 \$	3 357 \$	6 001 \$	2 083 \$	2 631 \$
Cotisations de la Société	154	178	332	233	593	826
Cotisations des participants aux régimes	23	17	40	25	22	47
Rendement réel des actifs des régimes	(416)	(647)	(1 063)	79	176	255
Prestations versées	(124)	(155)	(279)	(135)	(130)	(265)
Transferts	-	-	-	(25)	-	(25)
Autres	(5)	-	(5)	-	-	-
Incidence des fluctuations de taux de change	(470)	(723)	(1 193)	384	65	449
Juste valeur à la fin de l'exercice	1 806 \$	2 027 \$	3 833 \$	2 644 \$	3 357 \$	6 001 \$
Canada			1 806 \$			2 644 \$
Royaume-Uni			1 497			2 679
États-Unis			358			464
Suisse			146			182
Autres			26			32
			3 833 \$			6 001 \$

Le rapprochement entre la situation de capitalisation des régimes de retraite et des régimes d'avantages complémentaires de retraite et les montants présentés aux bilans consolidés était comme suit aux 31 janvier :

Situation de capitalisation	2009				2008			
	Prestations de retraite			Autres avantages	Prestations de retraite			Autres avantages
	Canada	Étranger	Total		Canada	Étranger	Total	
Juste valeur des actifs des régimes	1 806 \$	2 027 \$	3 833 \$	- \$	2 644 \$	3 357 \$	6 001 \$	- \$
Obligation prévue au titre des prestations constituées	(2 141)	(3 235)	(5 376)	(299)	(3 103)	(4 078)	(7 181)	(436)
Situation de capitalisation - déficit	(335)	(1 208)	(1 543)	(299)	(459)	(721)	(1 180)	(436)
Perte actuarielle nette non amortie	570	1 187	1 757	12	681	673	1 354	151
Coûts des services passés non amortis	175	(134)	41	(50)	156	(143)	13	(56)
Cotisations versées en janvier	6	10	16	-	7	4	11	1
Actifs (passifs) au titre des prestations constituées	416 \$	(145)\$	271 \$	(337)\$	385 \$	(187)\$	198 \$	(340)\$

25 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Le tableau précédent inclut les régimes pour lesquels l'obligation au titre des prestations constituées excède les actifs des régimes, comme suit :

Obligation au titre des prestations constituées en excédent des actifs des régimes						
	2009			2008		
	Canada	Étranger	Total	Canada	Étranger	Total
Juste valeur des actifs des régimes	1 047 \$	2 023 \$	3 070 \$	1 584 \$	2 507 \$	4 091 \$
Obligation au titre des prestations constituées	(1 505)	(3 233)	(4 738)	(2 169)	(3 276)	(5 445)
	(458)\$	(1 210)\$	(1 668)\$	(585)\$	(769)\$	(1 354)\$

Les actifs des régimes sont détenus en fiducie et leurs répartitions moyennes pondérées étaient comme suit au 31 décembre, date de mesure :

Actifs des régimes			
	Répartition cible		Répartition réelle
Catégorie d'actifs	2009	2008	2007
Espèces et quasi-espèces	2 %	4 %	4 %
Titres de participation cotés en Bourse	57 %	56 %	56 %
Titres à revenu fixe cotés en Bourse	36 %	36 %	36 %
Actifs d'infrastructure et immobiliers mondiaux	5 %	4 %	4 %

Aux 31 décembre 2008 et 2007, les titres de participation cotés en Bourse n'incluaient pas d'actions de la Société.

25 AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

Les composantes du coût des avantages ont été les suivants pour les exercices :

Coût des avantages								
	2009				2008			
	Prestations de retraite			Autres avantages	Prestations de retraite			Autres avantages
	Canada	Étranger	Total		Canada	Étranger	Total	
Coût des services rendus au cours de l'exercice	100 \$	118 \$	218 \$	12 \$	98 \$	117 \$	215 \$	15 \$
Intérêts débiteurs	154	219	373	20	145	207	352	21
Rendement réel des actifs des régimes	416	647	1 063	-	(79)	(176)	(255)	-
Gain actuariel	(594)	(52)	(646)	(76)	(63)	(247)	(310)	(5)
Modifications des régimes	34	-	34	1	50	-	50	(20)
Autres	1	-	1	-	1	-	1	-
Coût des avantages avant rajustements pour tenir compte de la nature à long terme des régimes	111	932	1 043	(43)	152	(99)	53	11
Écart entre le rendement réel et le rendement prévu des actifs des régimes	(596)	(879)	(1 475)	-	(84)	(35)	(119)	-
Écart entre la perte actuarielle réelle et le montant comptabilisé	621	89	710	76	96	301	397	24
Écart entre les modifications aux régimes et les montants comptabilisés	(20)	(10)	(30)	(6)	(40)	(9)	(49)	17
Coût des avantages comptabilisé	116 \$	132 \$	248 \$	27 \$	124 \$	158 \$	282 \$	52 \$

Régimes de retraite à cotisations déterminées

La Société offre aussi des régimes de retraite à cotisations déterminées, au Canada comme à l'étranger, à une tranche de ses employés, principalement chez BA. Les cotisations aux régimes sont fondées sur un pourcentage du salaire.

Les cotisations en espèces aux régimes de retraite à cotisations déterminées, qui correspondent au coût comptabilisé des prestations, se sont établies à 38 millions \$ pour l'exercice 2009 (30 millions \$ pour l'exercice 2008).

Relativement à la vente d'avions régionaux et aux engagements financiers connexes, la Société conclut diverses ententes de soutien à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle, ainsi que des engagements de taux de financement. La Société est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit, en plus des engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés. Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la Note 27 – Entités à détenteurs de droits variables. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des déboursés prévus par la Société.

Le tableau suivant présente le risque éventuel maximal pour chaque groupe important de risques aux 31 janvier :

	2009	2008
Ventes d'avions		
Crédit (a)	1 572 \$	1 589 \$
Valeur résiduelle (a)	2 606	2 674
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(954)	(952)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	3 224 \$	3 311 \$
Engagements de reprise (b)	1 095	1 039
Obligations de rachat conditionnelles (c)	698	931
Autres⁽²⁾		
Crédit et valeur résiduelle (f)	150	186
Obligations de rachat (g)	134	185
Garanties d'exécution (h)	60	112

(1) Certaines garanties portant sur la valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont venues à échéance sans être exercées, et, par conséquent, les montants des garanties ne doivent pas être additionnés pour établir le risque combiné maximal de la Société.

(2) La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir la rubrique i) ci-après).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle, liées à la vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties compte non tenu du produit net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles pour réduire le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes anticipées, s'établissant à 538 millions \$ au 31 janvier 2009 (504 millions \$ au 31 janvier 2008), ont été établies pour tenir compte des risques liés à ces garanties après avoir pris en considération l'incidence de la valeur estimative de revente des avions, laquelle est fondée sur des évaluations indépendantes de tiers, et du produit anticipé d'autres actifs couvrant de tels risques. De plus, les passifs connexes, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de la part de certains clients, s'établissaient à 190 millions \$ au 31 janvier 2009 (268 millions \$ au 31 janvier 2008). Le produit prévu de l'avion sous-jacent devrait couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu des provisions pour pertes prévues et passifs connexes.

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle – La Société a fourni des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts, ainsi que des services liés à la recommercialisation d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à 2026. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales. Le risque de crédit relatif à trois de ces clients représentait 64 % du total du risque de crédit maximal au 31 janvier 2009.

En outre, la Société peut offrir une garantie portant sur la valeur résiduelle d'avions à une date convenue par les parties, habituellement à la date d'échéance des ententes de financement et de location connexes. Les ententes comprennent habituellement des restrictions d'exploitation comme l'utilisation maximale et les exigences minimales en matière d'entretien. Cette garantie prévoit un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu de ces garanties ne peut être faite qu'à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties portant sur la valeur résiduelle en cours, à la date d'exercice la plus rapprochée, au 31 janvier 2009, ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées :

Moins d'un an	26 \$
De 1 an à 5 ans	618
De 5 à 10 ans	1 272
De 10 à 15 ans	659
Par la suite	31
	2 606 \$

26 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (suite)

b) Engagements de reprise – Relativement à la signature de commandes fermes visant la vente d'avions neufs, la Société conclut des engagements de reprise à prix déterminé avec certains clients. Ces engagements confèrent aux clients le droit de remettre leur avion d'occasion à titre de paiement partiel pour l'achat d'un nouvel avion.

Les engagements de reprise de la Société étaient les suivants au 31 janvier 2009 :

Moins d'un an	256 \$
De 1 an à 3 ans	839
	1 095 \$

c) Obligations de rachat conditionnelles – Dans le cadre de la vente d'un avion neuf, la Société contracte des obligations de rachat conditionnelles auprès de certains clients. En vertu de ces obligations, la Société accepte de racheter l'avion initial pour un montant préétabli, pendant une période prédéterminée ou à des dates préétablies, sous réserve d'une convention acceptable pour les deux parties visant l'achat d'un nouvel avion. Au moment où la Société signe une entente visant la vente du nouvel avion et que le client exerce son droit de payer partiellement le nouvel avion en remettant l'avion initial à la Société, une obligation de rachat conditionnelle est comptabilisée comme un engagement de reprise, ainsi qu'il est décrit plus haut.

Les obligations de rachat conditionnelles de la Société, à la date d'exercice la plus rapprochée, étaient les suivantes au 31 janvier 2009 :

Moins d'un an	469 \$
De 1 an à 3 ans	53
Par la suite	176
	698 \$

d) Options de vente du programme de multipropriété – En vertu du programme nord-américain de multipropriété *Flexjet*, la Société offre à ses clients l'option de revendre leurs parts d'avion à la juste valeur estimative au cours d'une période prédéterminée à compter de la date d'achat. L'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondé sur les justes valeurs actuelles estimatives totalisait 813 millions \$ au 31 janvier 2009 (909 millions \$ au 31 janvier 2008). Étant donné que le prix d'achat est établi à la juste valeur estimative des parts d'avion lorsque l'option est exercée, la Société n'encourt pas de risque hors bilan lié à ces options.

e) Engagements de financement – La Société s'est engagée à consentir du financement dans le cadre de la vente future d'avions dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2013. Les engagements financiers totaux de la Société s'élevaient à 0,8 milliard \$ au 31 janvier 2009 (1,8 milliard \$ au 31 janvier 2008). La Société réduit ses risques de taux d'intérêt et de crédit en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement qui doivent être satisfaites par les parties faisant l'objet de la garantie avant que ces dernières puissent bénéficier de l'engagement de la Société.

Autres garanties

f) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 47 millions \$ au 31 janvier 2009 (46 millions \$ au 31 janvier 2008). Cette garantie vient à échéance en 2025. De plus, au 31 janvier 2009, la Société a offert des garanties portant sur la valeur résiduelle totalisant 103 millions \$ à la date d'échéance de certaines ententes de financement et autres conventions (140 millions \$ au 31 janvier 2008), liées à BT. La plupart de ces garanties peuvent être appelées en 2013.

g) Obligations de rachat – La Société a offert à certains prestataires de financement de BT, le droit, sous certaines conditions, de revendre du matériel à la Société à des prix prédéterminés. Un montant de 134 millions \$ au 31 janvier 2009 (185 millions \$ au 31 janvier 2008) est lié à deux ententes en vertu desquelles la Société peut être tenue, à compter de l'exercice 2010, de racheter le matériel aux prestataires de financement en cas de défaut de paiement de la part du client. En outre, à deux dates distinctes, à compter de l'exercice 2015, la Société peut également être tenue de racheter le matériel. Dans le cadre de cet engagement, des fonds ont été déposés par le client dans des comptes de dépôt en garantie, lesquels, avec l'intérêt cumulé, devraient suffire à couvrir entièrement le risque de la Société.

h) Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats de BT, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Dans le cours normal des affaires en vertu de ces obligations conjointes et solidaires, ou dans le cadre de garanties d'exécution qui peuvent être émises à cet égard, chaque partenaire est généralement responsable face à un client de tout manquement des autres partenaires. 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 net de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait 39 millions \$ au 31 janvier 2009 (51 millions \$ au 31 janvier 2008), en supposant que toutes les contre-indemnités sont entièrement honorées. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque net de la Société totaliserait 21 millions \$ au 31 janvier 2009 (61 millions \$ au 31 janvier 2008), en supposant que toutes les contre-indemnités sont entièrement honorées. Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

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

26 ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS (suite)

Contrats de location-exploitation

La Société loue des bâtiments et du matériel et a pris en charge des contrats de location-exploitation d'avions relativement à la vente d'avions neufs. En outre, la Société a conclu des opérations de cession-bail avec des tiers principalement liées à des avions d'occasion et d'autre matériel. Les paiements minimums s'y rattachant pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

	Bâtiments et matériel	Avions	Garanties portant sur la valeur résiduelle	Total
2010	75 \$	13 \$	- \$	88 \$
2011	69	7	12	88
2012	55	2	-	57
2013	40	-	-	40
2014	46	-	-	46
Par la suite	221	-	45	266
	506 \$	22 \$	57 \$	585 \$

Les loyers minimums aux termes d'opérations de cession-bail comprennent 21 millions \$ à l'égard de la cession-bail d'avions d'occasion et 18 millions \$ à l'égard de matériel. La dépense de loyer a été de 116 millions \$ pour l'exercice 2009 (125 millions \$ pour l'exercice 2008).

Autres engagements

La Société a des engagements en vertu d'ententes visant à impartir une part importante de sa fonction de technologies de l'information ainsi que des services de logistique pour les entrepôts centraux de pièces de rechange de BA. Les paiements minimums s'y rattachant pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

2010	198 \$
2011	180
2012	160
2013	154
2014	150
Par la suite	218
	1 060 \$

La Société reçoit un soutien financier de divers paliers gouvernementaux lié au développement d'avions. Certains de ces programmes de soutien financier exigent que la Société verse des montants aux gouvernements, au moment de la livraison du produit, lorsqu'un niveau minimal convenu de ventes de produits connexes est atteint. Si le niveau minimal convenu n'est pas atteint, aucun montant n'est payable aux gouvernements. La Société comptabilise le montant payable aux gouvernements au moment où le produit donnant lieu à ce paiement est livré. Le solde maximum non actualisé estimatif à rembourser en vertu de ces programmes, principalement fondé sur les livraisons futures d'avions, totalisait 424 millions \$ au 31 janvier 2009 (392 millions \$ au 31 janvier 2008).

Litiges

Le 7 février 2005, le Teamsters Local 445 Freight Division Pension Fund (« Teamsters ») a intenté un recours collectif devant le tribunal américain du Southern District of New York contre la Société, Bombardier Capital Inc., Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation (« BCMSC ») et autres pour violations présumées des lois fédérales sur les valeurs mobilières relatives aux certificats de titres de premier rang/subordonnés avec flux identiques de série 2000-A (Senior/Subordinated Pass-Through Certificates, Series 2000-A) de BCMSC échéant le 15 janvier 2030. Le 15 avril 2005, les demandeurs ont déposé une réclamation modifiée au nom d'un groupe présumé d'acheteurs sur le marché secondaire de certificats de titres de premier rang/subordonnés avec flux identiques de série 1998-A, de série 1998-B, de série 1998-C, de série 1999-A, de série 1999-B, de série 2000-A et de série 2000-B de BCMSC. Le 1^{er} août 2006, le tribunal a rejeté la demande d'autorisation pour permettre un recours collectif et, par la suite, Teamsters a demandé et obtenu la permission de déposer un appel interlocutoire de cette ordonnance devant la Cour d'appel des États-Unis pour le deuxième circuit. Le 14 octobre 2008, cette dernière a maintenu la décision de la Cour de première instance rejetant la demande de recours collectif. Le 28 octobre 2008, Teamsters a déposé une requête devant la Cour d'appel des États-Unis pour le deuxième circuit pour une nouvelle audience en formation plénière et un réexamen de la récente opinion exprimée par cette même cour. Le 8 décembre 2008, la Cour d'appel des États-Unis pour le deuxième circuit a émis une ordonnance rejetant la requête de nouvelle audience en formation plénière et la demande de réexamen des Teamsters. En février 2009, les parties ont conclu un accord de règlement sans frais pour Bombardier et, par conséquent, ont déposé en Cour de première instance une stipulation et ordonnance de rejet avec préjudice. Le règlement de ce litige sera final lorsque la Cour de première instance rendra son ordonnance.

La Société est aussi défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en cours devant divers tribunaux en matière de responsabilité liée à des produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des poursuites en cours au 31 janvier 2009, selon l'information actuellement disponible, la direction est d'avis que la résolution de ces actions judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

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

	2009		2008	
	Actif	Passif	Actif	Passif
BA				
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux	6 369 \$	3 555 \$	6 970 \$	4 083 \$
BT				
Partenariats	1 094	1 015	1 468	1 350
Garantie de soutien à la vente	352	337	579	587
Comptes de dépôt en espèces donnés en garantie	59	59	82	82
	7 874	4 966	9 099	6 102
Moins actifs et passifs des EDDV consolidées :				
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux	9	-	16	7
Comptes de dépôt en espèces donnés en garantie	59	59	82	82
	68	59	98	89
Actifs et passifs des EDDV non consolidées	7 806 \$	4 907 \$	9 001 \$	6 013 \$

Les passifs comptabilisés par suite de la consolidation de certaines EDDV ne constituent pas des droits additionnels sur les actifs généraux de la Société. Ils représentent plutôt des droits sur des actifs particuliers des EDDV consolidées. Par ailleurs, les actifs constatés par suite de la consolidation de certaines EDDV ne représentent pas des actifs additionnels qui pourraient être utilisés pour satisfaire à des réclamations visant les actifs généraux de la Société. La consolidation de la dette résultant de l'application de la NOC-15 est habituellement exclue du calcul des ratios de clauses financières restrictives de la Société.

BA

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

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

La Société a conclu que la plupart des structures d'accueil sont des EDDV et qu'elle est le principal bénéficiaire d'une d'entre elles seulement, laquelle a été consolidée. Pour toutes les autres structures d'accueil, la consolidation ne convient pas en vertu de la NOC-15. Le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces structures d'accueil non consolidées s'élevait à 2,2 milliards \$, dont 584 millions \$ en provisions et passifs pouvaient servir à couvrir ce risque au 31 janvier 2009 (respectivement 2,2 milliards \$ et 507 millions \$ au 31 janvier 2008). Le risque maximal de la Société en vertu de ces garanties est présenté à la Note 26 – Engagements et éventualités.

BT

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

Les liens de la Société avec ces entités découlent principalement de placements en actions ou en titres d'emprunt subordonnés, ou les deux, et de contrats de fabrication, de vente et de service à long terme. La Société a conclu que certaines de ces entités sont des EDDV, mais qu'elle n'en est pas le principal bénéficiaire. Par conséquent, ces entités n'ont pas été consolidées. La Société continue de comptabiliser ces investissements à la valeur de consolidation, constatant sa quote-part du bénéfice net ou de la perte nette d'après les modalités du contrat de partenariat.

Garantie au soutien d'une vente – En août 1998, la Société a donné des garanties portant sur la valeur résiduelle de rames automotrices électriques et diesels vendues à Lombard Leasing Contracts Limited (« Lombard »). En vertu d'une structure de location-exploitation, Lombard loue des trains à un tiers exploitant. La Société a conclu que Lombard est une EDDV, mais que la Société n'en est pas le principal bénéficiaire. Par conséquent, cette entité n'a pas été consolidée. Le risque maximal de la Société par suite de sa participation dans Lombard est limité à ses garanties portant sur la valeur résiduelle totalisant 103 millions \$ au 31 janvier 2009 (140 millions \$ au 31 janvier 2008). Le risque maximal de la Société découlant de ces garanties est présenté à la Note 26 – Engagements et éventualités.

27 ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES (suite)

Comptes de dépôt en garantie – Relativement à la vente de certains éléments de matériel de transport sur rail effectuée par Adtranz avant son acquisition par la Société en mai 2001, les acquéreurs ont reçu le droit, sous certaines conditions, de revendre le matériel à la Société à des prix prédéterminés à deux dates distinctes, à compter de l'exercice 2015. En outre, la Société peut être tenue de racheter le matériel, à compter de l'exercice 2010, en cas de défaut de paiement de la part du client au prestataire de financement.

Par suite de ces engagements, des fonds ont été déposés dans un compte de dépôt en garantie par le locataire du matériel. Ces fonds, ainsi que l'intérêt cumulé, devraient suffire à couvrir entièrement le risque de la Société. La Société a conclu que ces structures d'accueil sont des EDDV et qu'elle en est le principal bénéficiaire. Par conséquent, ces structures d'accueil ont été consolidées. Leurs actifs, consistant en encaisse affectée, sont présentés dans les Autres actifs, et leurs passifs, constitués de provisions à l'égard des obligations de rachat de la Société, sont inclus dans les provisions et les passifs présentés à la Note 26 – Engagements et éventualités.

28 GESTION DU CAPITAL

La stratégie de gestion du capital de la Société est conçue pour maintenir de solides liquidités et optimiser sa structure du capital afin de réduire les coûts et rehausser sa capacité de tirer parti des possibilités stratégiques.

La structure du capital donne à la Société la capacité de satisfaire ses besoins de liquidités ainsi que d'effectuer des investissements stratégiques à long terme. La Société analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs d'endettement globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société. Le capital total rajusté de la Société est composé de la dette rajustée et des capitaux propres rajustés (voir les définitions dans le tableau qui suit).

À court terme, la Société surveillera étroitement la structure du capital afin de limiter ses besoins à l'égard du financement externe et d'assurer que les objectifs de liquidités sont atteints. Lorsque le contexte du crédit et la conjoncture économique seront revenus à la normale, le principal objectif de la Société en matière de gestion du capital sera de continuer à réduire la dette rajustée afin d'améliorer les indicateurs d'endettement globaux en :

- continuant le désendettement du bilan par des remboursements de dette à long terme stratégiques, cadrant avec la gestion active des liquidités consolidées, du coût du capital moyen pondéré et du profil d'échéance; et en
- étant proactive dans la gestion des occasions de réduire le déficit des régimes de retraite, y compris l'évaluation de cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite pour améliorer davantage la structure du capital et protéger les prestations.

Indicateurs d'endettement globaux – Les indicateurs d'endettement globaux suivants ne représentent pas les calculs exigés dans les clauses restrictives bancaires. Des détails sur les méthodes de calcul des indicateurs d'endettement globaux sont présentés dans la rubrique portant sur les mesures financières non conformes aux PCGR du rapport de gestion pour les exercices terminés les 31 janvier 2009 et 2008. Le seul changement apporté au mode de calcul des indicateurs d'endettement globaux par rapport à l'exercice 2008 touche le montant du cumul des autres éléments du résultat étendu lié aux couvertures de flux de trésorerie qui est maintenant exclu du capital total rajusté. Le changement est en vigueur depuis le premier trimestre de l'exercice 2009. Les données au 31 janvier 2008 ont été retraitées en conséquence.

Indicateurs d'endettement globaux	Objectif	31 janvier 2009	31 janvier 2008
BAII rajusté ⁽¹⁾		1 517 \$	1 013 \$
Intérêts nets rajustés ⁽²⁾		244 \$	412 \$
Ratio du BAII rajusté sur les intérêts nets rajustés	Plus de 5,0	6,2	2,5
Dette rajustée ⁽³⁾		5 841 \$ ⁽⁴⁾	6 091 \$
BAIIA rajustée ⁽⁵⁾		2 111 \$	1 583 \$
Ratio de la dette rajustée sur le BAIIA rajusté	Moins de 2,5	2,8	3,8
Dette rajustée ⁽³⁾		5 841 \$ ⁽³⁾	6 091 \$
Capital total rajusté ⁽⁶⁾		8 840 \$	9 098 \$
Ratio de la dette rajustée sur le capital total rajusté	Moins de 55 %	66 %	67 %

(1) Représente le bénéfice (la perte) avant revenus de financement, dépenses de financement et impôts sur les bénéfices avant élément spécial, plus le rajustement au titre du déficit des régimes de retraite et des contrats de location-exploitation.

(2) Représente les revenus et les dépenses de financement, plus le rajustement relatif au déficit des régimes de retraite et aux contrats de location-exploitation.

(3) Représente la dette à long terme (y compris la valeur des instruments financiers dérivés de couverture connexes), le déficit total des régimes de retraite (y compris la tranche hors bilan) et la valeur actualisée nette des obligations au titre des contrats de location-exploitation.

(4) Calculée en utilisant le déficit total des régimes de retraite pour le 31 décembre 2008.

(5) Représente le bénéfice (la perte) avant revenus de financement, dépenses de financement, impôts sur les bénéfices et amortissement avant élément spécial, plus le rajustement de l'amortissement au titre des contrats de location-exploitation et le rajustement des intérêts au titre du déficit des régimes de retraite et des contrats de location-exploitation.

(6) Composé des capitaux propres rajustés (représentent la totalité des composantes des capitaux propres moins le montant du cumul des autres éléments du résultat étendu lié aux couvertures de flux de trésorerie) et la dette rajustée.

28 GESTION DU CAPITAL (suite)

Afin de rajuster sa structure du capital, la Société peut émettre ou rembourser de la dette à long terme, faire des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite, racheter ou émettre des actions ou modifier le montant des dividendes versés aux actionnaires.

Clauses restrictives bancaires – La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit de BA et de BT qui doivent être respectées à tous les trimestres. Les clauses financières restrictives de BA exigent un ratio minimum du BAIIA sur les charges fixes, un ratio maximum de la dette sur le capital et un ratio maximum de la dette sur le BAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées. Les clauses financières restrictives de BT exigent des niveaux de capitaux propres et de liquidité minimums, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le BAIIA, tous calculés en fonction de données distinctes de BT. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs d'endettement globaux de la Société ou aux expressions précises utilisées dans le présent rapport de gestion.

La Société surveille régulièrement ces ratios afin de s'assurer qu'elle respecte toutes les clauses financières restrictives, et elle a des contrôles en place pour s'assurer que les clauses restrictives contenues dans les contrats sont respectées. De plus, la Société doit maintenir des titres déposés en garantie de 446 millions € (571 millions \$) en vertu de la facilité de BT, et de 202 millions \$ en vertu de la facilité de BA. L'ensemble de ces exigences était respecté au 31 janvier 2009.

29 INFORMATION SECTORIELLE

La Société compte deux secteurs isolables : BA et BT. Chaque secteur isolable offre différents produits et services et nécessite des technologies et des stratégies de marketing distinctes.

BA	BT
BA est un chef de file mondial dans la conception et la fabrication de produits d'aviation novateurs et offre des services connexes. Le portefeuille d'avions de BA comprend une gamme complète d'avions d'affaires, d'avions commerciaux, y compris des biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux et biréacteurs de grande ligne à couloir unique, et d'avions amphibies. BA offre également des services sur le marché de l'après-vente ainsi qu'un programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol.	BT est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel et de systèmes de transport sur rail et la prestation de services connexes et offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers, de locomotives, de véhicules légers sur rail et de systèmes de navettes automatisés. Il propose aussi des bogies, des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des services d'entretien, ainsi que des systèmes de transport et des solutions de contrôle ferroviaire.

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites à la Note 2 – Sommaire des principales conventions comptables. La direction évalue le rendement sectoriel selon le bénéfice avant revenus de financement et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices. Les dépenses du siège social sont allouées aux secteurs, généralement selon leurs revenus respectifs.

Les actifs sectoriels nets excluent les espèces et quasi-espèces, les titres déposés en garantie et les impôts sur les bénéfices reportés, et sont présentés, déduction faite des créditeurs et frais courus (excluant les intérêts et les impôts sur les bénéfices à payer), des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme, des avances sur programmes aéronautiques, des revenus reportés du programme de multipropriété, du passif au titre des prestations constituées et des instruments financiers dérivés.

Les tableaux contenant le détail de l'information sectorielle se trouvent ci-après.

30 RECLASSEMENTS

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour l'exercice écoulé, y compris les modifications, dont il est question à la Note 1 – Mode de présentation, liées au reclassement d'avances de clients des programmes aéronautiques des stocks aux avances sur programmes aéronautiques, et au reclassement de frais d'administration du coût des ventes aux frais de vente et d'administration. En outre, la Société a reclassé les actifs incorporels des immobilisations corporelles, des autres actifs et des stocks à un poste distinct du bilan sous Actifs incorporels.

INFORMATION SECTORIELLE

Secteurs d'activité	Bombardier Inc. consolidé		BA		BT	
	2009 ⁽¹⁾	2008 ⁽¹⁾	2009 ⁽¹⁾	2008 ⁽¹⁾	2009 ⁽¹⁾	2008 ⁽¹⁾
Revenus						
Fabrication	14 779 \$	12 508 \$	8 116 \$	7 614 \$	6 663 \$	4 894 \$
Services	3 117	3 016	1 588	1 542	1 529	1 474
Autres	1 825	1 982	261	557	1 564	1 425
	19 721	17 506	9 965	9 713	9 756	7 793
Coût des ventes	16 049	14 607	7 876	8 099	8 173	6 508
Frais de vente et d'administration	1 558	1 408	715	669	843	739
Recherche et développement	171	139	51	37	120	102
Autres revenus	(23)	(62)	(4)	(58)	(19)	(4)
Amortissement	555	512	431	403	124	109
Élément spécial	-	162	-	-	-	162
	18 310	16 766	9 069	9 150	9 241	7 616
Bénéfice avant revenus et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices	1 411 \$	740 \$	896 \$	563 \$	515 \$	177 \$
Additions aux immobilisations corporelles et aux actifs incorporels	621 \$	472 \$	430 \$	315 \$	191 \$	157 \$
Actifs nets sectoriels	1 164 \$	1 869 \$	1 287 \$	1 838 \$	(123)\$	31 \$
Passifs alloués aux secteurs :						
Créditeurs et frais courus ⁽²⁾	6 857	6 729				
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de contrats à long terme	2 072	2 791				
Avances sur programmes aéronautiques	2 991	2 926				
Revenus reportés - programme de multipropriété	573	631				
Passif au titre des prestations constituées	992	1 066				
Instruments financiers dérivés	1 194	276				
Actifs non alloués aux secteurs :						
Espèces et quasi-espèces	3 470	3 602				
Titres déposés en garantie	777	1 295				
Impôts sur les bénéfices reportés	1 216	935				
Total des actifs consolidés	21 306 \$	22 120 \$				

(1) Voir la Note 1 pour l'incidence de nouvelles conventions comptables.

(2) Exclut les intérêts et les impôts sur les bénéfices à payer totalisant respectivement 61 millions \$ et 70 millions \$ au 31 janvier 2009 (77 millions \$ et 113 millions \$ au 31 janvier 2008), qui n'étaient pas alloués aux secteurs.

INFORMATION SECTORIELLE

Information géographique	Revenus ⁽¹⁾		Immobilisations corporelles, actifs incorporels, et écart d'acquisition ⁽²⁾	
	2009	2008	2009 ⁽³⁾	2008 ⁽³⁾
États-Unis	5 451 \$	5 560 \$	413 \$	402 \$
Royaume-Uni	2 264	1 950	658	846
Allemagne	1 429	1 235	1 351	1 578
France	1 421	1 183	44	45
Canada	807	668	1 477	1 610
Suisse	774	532	301	314
Espagne	567	466	8	9
Pays-bas	540	145	-	-
Chine	517	342	34	55
Italie	497	507	133	154
Autriche	435	400	11	17
Suède	416	290	374	517
Autres – Europe	1 712	1 180	113	135
Autres – Asie	1 306	1 055	22	4
Autres – Amériques	665	1 142	22	21
Autres – Afrique	518	530	9	-
Autres – Océanie	402	321	7	9
	19 721 \$	17 506 \$	4 977 \$	5 716 \$

(1) Les revenus sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

(2) Les immobilisations corporelles et actifs incorporels sont attribués aux pays d'après l'emplacement des actifs. L'écart d'acquisition est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'acquisition connexe.

(3) Voir la Note 1 pour l'incidence de nouvelles conventions comptables.

PRINCIPALES PLACES D'AFFAIRES

BOMBARDIER INC.

Siège social

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone: +1 514-861-9481
Télécopieur: +1 514-861-7053

Services immobiliers

2505, rue des Nations
Bureau 200
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4R 3C8
Téléphone: +1 514-335-9511
Télécopieur: +1 514-335-7007

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

Centre administratif

400, chemin de la Côte-Vertu Ouest
Dorval (Québec)
Canada H4S 1Y9
Téléphone: +1 514-855-5000
Télécopieur: +1 514-855-7401

Site de Toronto

123, boul. Garratt
Toronto (Ontario)
Canada M3K 1Y5
Téléphone: +1 416-633-7310
Télécopieur: +1 416-375-4546

Avions commerciaux

123, boul. Garratt
Toronto (Ontario)
Canada M3K 1Y5
Téléphone: +1 416-633-7310
Télécopieur: +1 416-375-4546

Learjet Inc.

One Learjet Way
Wichita, Kansas 67209
États-Unis
Téléphone: +1 316-946-2000
Télécopieur: +1 316-946-2220

Short Brothers plc

Airport Road
Belfast BT3 9DZ
Irlande du Nord
Téléphone: +44 2890 458 444
Télécopieur: +44 2890 733 396

Centres de formation des services à l'aviation

8575, chemin Côte-de-Liesse
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4T 1G5
Téléphone: +1 514-344-6620
Télécopieur: +1 514-344-6641

Avions spécialisés et amphibies

3400, rue Douglas-B. Floréani
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4S 1V2
Téléphone: +1 514-855-5000
Télécopieur: +1 514-855-7604

Flexjet

3400 Waterview Parkway
Suite 400
Richardson, Texas 75080
États-Unis
Téléphone: +1 800-353-9538
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Télécopieur: +1 972-720-2435

Usine manufacturière au Mexique

Site de l'aéroport
Carretera Qro-Tequisquiapan
Km 22 500
C.P. 76270
Colon, Qro
Querétaro, Mexique
Téléphone: +52 442 101-7500
Télécopieur: +52 442 101-7502

Parc Aéronautique El Marques

Retorno El Marques No. 4-F
Parque Industrial El Marques
C.P. 76246
El Marques, Querétaro
Mexique
Téléphone: +52 442 101-7500
Télécopieur: +52 442 101-7502

Skyjet

3400 Waterview Parkway
Suite 400
Richardson, Texas 75080
États-Unis
Téléphone: +1 888-2-SKYJET
(759 538)
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Télécopieur: +1 469-791-4470

Bombardier Capital Inc.

261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446
États-Unis
Téléphone: +1 800-949-5568 ou
+1 802-764-5232
Télécopieur: +1 802-764-5244

BOMBARDIER TRANSPORT

Siège mondial

Schöneberger Ufer 1
10785 Berlin
Allemagne
Téléphone: +49 30 986 07 0
Télécopieur: +49 30 986 07 2000

Passagers

Am Rathenaupark
16761 Hennigsdorf
Allemagne
Téléphone: +49 33 02 89 0
Télécopieur: +49 33 02 89 20 88

Locomotives et équipement

Schöneberger Ufer 1
10785 Berlin
Allemagne
Téléphone: +49 30 986 07 0
Télécopieur: +49 30 986 07 2000

Bombardier Transport

Amérique du Nord
1101, rue Parent
Saint-Bruno (Québec)
Canada J3V 6E6
Téléphone: +1 450-441-2020
Télécopieur: +1 450-441-1515

Services

Schöneberger Ufer 1
10785 Berlin
Allemagne
Téléphone: +49 30 986 07 0
Télécopieur: +49 30 986 07 2000

Systèmes

Schöneberger Ufer 1
10785 Berlin
Allemagne
Téléphone: +49 30 986 07 0
Télécopieur: +49 30 986 07 2000

Systèmes de contrôle ferroviaire

Arstaangsvagen 29
PO Box 425 05
126 16 Stockholm
Suède
Téléphone: +46 8 681 5000
Télécopieur: +46 8 681 5100

CONSEIL D'ADMINISTRATION, COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DIRECTION DE LA SOCIÉTÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Laurent Beaudoin, C.C., FCA
Président du conseil
d'administration
Bombardier Inc.

Pierre Beaudoin
Président et chef
de la direction
Bombardier Inc.

André Bérard
Administrateur de sociétés
Administrateur principal

J.R. André Bombardier
Vice-président du conseil
d'administration
Bombardier Inc.

Janine Bombardier
Présidente et gouverneure
Fondation J. Armand
Bombardier

L. Denis Desautels
Administrateur de sociétés

Thierry Desmarest
Président du conseil
d'administration
Total

Jean-Louis Fontaine
Vice-président du conseil
d'administration
Bombardier Inc.

Daniel Johnson
Avocat-conseil
McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Jean C. Monty
Administrateur de sociétés

Carlos E. Represas
Président du conseil
Nestlé Group México

Jean-Pierre Rosso
Président du conseil
World Economic Forum USA Inc.

Heinrich Weiss
Président du conseil
et chef de la direction
SMS GmbH

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Comité de vérification
Président: L. Denis Desautels
Membres: André Bérard,
Daniel Johnson, Jean-Pierre Rosso

**Comité des ressources
humaines et de la rémunération**
Président: Jean C. Monty
Membres: André Bérard,
Carlos E. Represas, Heinrich Weiss

**Comité de la gouvernance
et des nominations**
Président: Jean-Pierre Rosso
Membres: Jean C. Monty,
Heinrich Weiss

**Comité des finances et
de gestion des risques**
Président: André Bérard
Membres: L. Denis Desautels,
Daniel Johnson, Carlos E. Represas

DIRECTION DE LA SOCIÉTÉ

Laurent Beaudoin, C.C., FCA
Président du conseil d'administration
Bombardier Inc.

Pierre Beaudoin
Président et chef de la direction
Bombardier Inc.

Guy C. Hachey
Président et chef de l'exploitation
Bombardier Aéronautique

André Navarri
Président et chef de l'exploitation
Bombardier Transport

J.R. André Bombardier
Vice-président du conseil
d'administration

Jean-Louis Fontaine
Vice-président du conseil
d'administration

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

Richard C. Bradeen
Vice-président principal
Stratégie et service de vérification
corporatif et d'évaluation des risques

Daniel Desjardins
Vice-président principal
Affaires juridiques

John Paul Macdonald
Vice-président principal
Ressources humaines et
affaires publiques

Robert Proulx
Chef corporatif de la
direction de l'information

Roger Carle
Secrétaire de la Société

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

Actions ordinaires, classe A et classe B	Toronto (Canada)
Actions privilégiées, série 2, série 3 et série 4	Toronto (Canada)
Symbole des actions	BBD (Toronto)

CAPITAL SOCIAL

Autorisé, émis et en circulation au 31 janvier 2009

	Autorisé	Émis et en circulation
Actions ordinaires, classe A	1 892 000 000	316 582 537
Actions ordinaires, classe B	1 892 000 000	1 437 520 360 ⁽¹⁾
Actions privilégiées, série 2	12 000 000	9 464 920
Actions privilégiées, série 3	12 000 000	2 535 080
Actions privilégiées, série 4	9 400 000	9 400 000

(1) Dont 23 653 759 actions achetées et détenues en mains tierces pour le régime d'unités d'actions liées au rendement

Actionnaires

Si vous souhaitez obtenir un exemplaire de ce rapport annuel ou d'autres documents de l'entreprise, nous vous encourageons à les télécharger à partir du site Internet de la Société à l'adresse www.bombardier.com, permettant un accès pratique, rapide et écologique. Vous pouvez toutefois commander des versions papier sur le site Internet de la Société dans la section Relations avec les investisseurs, puis Contacts, ou en faire la requête à l'adresse suivante :

Bombardier Inc.

Affaires publiques

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8

Téléphone: +1 514-861-9481
poste 3390

Télécopieur: +1 514-861-2420

Investisseurs

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8

Téléphone: +1 514-861-9481
poste 3273

Télécopieur: +1 514-861-2420

Courriel:

investisseurs@bombardier.com

Agent de transfert et agent comptable des registres

Les actionnaires qui désirent de l'information sur leurs actions doivent communiquer avec:

Services aux investisseurs

Computershare Inc.

100, avenue University, 9^e étage
Toronto (Ontario)
Canada M5J 2Y1

1500, rue University, bureau 700
Montréal (Québec)
Canada H3A 3S8

Téléphone: +1 514-982-7555 ou
+1 800-564-6253

(sans frais, Amérique du Nord
seulement)

Télécopieur: +1 416-263-9394 ou
+1 888-453-0330

(sans frais, Amérique du Nord
seulement)

Courriel:

service@computershare.com

Incorporation

La Société a été incorporée par lettres patentes le 19 juin 1902 et prorogée en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions le 23 juin 1978.

Vérificateurs

Ernst & Young s.r.l.

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1X9

Assemblée annuelle

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le mercredi 3 juin 2009, à 9 h 30 à l'adresse suivante :

Centre Mont-Royal
Auditorium – niveau 1
2200, rue Mansfield
Montréal (Québec)
Canada H3A 3R8

DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS ORDINAIRES

Pour l'exercice 2010 – Versements sujets à l'approbation du conseil d'administration

Classe A		Classe B	
Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2009-05-15	2009-05-31	2009-05-15	2009-05-31
2009-07-17	2009-07-31	2009-07-17	2009-07-31
2009-10-16	2009-10-31	2009-10-16	2009-10-31
2010-01-15	2010-01-31	2010-01-15	2010-01-31

DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Pour l'exercice 2010 – Versements sujets à l'approbation du conseil d'administration

Série 2 ⁽²⁾			
Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2009-01-30	2009-02-15	2009-07-31	2009-08-15
2009-02-27	2009-03-15	2009-08-31	2009-09-15
2009-03-31	2009-04-15	2009-09-30	2009-10-15
2009-04-30	2009-05-15	2009-10-30	2009-11-15
2009-05-29	2009-06-15	2009-11-30	2009-12-15
2009-06-30	2009-07-15	2009-12-31	2010-01-15

(2) Convertibles le 1^{er} août 2012 en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (voir la note sur le Capital social, afférente aux états financiers consolidés)

DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Pour l'exercice 2010 – Versements sujets à l'approbation du conseil d'administration

Série 3 ⁽³⁾		Série 4	
Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2009-04-17	2009-04-30	2009-04-17	2009-04-30
2009-07-17	2009-07-31	2009-07-17	2009-07-31
2009-10-16	2009-10-31	2009-10-16	2009-10-31
2010-01-15	2010-01-31	2010-01-15	2010-01-31

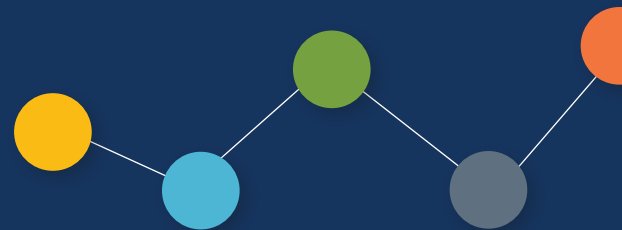
(3) Convertibles le 1^{er} août 2012 en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2 (voir la note sur le Capital social, afférente aux états financiers consolidés)

Envois multiples : malgré les vérifications faites pour n'adresser qu'un exemplaire de chaque document aux actionnaires inscrits de Bombardier, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à des noms ou à des adresses différents. Prière de signaler pareil cas à l'un des numéros suivants: +1 514-982-7555 ou +1 800-564-6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement), ou envoyer un courriel à l'adresse suivante: service@computershare.com.

BOMBARDIER

www.bombardier.com

L'engagement de nos employés est notre fierté. Bombardier souhaite remercier tous ses employés ayant accepté de paraître dans ce rapport annuel.



BiLevel, Bombardier, Bombardier 415, Challenger, Challenger 300, Challenger 604, Challenger 605, Challenger 800, CL-215, CONTESSA, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ705, CRJ900, CRJ1000, CS100, CS300, CSeries, CITYFLO, CX-100, EBI, ECO4, ELECTROSTAR, EnerGplan, FLEXITY, Flexjet, FLEXX, Global, Global 5000, Global Express, Global Vision, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 60, Learjet 85, Le climat est favorable aux trains, MITRAC, MOVIA, NextGen, ORBITA, PartsExpress, PRIMOVE, Q200, Q300, Q400, REGINA, Série Q, Skyjet, Skyjet International, Smart Services, SPACIUM, TALENT, TRAXX, TURBOSTAR, XR, XRS et ZEFIRO sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

Ce rapport annuel est imprimé sur du papier certifié EcoLogo et contenant 30 % de fibres recyclées post-consommation.

An English edition is available upon request to:
Bombardier Inc.
Public Affairs
800 René-Lévesque Blvd. West
Montréal, Québec
Canada H3B 1Y8
or consult our website
at www.bombardier.com

Design : TAXI
Impression : Transcontinental Litho Acme
Imprimé au Canada
ISBN : 978-2-921393-95-9
Dépôt légal, Bibliothèque
et Archives nationales du Québec
Tous droits réservés.
© 2009 Bombardier Inc. ou ses filiales.



Entièrement recyclable –
le choix responsable