

AUJOURD'HUI. POUR DEMAIN.

*Rapport annuel
Exercice clos
le 31 janvier 2005*

BOMBARDIER

<i>Message aux actionnaires</i>	<i>04</i>
<i>Aéronautique</i>	<i>16</i>
<i>Transport</i>	<i>18</i>
<i>Régie d'entreprise</i>	<i>20</i>
<i>Responsabilité sociale</i>	<i>22</i>
<i>Faits saillants financiers</i>	<i>24</i>
<i>Section financière</i>	<i>25</i>
<i>Principales places d'affaires</i>	<i>144</i>
<i>Conseil d'administration et direction</i>	<i>145</i>
<i>Renseignements aux actionnaires</i>	<i>146</i>

AUJOURD'HUI

Afin d'assurer le succès à long terme de l'entreprise, nous devons rester fidèles aux valeurs qui ont inspiré Bombardier tout au long de son extraordinaire histoire. Encourager l'entrepreneursip. Tirer parti de nos exceptionnelles connaissance des marchés et capacité d'anticipation des besoins des clients. Favoriser un climat d'innovation pour créer des produits supérieurs à ceux de la concurrence. Rassembler tous les talents de notre entreprise derrière une seule vision, cohérente et unificatrice. Nous avons apporté d'importants changements au cours des derniers mois : nous avons créé le Bureau du président, composé du chef de la direction et des présidents de nos deux principaux secteurs d'activité, Bombardier Aéronautique et Bombardier Transport. Les présidents de groupe rendent compte directement au conseil d'administration et sont responsables de réaliser le plein potentiel de leur groupe.



*Bureau du président
André Navarri, Président
Bombardier Transport
Vice-président exécutif
Bombardier Inc.
Laurent Beaudoin, FCA
Président du
conseil d'administration
et chef de la direction
Bombardier Inc.
Pierre Beaudoin, Président
et chef de l'exploitation
Bombardier Aéronautique
Vice-président exécutif
Bombardier Inc.*

DEMAIN

Ces changements favoriseront un lien plus étroit entre le développement stratégique et sa mise en œuvre opérationnelle, toujours dans le but de stimuler la croissance de l'entreprise et d'augmenter la valeur pour les actionnaires. C'est là notre objectif ultime.

AUJOURD'HUI. POUR DEMAIN.

Comme le thème de ce rapport annuel le laisse entendre, ce que nous faisons aujourd'hui détermine largement ce que nous serons demain. Au cours de l'exercice 2005, nos programmes de restructuration et de réduction des coûts ont continué de progresser. Nous nous sommes aussi concentrés sur notre stratégie à long terme et nous avons renforcé notre engagement envers l'innovation, qui a toujours été la pierre angulaire de notre développement.

Malgré un contexte économique et commercial rempli de défis, nous avons réussi à étendre le leadership mondial de Bombardier dans ses deux principaux secteurs d'activité, les avions et les trains, en nous appuyant sur nos forces traditionnelles : des portefeuilles de produits sans pareils; des employés, incluant des équipes d'ingénierie de calibre international, reconnus à travers les industries aéronautique et de transport sur rail pour leur expertise et leur engagement envers la qualité. Conjuguées, ces forces représentent un avantage concurrentiel significatif et durable.

Les résultats financiers du plus récent exercice sont, dans leur ensemble, conformes aux attentes. La perte découlant des activités poursuivies pour l'exercice 2005 s'est établie à 85 millions \$, comparativement à une perte de 166 millions \$ pour l'exercice 2004. Les flux de trésorerie disponibles ont été positifs de 388 millions \$, reflétant une augmentation, sur l'exercice précédent, de 1,1 milliard \$ des flux de trésorerie provenant de nos activités manufacturières. Grâce à une amélioration de 9% des revenus du secteur transport, les revenus consolidés ont progressé pour s'établir à 15,8 milliards \$, comparativement à 15,5 milliards \$, et la Société a terminé l'exercice en affichant une solide position d'encaisse avec des espèces et quasi-espèces totalisant 2,4 milliards \$ au 31 janvier 2005.

Bureau du président

En décembre 2004, le conseil d'administration a annoncé la création d'un Bureau du président. Ce changement organisationnel a pour objet de s'assurer que l'orientation de Bombardier corresponde aux meilleurs intérêts de tous les actionnaires et de garantir la pérennité du leadership,

tout en permettant la création de valeur par la mise en œuvre de la stratégie à long terme de la Société. Le Bureau du président concentre les activités de direction et d'orientation stratégique autour du chef de la direction et des présidents de nos deux principaux groupes.

Appuyé par une solide équipe, j'assume les responsabilités de chef de la direction depuis le départ de Paul M. Tellier. Dans le double rôle de président du conseil et de chef de la direction, mes principales responsabilités comprennent le fonctionnement efficace du conseil, l'élaboration des orientations stratégiques à long terme de la Société et la direction du Bureau du président. Les présidents de groupe, qui ont également accédé au conseil d'administration, continueront de concentrer leurs efforts sur la gestion quotidienne de leur secteur d'activité respectif. Ils rendent compte directement au conseil d'administration des résultats de leur secteur d'activité et de la mise en application de la stratégie.

De plus, l'équipe du siège social de Bombardier a été rationalisée pour s'occuper principalement de stratégie, de régie d'entreprise et de contrôle interne. Certaines responsabilités, pouvant être gérées de manière plus efficace au niveau opérationnel, ont été déléguées aux groupes.

Régie d'entreprise

L'une des principales considérations sous-tendant la mise en place du Bureau du président était de s'assurer que la vision de Bombardier reflète l'objectif de création de valeur à long terme pour tous les actionnaires et notre engagement constant à maintenir les plus hautes normes de régie d'entreprise.

Il est important de souligner que le conseil d'administration

de Bombardier compte toujours une majorité d'administrateurs indépendants et non reliés. Le 14 février 2005, deux nouveaux membres du conseil non reliés ont été nommés. De plus, tous les comités du conseil continuent d'être entièrement composés d'administrateurs non reliés. James E. Perrella, dont la responsabilité consiste à s'assurer que le conseil fonctionne de manière indépendante de la haute direction, continuera d'agir à titre d'administrateur délégué.

Aéronautique

Chez Bombardier Aéronautique, notre investissement soutenu dans de nouvelles plateformes d'avions commence à porter ses fruits, comme le démontre le fort volume de ventes des nouveaux avions d'affaires *Bombardier Learjet 40*, *Bombardier Challenger 300* et *Bombardier Global 5000*. Ces produits entrent sur le marché au moment propice, permettant à Bombardier de tirer parti de la forte progression de la demande d'avions d'affaires. Le nombre de livraisons d'avions d'affaires construits par Bombardier a augmenté de 44% au cours de l'année, un taux de croissance surclassant ceux des concurrents.

Au cours de l'année, le groupe Aéronautique a achevé la consolidation de ses installations de production d'avions d'affaires dans les centres de fabrication intégrée de Wichita et de Montréal. L'accent mis sur une meilleure disponibilité des pièces de rechange et sur la logistique, à la fois pour les clients d'avions régionaux et d'affaires, commence à donner des résultats, d'où une performance accrue et une satisfaction de la clientèle nettement améliorée.

Dans le segment des avions régionaux, les livraisons de nos biréacteurs de plus grande taille, *Bombardier CRJ700* et *CRJ900*, ont également augmenté, et nos clients ont ainsi pu bénéficier

des économies d'exploitation supérieures qu'offre la famille d'appareils *CRJ*. Le nombre de livraisons d'appareils *CRJ*, le programme d'avions régionaux ayant connu le plus de succès dans l'histoire de l'aviation, a totalisé 1224 avions au 31 janvier 2005. Nous avons également enregistré une augmentation significative du nombre de livraisons de notre appareil de nouvelle génération *Bombardier Q400*, turbopropulseur de 70 sièges, dont la performance en matière de coûts et la popularité auprès des passagers ont été démontrés par l'obtention d'importantes commandes, nouvelles et découlant de conversions d'options, de la part de transporteurs à l'échelle mondiale.

En octobre 2004, nous avons pris des mesures pour mieux ajuster les cadences de production de nos appareils *CRJ* à la demande et aux prévisions à court terme du marché. Ces ajustements se traduiront, d'ici juillet 2005, par une réduction additionnelle des effectifs d'environ 2000 personnes aux installations de la région de Montréal et de Belfast.

Tout en gérant de manière proactive les défis à court terme d'une industrie aérienne en difficulté, nous avons continué de planifier et de prendre des décisions dans une perspective à long terme afin de maintenir notre position de chef de file, de renforcer notre réputation d'innovateur hors pair, et d'assurer ainsi notre succès dans l'avenir. Tel que je l'indiquais dans mon message aux actionnaires l'an dernier, le moment est venu de commencer à raviver l'esprit et la vision qui ont contribué à faire de notre Société une grande entreprise.

C-Series

Après la fin de l'exercice, le 15 mars 2005, le conseil d'administration donnait à Bombardier Aéronautique l'autorisation d'offrir une famille d'appareils commerciaux à

la fine pointe, conçus pour établir une nouvelle référence en matière d'efficacité et de confort dans le marché des avions de 100 à 150 sièges.

Le nouveau programme *CSeries* est le plus récent exemple de l'engagement de la Société à l'égard de l'innovation et de son habileté à identifier et à tirer avantage des occasions de marché qui offrent une perspective de croissance rentable et d'une valeur accrue pour les actionnaires. Chez Bombardier, nous comprenons que l'innovation ne peut être une préoccupation à mi-temps. Elle fait d'ailleurs partie intégrante de l'ADN de notre Société.

Transport

Chez Bombardier Transport, une importante réorganisation visant à éliminer la surcapacité dans les installations manufacturières européennes se déroule comme prévu. Le programme de restructuration se traduira d'ici avril 2006 par une réduction nette de 7600 postes, soit environ 21 % du total des effectifs du groupe.

Le programme d'amélioration des sites industriels, centré sur des techniques de fabrication efficaces et mis en œuvre avec succès dans cinq installations clés, a été élargi à 35 autres sites du groupe. Le groupe Transport met également en place, de façon énergique, un programme d'amélioration de la performance à multiples facettes pour réduire encore davantage les coûts et les risques, et accroître la qualité du carnet de commandes.

De plus, nous avons décidé d'orienter les activités de fabrication de matériel roulant de Bombardier Transport, à l'exception des locomotives, vers les marchés stratégiques des voitures de transport-passagers sur rail et du transport en commun. La Société a en outre annoncé la vente des intérêts qu'elle détenait dans une coentreprise

de fabrication de wagons à marchandises au Mexique.

Malgré une demande de matériel roulant plus faible que prévue sur les principaux marchés européens, Bombardier Transport a maintenu sa position de chef de file en s'appuyant sur sa clientèle et son portefeuille de produits supérieurs, et a consacré des efforts particuliers aux marchés émergents. Cette approche s'est traduite par l'obtention de contrats substantiels portant notamment sur la fourniture de trains à grande vitesse à la Chine, d'un important système de transport clé en main à la Corée et de voitures de métro à la Roumanie et à la Chine.

Bombardier Capital

Bombardier Capital maintient le cap à la fois en matière de performance et de liquidation progressive de certains portefeuilles. Ses activités se concentrent maintenant sur deux secteurs principaux, soit le financement de stocks et le financement provisoire d'avions commerciaux, le tout à l'intérieur de paramètres clairement définis, tout en mettant l'accent sur sa rentabilité.

Remerciements

Des remerciements particuliers sont adressés à Paul M. Tellier pour sa contribution à Bombardier. On doit attribuer à Paul le mérite d'avoir mis en place, pendant son mandat à titre de président-directeur général de la Société, des programmes continus de restructuration et de réduction des coûts. Il a été embauché comme agent de changement, et il a répondu aux attentes.

J'aimerais également profiter de l'occasion pour remercier mes collègues du conseil d'administration pour leurs avis judicieux et leur appui, et pour accueillir de manière officielle les nouveaux membres du conseil, soit Pierre Beaudoin, Michael J. Durham, André Navarri et Heinrich Weiss. Messieurs Durham et Weiss, dont les

nominations ont été annoncées le 14 février 2005, possèdent une vaste expérience et des compétences liées à nos deux principaux secteurs d'activité. Dr Weiss est président du conseil et chef de la direction de SMS GmbH, un groupe allemand spécialisé dans le génie mécanique et la construction d'usines. Il est également membre des conseils de surveillance de Commerzbank AG, Deutsche Bahn AG, HOCHTIEF AG, Thyssen-Bornemisza Group et Voith AG. Pour sa part, M. Durham possède un solide bagage en finances et une grande expérience dans le secteur aéronautique, ayant passé 20 ans à titre de cadre supérieur chez AMR Corporation, où il a occupé les postes de chef de la direction financière de American Airlines et de président et chef de la direction de Sabre Inc.

J'aimerais également souligner la contribution de Michael H. McCain et de Jalynn H. Bennett, qui ont quitté le conseil d'administration au cours de l'année.

Enfin, au nom de l'ensemble des membres du conseil, j'aimerais exprimer notre gratitude aux employés pour leur travail assidu et leur dévouement dans un contexte difficile. Le personnel de Bombardier constitue, sans conteste, notre plus important actif et demeure un élément fondamental de notre succès.

Priorités pour l'exercice 2006

Notre toute première priorité est de remettre la Société sur la voie de la rentabilité, et ce, de façon durable. La poursuite assidue du programme de restructuration de Bombardier Transport constitue un élément déterminant pour atteindre cet objectif. Nous nous attendons également à tirer avantage du portefeuille diversifié de produits de Bombardier Aéronautique, avec une forte demande pour notre gamme supérieure d'avions d'affaires qui contribuera à contrebalancer

l'incertitude persistante affectant les transporteurs aériens. Dans les semaines et les mois à venir, nous allons également solliciter des engagements fermes de la part de clients, de fournisseurs et de partenaires potentiels dans le cadre du projet de la nouvelle famille d'avions *CSeries*. Bien qu'il semble y avoir un niveau élevé d'intérêt, les actionnaires peuvent être assurés que le feu vert au lancement officiel de ce programme ne sera donné que si tous les éléments requis pour étayer un solide plan d'affaires sont en place.



(Signé par)

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

CE QUE
NOUS FAISONS
AUJOURD'HUI

DÉTERMINE
CE QUE NOUS
SERONS DEMAIN.

LE BIRÉACTEUR D'AFFAIRES PAR EXCELLENCE

Il y a plus de dix ans, Bombardier a développé et construit, selon une formule de partage de risques inédite en aviation d'affaires, l'appareil Bombardier Global Express. Ce biréacteur haut de gamme très long courrier, de fabrication entièrement nouvelle, a été conçu expressément pour permettre aux hauts dirigeants dans un environnement offrant un niveau de confort inégalé des plus productifs. L'avion vole plus vite et plus loin que tout autre avion d'affaires et est en mesure de se rendre aux aéroports les plus difficiles d'accès.

UNE COMBINAISON D'ÉCONOMIES ET DE CONFORT

En 1989, Bombardier a lancé le biréacteur de 50 sièges CRJ (sous le nom de Canadair Regional Jet), le tout premier biréacteur régional. La livraison du premier appareil en 1992 à Lufthansa CityLine a marqué le début d'une ère qui verra Bombardier occuper le rang de chef de file du marché des avions régionaux. Conçu pour offrir un rendement optimal tant aux petits exploitants qu'aux grandes compagnies aériennes, le biréacteur CRJ s'est imposé comme l'avion à réaction commercial le plus silencieux et le moins polluant au monde.

Dans les années 90, cherchant à diversifier ses produits, Bombardier a acheté de Havilland, manufacturier canadien des turbopropulseurs Dash 8 offrant la robustesse et les performances exigées des transporteurs aériens régionaux sur des vols courts et très fréquentés. Bombardier a ensuite équipé ces appareils du système NVS (Noise and Vibration Suppression), qui supprime les vibrations et le bruit à la source, rendant les cabines de ses turbopropulseurs tout aussi silencieuses que celles de nombreux biréacteurs. Très bien reçue par le marché, la famille de turbopropulseurs a été rebaptisée série Q, Q pour « Quiet », par Bombardier.

TURBOPROFITS

Bombardier offre la gamme la plus complète d'avions d'affaires. Les avions de sa famille Global cumulent les innovations sur les plans de la performance, du design et de la technologie. Le dernier-né de cette famille, l'avion Global Express XRS, repousse encore plus loin les limites des performances exceptionnelles du révolutionnaire Global Express, offrant une technologie et un confort cabine sans pareils. Grâce à sa grande distance franchissable, ses capacités de vol à haute altitude, sa large cabine et ses caractéristiques de conception, cet avion d'affaires est tout indiqué pour les missions spéciales.



Bombardier a révolutionné le transport aérien régional. Son biréacteur CRJ est l'avion régional le plus vendu de l'histoire et le 6^e programme d'avion à réaction commercial le plus populaire de tous les temps. Au 31 janvier 2005, plus de 1200 avions CRJ avaient été livrés dans le monde. L'appareil CRJ700 de 70 sièges, dérivé du CRJ200, a été lancé officiellement en janvier 1997 afin de répondre à la demande des transporteurs aériens régionaux à la recherche d'un avion de plus grande taille offrant un rendement d'exploitation supérieur.



L'avion Q400, le plus récent des turbopropulseurs de Bombardier, est un avion régional remarquable offrant, dans le marché des appareils de 70 à 80 sièges, des économies d'exploitation exceptionnelles ainsi qu'une vitesse et un confort en cabine dignes d'un avion à réaction. Conçu pour répondre aux besoins des transporteurs régionaux recherchant des avions plus gros, un meilleur rendement économique et une plus grande rapidité pour desservir les marchés à haute densité, ce turbopropulseur remplace et sert de complément aux biréacteurs sur des liaisons desservies par des avions régionaux et des gros porteurs.



LA FIABILITÉ EN MOUVEMENT

Pour assurer sa croissance, au début des années 70, Bombardier a misé sur la diversification de ses activités en s'engageant dans la fabrication de matériel roulant sur rail. Après un premier contrat de fabrication de voitures pour le métro de Montréal, Bombardier a poursuivi avec vigueur sa pénétration du marché nord-américain, remportant une importante commande de la ville de New York pour des voitures de métro. Cette commande a constitué une percée décisive pour Bombardier et son premier contrat d'importance sur le marché américain.

ÉLÉGANCE ET ADAPTABILITÉ

Déjà chef de file du marché nord-américain du matériel de transport sur rail, Bombardier a agi pour accroître sa présence sur les autres continents et notamment renforcer sa position en Europe, qui constitue le plus important marché du transport-passagers sur rail. L'acquisition en 1995 de la société allemande Waggonfabrik Talbot lui a permis de prendre pied dans un autre pays européen et lui a donné accès à de nouvelles technologies, comme celle de l'automotrice Talent.

AU CŒUR DES VILLES

Bombardier, voulant développer ses marchés en dehors de l'Amérique du Nord et de l'Europe a élaboré en 1998 une stratégie d'expansion ciblée visant notamment l'Asie. Elle a alors fondé en Chine une première coentreprise, Bombardier Sifang Power (Qingdao) Transportation Ltd., qui a remporté en 1999 un important contrat du ministère des chemins de fer de Chine portant sur la fabrication de 300 trains interurbains de luxe. Une percée majeure compte tenu du fort potentiel de croissance de ce marché.

Bombardier est le plus important fournisseur nord-américain de matériel roulant et de services connexes. À New York, les produits de Bombardier se retrouvent dans le métro, sur les voies ferrées interurbaines à grande vitesse et suburbaines et dans les aéroports internationaux de la région. Les livraisons de 978 nouvelles automotrices électriques M-7 aux autorités de transport de banlieue de New York, le plus important réseau ferroviaire suburbain en Amérique du Nord, sont actuellement en cours. D'une grande fiabilité, les voitures M-7 incorporent les dernières technologies des automotrices électriques exploitées sur ce continent.



Bombardier est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport-passagers sur rail et services connexes. Les nouvelles rames automotrices Talent sont parmi les trains régionaux qui connaissent le plus de succès. Plus de 380 rames Talent sont exploitées, ou déjà commandées, par des autorités de transport, en Allemagne, en Norvège, en Autriche et au Canada. Elles représentent la dernière génération de trains articulés qui s'est imposée ces dernières années comme le véritable standard européen du transport ferroviaire régional. La nouvelle génération de trains Talent est en cours de développement.



Bombardier est bien implantée en Chine où elle est partenaire de trois coentreprises dont Changchun Bombardier Railway Vehicles Co., Ltd, qui a obtenu des contrats pour les voitures de métro des villes de Guangzhou, Shanghai et Shenzhen. Les voitures MOVIA 456, fabriquées sur place, répondent en tout point aux exigences particulières de performance, de rapidité et d'efficacité des agglomérations densément peuplées. Au terme des contrats, plus de 1000 voitures auront été livrées à la Chine. En Europe, les voitures MOVIA sont exploitées à Bucarest en Roumanie et feront partie du futur parc de véhicules du métro de Londres.



LES EMPLOYÉS DE BOMBARDIER, UNE FORCE INESTIMABLE.

La réputation d'excellence et d'innovation dont jouit Bombardier à l'échelle internationale repose sur la compétence et le dévouement de ses employés, qui ont toujours été les véritables artisans du succès de l'entreprise. Ce succès résulte de leur grand professionnalisme, de leur esprit d'équipe et de leur entrepreneurship conjugués à leur volonté de réaliser leur plein potentiel. C'est toujours avec enthousiasme et animés de la passion du succès que les employés partagent les valeurs et les comportements qui font de Bombardier ce qu'elle est, quels que soient leur fonction et le pays où ils travaillent. Ces valeurs d'excellence, de respect de leurs engagements et de fierté concilient les cultures, les langues et les professions et rendent possible l'innovation et le caractère exceptionnel des produits de Bombardier, faisant de la Société un chef de file dans tous ses secteurs d'activité.

François M. Nzinga
Bombardier Transport
Hennigsdorf, Allemagne



François St-Martin
Bombardier Aéronautique
Saint-Laurent, Québec
Canada



Jennifer Sharp
Bombardier Capital
Jacksonville, Floride
États-Unis



BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE

Bombardier Aéronautique est un chef de file mondial dans la conception et la fabrication de produits novateurs et de services connexes sur les marchés des avions d'affaires, des avions de transport régional et des avions amphibies. Son remarquable portefeuille de produits comprend la gamme la plus complète d'avions d'affaires de l'industrie, soit les familles d'appareils *Bombardier Learjet*, *Bombardier Challenger* et *Bombardier Global*, allant des avions légers aux très longs-courriers qui relient sans escale les grands centres d'affaires du monde. Il est également le principal manufacturier d'avions régionaux offrant aux transporteurs aériens des familles complètes de biréacteurs et de turbopropulseurs.

Avec la mise en service du biréacteur régional en 1992, Bombardier Aéronautique a révolutionné le transport aérien. Le succès spectaculaire de la série d'appareils d'avant-garde *CRJ*, les avions régionaux s'étant les plus vendus dans l'histoire de l'aviation, a permis au groupe de se propulser au rang de troisième plus important manufacturier d'avions commerciaux au monde.

Aujourd'hui, Bombardier Aéronautique est déterminé à marquer une nouvelle fois l'histoire de l'aviation. Le 15 mars 2005, le groupe a reçu du conseil d'administration de Bombardier l'autorisation d'offrir aux transporteurs aériens une nouvelle génération d'appareils commerciaux d'avant-garde, les appareils *CSeries*. Ces appareils sont conçus pour réduire d'environ 15 % les coûts d'exploitation, comparativement à ceux des avions actuellement en production. La nouvelle famille d'appareils comprendra deux versions de cinq sièges de front, l'une de 110 sièges et l'autre de 130. Chacune des versions pourra être adaptée en court-courrier ou pour des vols transcontinentaux.

Le groupe Aéronautique est fier de sa feuille de route unique en matière d'innovation. L'approche de Bombardier dans le développement de nouveaux produits est axée sur l'élaboration de produits répondant véritablement aux besoins des clients.

Avions régionaux

En 1992, Bombardier a été la première sur le marché avec son biréacteur *CRJ* de 50 sièges. Cet avion demeure un outil essentiel pour de nombreux transporteurs aériens. Bombardier a également été la première sur le marché avec ses biréacteurs *CRJ700* en 2001 et *CRJ900* en 2003. Tel que prévu, la demande pour les biréacteurs régionaux de 50 sièges diminue. Toutefois, les clauses restrictives dans l'industrie américaine des transporteurs aériens s'assouplissent et la demande continue de migrer vers des appareils régionaux de capacité accrue, bien qu'à un rythme inférieur à celui anticipé. Les importantes économies en coûts d'exploitation, la polyvalence opérationnelle et le confort de la cabine des biréacteurs

Bombardier CRJ700 de série 701 de 70 sièges, *Bombardier CRJ700* de série 705 de 75 sièges et *Bombardier CRJ900* de 86 sièges ont confirmé le leadership de Bombardier.

Malgré l'incertitude financière qui frappe l'industrie américaine du transport aérien, l'exploitation de biréacteurs régionaux demeure rentable, avec une croissance du nombre de liaisons desservies par des biréacteurs *CRJ* et aussi du nombre de départs enregistrés par ces mêmes avions. Les difficultés que rencontrent les transporteurs aériens les ont forcés à concentrer davantage leurs efforts sur les économies d'exploitation et à considérer avec un intérêt accru des appareils, tels les biréacteurs régionaux de Bombardier, offrant les meilleures économies de leur catégorie en plus des avantages découlant d'une flotte d'appareils appartenant à une même famille.

Au cours de l'année 2004, quelque deux tiers de toutes les nouvelles commandes d'appareils commerciaux de 40 à 90 sièges ont porté sur des biréacteurs régionaux *CRJ*. Parmi les commandes fermes les plus importantes, mentionnons : une commande de dix appareils *CRJ200* de Northwest Airlines aux États-Unis, une commande de 20 appareils additionnels *CRJ200* de Air Nostrum en Espagne, ainsi qu'une commande de 15 appareils *CRJ200* et 15 appareils *CRJ700* de série 705 de Air Canada.

Compte tenu des difficultés financières persistantes auxquelles font face certains clients transporteurs aériens, il est essentiel pour Bombardier de gérer son calendrier de production et son carnet de commandes d'appareils régionaux de manière proactive. Au cours du dernier exercice, Bombardier Aéronautique a démontré son habileté à travailler en collaboration avec ses clients en ajustant ses cadences de production et en révisant son calendrier de livraisons pour répondre à leurs besoins.

En novembre 2004, le groupe a opté pour une approche prudente en ajustant de nouveau ses cadences de production d'appareils *CRJ* pour mieux refléter les conditions actuelles du marché et limiter l'incidence de possibles annulations ou reports de commande. La cadence de production des biréacteurs régionaux *CRJ200* de 50 sièges est passée d'un appareil tous les quatre jours à un appareil tous les cinq jours, ce qui correspond à 54 livraisons pour l'exercice 2006, comparativement aux 68 annoncées en octobre 2004. Environ 2000 employés des installations de fabrication de Montréal et de Belfast auront été mis à pied d'ici juillet 2005. Bien que de telles décisions soient toujours difficiles à prendre, l'objectif ultime est d'assurer le succès soutenu et à long terme du groupe Aéronautique.

Par ailleurs, toujours en ce qui a trait au portefeuille d'avions régionaux, les turbopropulseurs *Bombardier de Série Q* continuent de bénéficier de la faveur croissante du marché : 74 % des commandes octroyées pour ce type d'avion au cours de l'année civile 2004 ont été accordées à Bombardier. Les faibles coûts d'exploitation

bénéficient tant aux passagers qu'aux transporteurs. L'appareil Q400, avec sa vitesse digne d'un biréacteur et son rendement attrayant, a généré un intérêt tout particulier, comme le démontrent les commandes nouvelles et additionnelles passées par les exploitants. Le transporteur FlyBE du Royaume-Uni a octroyé une commande ferme pour 20 appareils additionnels Q400 de 70 sièges; Qantas Airways d'Australie a placé une commande ferme pour sept appareils Q400 et pris des options pour dix autres; et Air New Zealand a signé un contrat visant à acquérir 17 turbopropulseurs Q300 de 50 sièges et pris des options pour dix autres appareils Q300 et 13 appareils Q400.

Avions d'affaires

Dans le segment des avions d'affaires, Bombardier Aéronautique a livré 128 appareils au cours de l'exercice terminé le 31 janvier 2005, une progression de 44 % par rapport au nombre de livraisons effectuées au cours de l'exercice précédent, et a enregistré une augmentation encore plus forte du nombre de nouvelles commandes obtenues. Cette solide performance reflète non seulement l'amélioration des conditions du marché, mais constitue une preuve évidente que les familles d'avions d'affaires modernes et novateurs de Bombardier positionnent bien la Société pour qu'elle continue à accroître sa part de marché. Cinquante et une livraisons, soit environ 40 % du total des livraisons, ont porté sur les plus récents avions d'affaires de Bombardier, les avions *Bombardier Global 5000*, *Learjet 40* et *Challenger 300*.

Lorsque l'ensemble de l'industrie de l'aviation d'affaires a connu un ralentissement il y a quelques années, Bombardier a été le premier manufacturier à réduire ses cadences de production pour tenir compte de l'incertitude qui prévalait alors dans le marché. Elle a néanmoins continué à investir dans le développement de nouveaux appareils. Aujourd'hui, avec la reprise de l'économie américaine et, par ricochet, la progression de la demande d'avions d'affaires, Bombardier, à la suite de la rationalisation de ses activités, est bien placée pour prendre avantage de la situation.

Soulignons certaines étapes importantes franchies dans le segment des avions d'affaires au cours du dernier exercice : l'approbation par la Federal Aviation Administration des États-Unis et les premières livraisons de l'avion d'affaires intercontinental ultra-rapide *Bombardier Global 5000*; le vol inaugural, en janvier 2005, du très long-courrier *Global Express XRS* dont la mise en service est prévue pour le début de 2006; la livraison du 250^e appareil *Learjet 45*; et la mise en service de l'appareil *Learjet 45 XR* de huit sièges.

Service et soutien

Fort d'une gamme élargie de produits dans les segments des avions régionaux et des avions d'affaires, Bombardier Aéronautique s'est notamment donné comme priorité au cours de la dernière année de continuer à mettre en place toute une série de mesures visant à améliorer son service à la clientèle et la satisfaction de celle-ci. Le groupe respecte l'échéancier de mise en œuvre de son programme, annoncé au début de 2004, de consolidation des activités relatives aux pièces de rechange des avions régionaux et des avions d'affaires en une seule entité de soutien logistique. Celle-ci a été mise sur pied avec un double objectif : accroître de façon importante la performance du service de soutien à la clientèle tout en réduisant les coûts.

De nouveaux entrepôts, situés à des endroits stratégiques, permettant au groupe d'atteindre ses objectifs de livraison de 12 heures suivant la réception d'une commande, en Amérique

du Nord et en Europe, doivent ouvrir leurs portes, comme prévu, au deuxième trimestre de 2005 à Chicago et au troisième trimestre de 2005 à Francfort. Un système unique d'exploitation, basé sur SAP, en place lors de l'ouverture de ces nouveaux entrepôts, seront exploités en partenariat avec la firme spécialisée Caterpillar Logistics Services.

La nouvelle structure de logistique relative aux pièces de rechange a grandement amélioré la satisfaction de la clientèle comme l'indiquent nos sondages auprès de celle-ci. À titre d'exemple, la disponibilité des pièces (taux d'approvisionnement standard) est passée de 81 % à 94 % pour les pièces d'avions d'affaires et de 70 % à 83 % pour les pièces d'avions régionaux, excédant les objectifs fixés pour la première année. Une autre importante mesure de performance est la rapidité avec laquelle sont livrés les composants hautement prioritaires pour les appareils immobilisés au sol. Les pièces essentielles sont prêtes à être expédiées en moins de deux heures, en moyenne, comparativement à un délai de plus de six heures il y a un an.

Flexjet/Skyjet

Le programme de multipropriété d'avions d'affaires *Bombardier Flexjet* a enregistré un volume significatif de ventes au cours du dernier exercice. Le nombre de livraisons d'appareils *Challenger* a de plus progressé au cours de 2004. La réaction des clients face aux nouveaux appareils *Challenger 300* et *Learjet 40*, qui se sont ajoutés à la flotte, a été extrêmement positive, procurant à *Flexjet* un avantage concurrentiel pour augmenter ses ventes.

En février 2005, Bombardier a lancé *Skyjet International*, le premier programme mondial de services intégrés de nolisement. Ce nouveau service offre aux voyageurs un accès, sans restriction et à prix fixe, à plus de 900 avions d'affaires à l'échelle mondiale. Avec une nouvelle base d'exploitation au Moyen-Orient à Dubaï, Émirats Arabes Unis, *Skyjet International* offre maintenant une formule de bloc d'heures, valide dans toutes les régions, par le biais de sa carte Jet Membership, en plus d'un service de nolisement ponctuel. *Bombardier Skyjet*, basé aux États-Unis et qui a développé les réservations de nolisement en ligne en 1997, et *Skyjet International* travaillent maintenant en très étroite collaboration.

Perspectives

Avec sa vaste gamme de produits, Bombardier Aéronautique est bien positionné pour tirer avantage de la reprise du segment des avions d'affaires de même que du virage que prend l'industrie du transport aérien vers les biréacteurs régionaux à plus grande capacité.

À court terme, les efforts du groupe demeureront fermement centrés sur sa restructuration et l'implantation de programmes d'amélioration de la performance. Un succès soutenu de l'activité aéronautique à l'échelle mondiale exige également une vision à long terme. L'équipe du groupe Aéronautique s'emploie activement à trouver de nouvelles occasions d'innover, ce qui lui permettra de maintenir sa position de chef de file.

BOMBARDIER TRANSPORT

Bombardier Transport est le leader mondial reconnu de l'industrie de la fabrication de matériel de transport sur rail et services connexes. Desservant une clientèle mondiale diversifiée, Bombardier offre une gamme inégalée de voitures novatrices de transport-passagers sur rail pour les réseaux urbains et les grandes lignes, de même que des locomotives électriques et diesels, des bogies, des systèmes de propulsion et de contrôle, ainsi que des systèmes de signalisation. Le groupe possède des compétences de haut niveau en matière d'entretien, de modernisation et de remise à neuf et est l'un des premiers acteurs du segment des services dont l'importance ne cesse de croître.

Le groupe Transport a renoué avec la rentabilité au cours de l'exercice 2005. Il a entrepris la mise en œuvre d'un vaste programme de restructuration et a optimisé ses portefeuilles de produits et services de qualité supérieure, à la fois dans les marchés établis et émergents. Toutefois, sa performance n'a pas encore atteint le niveau visé, et Bombardier Transport s'est engagé dans un programme continu d'amélioration de la productivité et de la performance à l'échelle mondiale.

Le programme de restructuration se déroule comme prévu

Le programme de restructuration, lancé en mars 2004 et élargi par la suite, est une composante majeure de nos efforts visant à faire correspondre la capacité du réseau mondial de fabrication du groupe à la charge de travail générée par le marché. Conformément au programme, trois sites de production ont été fermés au cours de l'exercice 2005, soit deux au Royaume-Uni et un au Portugal. Tel que planifié, quatre autres sites, situés en Allemagne, en Suède, en Suisse et au Royaume-Uni, seront fermés au cours de l'exercice 2006. Au total, quelque 7600 postes seront éliminés d'ici avril 2006, dont 4000 postes avaient déjà été supprimés à la fin de l'exercice 2005. D'un point de vue stratégique, Bombardier Transport a décidé de se concentrer sur les activités fondamentales liées aux voitures de transport-passagers sur rail et a mis fin à ses opérations de fabrication de wagons à marchandises au Mexique et en Allemagne.

Un large éventail de mesures

Les mesures continues d'amélioration des sites et de la performance englobent de nombreux aspects. À titre d'exemple, le groupe s'est engagé à appliquer des méthodes de fabrication rationalisées dans l'ensemble de l'entreprise pour atteindre, d'ici trois ans, un statut de manufacturier de calibre international dans tous ses sites. Des audits détaillés de 40 importants projets ont été effectués pour identifier les meilleures pratiques et ainsi établir des procédures de soumission plus strictes et une gestion de projets plus rigoureuse, diminuer les risques et améliorer la qualité du carnet de commandes. Les procédures d'approvisionnement sont également revues afin de diminuer

de manière significative les dépenses encourues pour les services et les matériaux, lesquelles représentent environ 65 % des coûts de base de la fabrication.

Des familles de produits novateurs

En ce qui concerne le développement des produits, Bombardier Transport met l'accent sur des familles de produits novateurs en présentant des plateformes communes, des technologies éprouvées ainsi qu'une standardisation et une modularisation accrues. L'objectif d'une approche famille de produits est d'offrir des valeurs exceptionnelles en termes de prix initiaux et de coûts totaux de cycle de vie.

L'un des plus récents exemples est la locomotive polycourant pour trains à marchandises *Bombardier TRAXX MS*, dont la première a été présentée à la Société des chemins de fer fédéraux de Suisse (« CFF ») en mai 2004. En plus d'offrir les avantages importants que lui confère la communauté dont bénéficient les clients, cette dernière-née de la famille des locomotives *TRAXX* peut également être exploitée dans des pays limitrophes dotés d'infrastructures ferroviaires différentes. Les 18 locomotives électriques *TRAXX MS* destinées à CFF Cargo, qui peuvent être exploitées à la fois sur le réseau suisse alimenté en courant alternatif et sur le réseau du pays voisin, l'Italie, alimenté en courant continu, constituent un exemple éloquent.

Début 2004, Bombardier a livré les premières rames de trains régionaux AGC (Autorail Grande Capacité) à la Société Nationale des Chemins de fer Français (« SNCF »). Les polyvalentes rames automotrices modulaires AGC peuvent fonctionner en mode diesel, électrique ou en bimode et serviront à renouveler les parcs ferroviaires de trains express régionaux (TER) exploités en France. La SNCF a passé, pour les régions françaises, des commandes fermes totalisant 379 rames AGC, dont la plus récente commande, en janvier 2005, portait sur 100 rames. Bombardier a livré la première rame AGC 26 mois seulement suivant l'ordre de démarrage des travaux, une réalisation significative qui reflète la concentration des efforts sur la rapidité d'exécution et la satisfaction de la clientèle.

La famille de voitures de métro *Bombardier MOVIA* représente un autre exemple concret du concept de plateforme. Les économies remarquables des voitures plates *MOVIA*, conçues de manière à faciliter un assemblage local dans les régions auxquelles elles sont destinées, en font une solution idéale pour les marchés émergents de l'Europe de l'Est et d'ailleurs. En janvier 2005, Bombardier Transport a reçu de Metrorex en Roumanie, une commande de 20 rames de six voitures *MOVIA* pour le métro de Bucarest.

Les tramways *Bombardier FLEXITY* constituent aussi une famille de produits novateurs. Les voitures *FLEXITY* ont été introduites en Amérique du Nord au cours de l'exercice 2005 lors de la mise en service commercial de la première ligne de tramways desservant

Minneapolis – St. Paul, Minnesota, aux États-Unis. Des commandes obtenues au cours de l'exercice portent notamment sur 26 tramways *FLEXITY* Outlook bidirectionnels à plancher bas pour la ville de Marseille, en France, et sur 30 autres pour la ville de Valence, en Espagne.

Les voitures Bombardier à double niveau sont également très populaires dans les villes européennes et les régions qui doivent maximiser le nombre de passagers empruntant des voies ferrées limitées. L'Allemagne en est un bon exemple et, durant l'exercice 2005, Bombardier a livré la 1500^e voiture à double niveau à la Deutsche Bahn AG.

Trains à grande vitesse

Bombardier Transport a participé à un plus grand nombre de projets de trains à grande vitesse à l'échelle mondiale que tout autre manufacturier. L'expertise du groupe dans ce domaine lui a permis, au cours de l'exercice 2005, de maintenir sa position de chef de file dans le marché névralgique d'Europe de l'Ouest et d'étendre sa présence en Chine. Trente-deux motrices pour les trains à grande vitesse AVE S 102 ont été livrées, selon l'échéancier prévu, à la Société des Chemins de fer nationaux espagnols (« RENFE »). Ces motrices, roulant à une vitesse éprouvée de plus de 360 km/h, sont les plus rapides au monde. De plus, RENFE a commandé à Bombardier 44 motrices additionnelles conçues pour atteindre une vitesse de pointe de 250 km/h. Les deux contrats espagnols impliquaient Bombardier Transport et son partenaire de consortium Patentes Talgo. Par ailleurs, en Chine, la coentreprise Bombardier Sifang Power (Qingdao) Transportation Ltd. (« BSP ») a reçu une commande du ministère des Chemins de fer chinois pour la fabrication et la livraison de 20 trains à grande vitesse de huit voitures chacun.

La possibilité d'appliquer l'expertise et la connaissance des trains à grande vitesse de Bombardier au réseau chinois de grandes lignes est seulement un des exemples de l'expansion de la présence du groupe Transport dans le pays dont la croissance de l'économie est la plus rapide au monde. En plus de BSP, Bombardier participe à deux autres coentreprises en Chine : Bombardier-CPC Propulsion Systems Co. Ltd. et Changchun Bombardier Railway Vehicles Co., Ltd.

Le chef de file du ART

Bombardier Transport est également le chef de file dans le domaine des systèmes de transport rapide automatisé, des monorails et des systèmes de transport-passagers sur rail pour des applications urbaines et aéroportuaires. En juillet 2004, la ville de Yong-In, en Corée du Sud, a accordé au consortium Yong-In LRT, dont Bombardier Transport est le principal membre, un contrat de concession d'une durée de 35 ans visant la conception, le transfert et l'exploitation d'un système de métro automatisé s'étendant sur 18,5 km. En grande partie surélevé, le système utilisera la technologie des voitures de métro léger (Advanced Rapid Transit – ART) sans conducteur ainsi que la technologie de contrôle de trains automatisé *Bombardier CITYFLO 650*. À New York, le système AirTrain JFK, s'étendant sur 13 km à l'aéroport international JFK, a achevé avec succès sa première année d'exploitation. À Las Vegas, le monorail Robert N. Broadbent a été inauguré à titre de tout premier monorail de ligne de transport urbain entièrement automatisé.

Un savoir-faire à la fine pointe

La technologie de contrôle ferroviaire automatisé de pointe de Bombardier a joué un rôle prépondérant dans l'octroi, par Metro

Madrid, de deux commandes au cours de l'exercice. Ces contrats constituent une percée dans le marché européen pour le système de signalisation *CITYFLO 450*, qui sera utilisé pour contrôler la circulation de deux lignes du métro de Madrid couvrant 40 km de voies et reliant 54 stations. La technologie *CITYFLO 450* est déjà utilisée en Amérique du Nord et est actuellement mise en œuvre en Asie.

La solution d'économie d'énergie *Bombardier MITRAC*, pouvant réduire jusqu'à 30 % la consommation énergétique des tramways, est un autre exemple de technologie avant-gardiste qui assure le leadership de Bombardier Transport sur le marché.

Fiabilité éprouvée

La fiabilité de l'équipement constitue un argument clé de vente pour Bombardier Transport et elle a clairement représenté un facteur déterminant pour l'obtention de la plus récente commande additionnelle de la New York Metropolitan Transportation Authority/Metro-North Railroad (« MTA/MNR ») portant sur 120 rames automotrices électriques M-7. Bombardier a reçu à ce jour de la part des deux sociétés de trains de banlieue, MTA/MNR et MTA/Long Island Rail Road, des commandes fermes totalisant 978 voitures M-7. Les voitures M-7 ont répondu de façon constante ou même dépassé les attentes des clients, affichant, sur une période de six mois, une distance moyenne de 200 000 milles (321 860 km) sans défaillance.

Services

L'activité Services de Bombardier dans le domaine de l'entretien des voitures durant toute leur durée de vie utile continue de consolider sa position à l'échelle mondiale, prenant en charge plus de 7000 voitures de clients répartis dans le monde. Bombardier fournit des services de soutien complet et à long terme pour plusieurs parcs de véhicules. Mentionnons comme principaux exemples : des rames Voyager et Super Voyager de Virgin Cross Country au Royaume-Uni; des voitures à double niveau, des locomotives et des voitures avec cabine de conduite de Landesverkehrsgesellschaft Niedersachsen, en Allemagne; et des voitures de transport-passagers, des locomotives et des tramways de cinq autorités de transport au Canada et aux États-Unis. Au cours de l'exercice 2005, un consortium composé de Talgo et de Bombardier, a obtenu de RENFE en Espagne, un contrat d'entretien d'une durée de 14 ans portant sur 16 trains à grande vitesse AVE S 102.

En plus de l'entretien de parcs, l'activité Services a décroché au cours de l'exercice d'importants contrats pour la révision et la remise à neuf de voitures. Au Royaume-Uni, des contrats ont été obtenus de Porterbrook Leasing Ltd. pour la remise à neuf de 364 rames automotrices électriques exploitées par South West Trains, et de HSBC Rail UK Limited pour la remise à neuf de 61 rames automotrices électriques de quatre voitures exploitées par la société One. Bombardier a également obtenu en Hongrie un contrat de la société d'État des chemins de fer hongrois (« MÁV ») pour la remise à neuf de 39 voitures de train de banlieue BHV assorti d'une option visant 41 voitures additionnelles.

Perspectives

Bombardier Transport continue de bénéficier d'un important carnet de commandes et, grâce à un large éventail de produits et de services de qualité, il est bien placé pour renforcer son leadership mondial. Le groupe s'efforce d'accroître sa rentabilité et de créer de la valeur par une exécution impeccable de son programme d'amélioration de la performance et par un positionnement qui lui assurera un avantage concurrentiel dans l'avenir.

RÉGIE D'ENTREPRISE

L'approche de Bombardier à l'égard de la régie d'entreprise a toujours été de s'assurer que les activités de la Société soient administrées de façon à accroître la valeur pour les actionnaires, et de manière à garantir une totale conformité aux exigences de divulgation de l'information et de réglementation ainsi qu'aux normes d'éthique les plus élevées. Cet engagement ferme s'est traduit par des mesures concernant la régie d'entreprise et par des changements organisationnels connexes mis en place au cours du dernier exercice.

Bureau du président

En décembre 2004, le Bureau du président a été créé pour s'assurer que l'orientation de Bombardier corresponde aux meilleurs intérêts de tous les actionnaires et pour garantir la pérennité de son leadership, tout en permettant la création de valeur par la mise en œuvre de la stratégie à long terme de la Société. Le Bureau du président regroupe les responsabilités de stratégie et de direction autour du président du conseil d'administration et chef de la direction, Laurent Beaudoin, et des présidents des deux principaux secteurs d'exploitation, Pierre Beaudoin, président et chef de l'exploitation de Bombardier Aéronautique et André Navarri, président de Bombardier Transport.

Alors que le Bureau du président se concentre sur le développement, l'orientation et la coordination de la stratégie de Bombardier, les présidents des groupes Aéronautique et Transport, qui ont également été nommés vice-présidents exécutifs et membres du conseil d'administration, rendent compte directement au conseil d'administration de leurs résultats, de la mise en application de la stratégie et de la gestion quotidienne de leur groupe respectif.

Président du conseil d'administration

Le président du conseil est principalement responsable de s'assurer que le conseil d'administration exerce ses responsabilités de manière claire et efficace.

Les responsabilités spécifiques du président du conseil comprennent celles de :

- gérer le conseil d'administration et établir l'ordre du jour de concert avec les présidents des groupes Aéronautique et Transport qui sont membres du Bureau du président;
- assurer le leadership pour améliorer l'efficacité du conseil d'administration et s'assurer que celui-ci travaille en tant qu'équipe cohésive; et
- collaborer avec le comité de la régie d'entreprise et des nominations pour s'assurer de la qualité et de la continuité du conseil d'administration en :
 - examinant la performance du conseil, de ses comités et des administrateurs;
 - s'assurant que les aptitudes et les compétences de chacun des administrateurs améliorent l'ensemble du conseil; et
 - en garantissant que le conseil élabore des descriptions de poste bien définies à l'intention du président du conseil et du président de chacun des comités du conseil d'administration.

Chef de la direction

Le chef de la direction a la responsabilité de la gestion et de l'exécution des plans stratégique et opérationnel de Bombardier.

Les responsabilités spécifiques du chef de la direction comprennent celles de :

- mettre en application les résolutions et les politiques du conseil d'administration;

- fournir une orientation stratégique à long terme sous forme de plan stratégique et de plan d'affaires;
- gérer les activités commerciales et internes de Bombardier en :
 - assumant la responsabilité de la gestion du capital et de la gestion financière;
 - mettant en œuvre les décisions relatives aux acquisitions, aux désinvestissements, aux financements et autres activités similaires, sous réserve de l'approbation préalable du conseil d'administration;
 - s'assurant que Bombardier ait en place des mesures de contrôle de divulgation et des procédures et contrôles internes efficaces; et en
 - identifiant, évaluant et gérant les risques inhérents au cours normal des affaires; et
- représenter Bombardier auprès de groupes externes.

Attention soutenue portée à la régie d'entreprise

Le conseil d'administration de la Société compte toujours une majorité d'administrateurs indépendants, non reliés, et tous les comités du conseil d'administration sont entièrement composés d'administrateurs indépendants.

Le rôle d'administrateur délégué, créé mi-2003, a été exercé avec efficacité par James E. Perrella, président du conseil et chef de la direction à la retraite de Ingersoll-Rand Company. Les administrateurs indépendants se rencontrent régulièrement sous la présidence de M. Perrella, qui soumet toutes les questions, commentaires et suggestions émanant des administrateurs indépendants au président du conseil d'administration et chef de la direction. L'administrateur délégué est aussi le président actuel du comité de la régie d'entreprise et des nominations.

L'indépendance des membres des comités a pour objectif d'assurer le respect des normes les plus élevées de régie d'entreprise. Le conseil d'administration et ses quatre comités ont chacun une charte écrite, et la charte du comité de vérification est reproduite dans la circulaire de sollicitation de procuration de la direction 2005, disponible sur le site Internet de la Société. La composition et les rôles respectifs des comités sont résumés ci-dessous.

Comité de vérification

Le comité de vérification a pour mandat de seconder le conseil d'administration en matière de surveillance du processus de divulgation de l'information financière. Tous les membres du comité ont des compétences financières.

Président : L. Denis Desautels

Membres : André Bérard, Michael J. Durham, Daniel Johnson, Dr Heinrich Weiss

Comité des ressources humaines et de la rémunération

Le comité des ressources humaines et de la rémunération évalue le rendement des hauts dirigeants et du chef de la direction de la Société, et détermine leur rémunération. Le comité examine aussi les questions de planification de la relève, soumet des rapports et, lorsque pertinent, fournit des recommandations au conseil d'administration à ce sujet.

Président : Jean C. Monty

Membres : André Bérard, James E. Perrella, Carlos E. Represas

Comité de la régie d'entreprise et des nominations

Le comité de la régie d'entreprise et des nominations, actuellement présidé par l'administrateur délégué, surveille, en collaboration avec

le président du conseil d'administration et chef de la direction, la taille, la composition, la performance et l'efficacité du conseil, de ses membres et de ses comités, et révisé périodiquement les pratiques en matière de régie d'entreprise de Bombardier.

Président : James E. Perrella

Membres : Daniel Johnson, Jean C. Monty, Federico Sada G.

Comité de surveillance des caisses de retraite

La responsabilité première du comité de surveillance des caisses de retraite consiste à surveiller, revoir et suivre l'exécution des obligations de la Société à l'égard des différents régimes de retraite, et également à revoir et suivre l'investissement des actifs des caisses de retraite de la Société.

Président : L. Denis Desautels

Membres : Michael J. Durham, Daniel Johnson, Carlos E. Represas

Code d'éthique et de conduite

Un chef de la conformité a été nommé début 2004 pour assurer le plein et entier respect des lois et réglementations ainsi qu'une stricte conformité au code d'éthique et de conduite de Bombardier. Au cours du dernier exercice, un code révisé a été mis à la disposition de tous les employés et affiché en 12 langues sur le site Internet de Bombardier.

Le code d'éthique et de conduite souligne les principales responsabilités des dirigeants de l'entreprise en ce qui a trait à cet aspect essentiel. Parmi ces responsabilités, on trouve celles d'être un modèle de normes élevées de conduite éthique et de créer un milieu de travail reflétant à la fois la lettre et l'esprit du code. Les cadres supérieurs doivent participer au processus obligatoire d'attestation de conformité au code. Ce processus d'attestation a été développé pour fournir à la direction une assurance additionnelle concernant la divulgation de l'information et les attestations requises de la part des dirigeants de la Société; pour aider à intégrer le code d'éthique et de conduite dans le programme de régie d'entreprise de Bombardier; pour s'assurer que le code constitue une priorité de tous les instants pour les dirigeants; et pour promouvoir l'intégrité comme valeur de base.

Transparence accrue

Bombardier met un soin particulier à maintenir un bon équilibre entre l'amélioration de la compréhension par la communauté financière de ses états financiers et la protection de l'information confidentielle en regard de la concurrence. Un ajout important au cours du dernier exercice a été la publication des revenus sectoriels des deux secteurs d'activité de base et celle des flux de trésorerie disponibles par secteur d'activité. Une note a également été ajoutée aux rapports trimestriels procurant des détails sur les « variations des éléments hors caisse » et fournissant des tableaux distincts qui présentent les principaux paramètres financiers de chaque secteur d'activité ainsi que sur une base consolidée.

De plus, les cadres supérieurs du service des finances et des relations avec les investisseurs du siège social de Bombardier ont mis sur pied un séminaire de comptabilité à l'intention des analystes et investisseurs institutionnels pour aider à clarifier certaines des méthodes comptables les plus complexes utilisées pour établir les états financiers de la Société. Les présentations effectuées lors du séminaire sont disponibles sur le site Internet de Bombardier dans la section Relations avec les investisseurs, sous la rubrique « Présentations de la Société ».

RESPONSABILITÉ SOCIALE

Bombardier est fière de sa réputation de bon citoyen corporatif et d'employeur de choix. La Société s'est engagée à l'égard de trois éléments fondamentaux de la responsabilité sociale, soit les éléments économique, social et environnemental. Elle s'efforce de procurer un milieu de travail sécuritaire et salubre et d'aider à préserver un environnement naturel sain pour les générations à venir en poursuivant ses activités de manière socialement responsable et durable.

Bombardier et le Protocole de Kyoto

Le 16 février 2005, immédiatement après la fin de l'exercice 2005, le Protocole de Kyoto sur les changements climatiques est entré en vigueur, donnant un élan additionnel à la Société pour poursuivre l'amélioration continue de l'impact de ses opérations sur l'environnement.

Avec un volume annuel d'émissions atmosphériques de l'ordre de 400 à 500 kilotonnes, l'ensemble des installations de Bombardier constitue une source relativement mineure d'émissions de gaz à effet de serre, principalement de dioxyde de carbone. Mais puisque la plupart de ses installations de fabrication sont situées dans des pays qui ont ratifié le Protocole, sa mise en œuvre, au fil du temps, pourrait avoir une certaine incidence. De plus, pour respecter ses objectifs à l'égard de la durabilité, la Société demeure engagée à réduire volontairement ses émissions. Bombardier s'est donné un objectif annuel de réduction de consommation d'énergie de 3% pour les cinq prochaines années, ce qui diminuera d'autant ses émissions de gaz à effet de serre.

Une évaluation des sites de Bombardier sera menée au cours de l'exercice 2006 afin d'identifier d'autres manières de permettre à la Société d'atteindre ses objectifs liés au Protocole. Si à long terme les réductions volontaires s'avéraient insuffisantes, les mécanismes prévus dans le cadre du Protocole pourraient être utilisés pour contrebalancer une partie des émissions restantes.

Le Protocole peut s'avérer un atout

L'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto ne devrait pas avoir une incidence importante sur la Société. En fait, le Protocole pourrait bien s'avérer être un atout pour Bombardier, puisque le transport-passagers sur rail, en particulier le transport en commun, est, à juste titre, considéré comme une solution pouvant contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

En tant que chef de file de l'industrie du matériel de transport sur rail et signataire de la Charte de durabilité de l'Union Internationale des Transports Publics («UITP»), Bombardier Transport s'efforce de maximiser les avantages environnementaux que procure le rail en matière d'allègement de la circulation, de réduction de la consommation énergétique et de production de plus faibles volumes d'émissions, tout en améliorant la qualité de vie des citoyens. La gestion responsable de l'environnement est de plus en plus imbriquée dans le développement de nouveaux produits novateurs qui permettent un transport rapide et efficace des individus.

Le secteur de l'aéronautique est exempté de l'application du Protocole de Kyoto en ce qui concerne les gaz à effet de serre émis par l'utilisation d'un produit. Bombardier Aéronautique fait néanmoins de l'efficacité énergétique une composante importante de la conception de tous ses avions en vue de maximiser leurs économies

d'exploitation et leur performance environnementale. On doit souligner que la consommation de carburant par passager-kilomètre parcouru des transporteurs aériens commerciaux n'a cessé de diminuer au cours des dernières décennies. Par ailleurs, Bombardier Aéronautique s'engage totalement à se conformer, pour tous ses nouveaux appareils, aux exigences environnementales adoptées sous les auspices de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (« OACI »), et plus spécifiquement à celles, récemment annoncées par cette dernière, relatives aux nouvelles normes d'émissions pour les nouveaux avions.

Progrès additionnels

L'engagement de Bombardier précède de nombreuses années le Protocole de Kyoto. Le respect de cet engagement a été démontré encore une fois durant l'exercice 2005 par les progrès concrets réalisés sur plusieurs fronts.

Bombardier Transport a obtenu une certification de l'Union européenne d'un nouveau formulaire abrégé relatif à l'information environnementale d'un produit, connu sous le nom de fiche environnementale. Élaborée à l'origine pour les locomotives polycourant TRAXX MS, la fiche environnementale servira désormais de modèle pour communiquer de manière efficace les attributs environnementaux d'autres types de produits. La participation du groupe Transport à un projet traitant du problème des émissions de gaz d'échappement de diesel et d'une nouvelle proposition de loi par la Commission européenne constitue une autre initiative digne d'être mentionnée.

L'un des domaines clés auquel Bombardier Aéronautique porte une attention particulière est le recyclage des matières-déchets. Grâce au large soutien de ses employés, le volume de déchets dirigé vers le recyclage, au cours de l'exercice 2005, a augmenté d'environ 3000 tonnes, une progression de 30 % sur l'exercice précédent.

Le groupe Aéronautique a également pris des mesures pour améliorer la performance de domaines liés à ses opérations comme le traitement de surface et la peinture, qui représentent des sources significatives d'émissions de composés organiques volatiles (COV). Les nouveaux ateliers de peinture des installations d'assemblage de Dorval et de Mirabel, au Québec, disposent d'une technologie de pointe qui incinère plus de 90 % des matières particulaires émises et élimine une très grande proportion des émissions de COV. À Belfast, l'aval a été donné pour installer un système qui récupère et régénère les solvants et agents de masquage utilisés dans le processus de fabrication, ce qui réduira de plus de 90 % les émissions de COV associées à ce procédé, soit environ 120 tonnes par année.

La grande majorité (plus de 85 %) des sites manufacturiers et de services de la Société, à l'échelle mondiale, a déjà obtenu l'homologation ISO 14001 selon les normes environnementales de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) établie à Genève. Des mesures sont actuellement prises pour que tous les sites se conforment aux exigences accrues de la norme ISO 14001 version 2004 (ISO 14001 : 2004) d'ici les 18 prochains mois.

Santé et sécurité

Chez Bombardier, la plus haute priorité est accordée à l'amélioration continue de la santé et de la sécurité au travail. La politique Santé, sécurité et environnement gouverne la performance de la Société dans ce domaine essentiel. Elle est axée sur la prévention et s'avère un outil très efficace. Au cours de l'exercice 2005, le taux de fréquence, une mesure clé de performance, a été encore réduit de 17 % passant de 2,4 à 2,0 accidents par 200 000 heures de travail. Ces résultats suivent de près ceux obtenus l'an dernier où une réduction de 22 % avait été enregistrée. La Société est également en voie de faire

homologuer toutes ses installations de fabrication et de services à la norme OHSAS 18001 reconnue à l'échelle internationale. Environ 66 % des sites de Bombardier avaient achevé le processus d'homologation au 31 janvier 2005, comparativement à 42 % il y a un an.

Les communautés

L'aspect social de la durabilité, soit celui de redonner aux communautés où elle est active, constitue un autre domaine où Bombardier a fait ses preuves. On retrouve, au premier plan de ces efforts, la Fondation J. Armand Bombardier, créée par la famille du fondateur de Bombardier, pour poursuivre le travail humanitaire qu'il avait entrepris. Au cours de l'exercice 2005, la Fondation a fourni un soutien financier de plus de 5,5 millions \$ CAN à une gamme variée de bénéficiaires établis à travers le Québec et le Canada.

La Fondation se concentre principalement sur les domaines des arts et de la culture, l'éducation, la santé et les services sociaux. Quelque 2,5 millions \$ CAN ont été attribués, au cours de l'exercice 2005, au financement de chaires d'études et à des campagnes de financement de grandes universités canadiennes. Parmi les bénéficiaires, on trouve l'Université de Montréal, l'Université du Québec à Trois-Rivières, l'Université de Colombie-Britannique, l'Université Western Ontario et l'Université Ryerson. Un soutien financier a également été octroyé à un certain nombre d'hôpitaux en Ontario et au Québec, dont un don important à la Fondation de l'Hôpital Sainte-Justine, le principal hôpital pédiatrique de langue française en Amérique du Nord. On compte parmi les organismes voués aux arts et ayant reçu un appui de la part de la Fondation le Musée des beaux-arts de Montréal, l'Orchestre Métropolitain du Grand Montréal et l'Opéra de Montréal.

En décembre 2004, la Fondation J. Armand Bombardier a également répondu au besoin urgent d'aide humanitaire, à la suite du tsunami qui a dévasté plusieurs régions de l'Asie du Sud, en contribuant aux efforts de secours par le biais de Oxfam-Québec, une importante organisation non gouvernementale. À travers le monde, des employés de Bombardier ont également mis en place de nombreux programmes locaux.

Près de 30 % du total des dons de la Fondation a été alloué à des œuvres caritatives visant à encourager l'intégration sociale, la lutte contre la pauvreté, la réduction des inégalités sociales et à soutenir la collaboration et la solidarité. Des organismes voués à nourrir des jeunes sans abri, à aider des enfants démunis et à procurer des soins en matière de désintoxication ont notamment bénéficié de son soutien.

La Fondation, les membres de la famille Bombardier et les employés de Bombardier ont versé conjointement 1,2 million \$ CAN à la campagne annuelle de financement de Centraide à Montréal.

Les campagnes de Centraide-United Way dans des villes américaines et canadiennes où la Société est présente ont également bénéficié de la générosité des groupes d'affaires de Bombardier et de l'esprit civique de ses employés, tout comme de nombreux autres organismes de bienfaisance à travers le monde. Citons quelques exemples parmi la myriade d'initiatives qui ont reçu du soutien au cours de l'an dernier : un groupe de travail sur la création d'emplois à Belfast, en Irlande du Nord, conçu pour venir en aide aux chômeurs chroniques; un programme de « billets branchés » à Derby, en Angleterre, permettant à des personnes non fortunées d'assister à des représentations théâtrales; un prix de sciences du sport décerné conjointement avec le Séminaire des jeunes chercheurs à Innsbruck, en Autriche; de l'aide aux enfants cancéreux à Kassel, en Allemagne; un programme de « Visite de Saint-Nicolas » procurant aux enfants démunis de Jacksonville, en Floride, des sacs à dos, des jouets et des livres; un centre pour femmes et enfants battus, à Wichita, Kansas et une « Course pour la guérison » venant en aide à des enfants américains souffrant de diabète juvénile.

FAITS SAILLANTS FINANCIERS

POUR LES EXERCICES CLOS LES 31 JANVIER

(EN MILLIONS DE DOLLARS US, SAUF LES MONTANTS PAR ACTION ET LE CARNET DE COMMANDES)

	2005	2004
Revenus	15 839 \$	15 508 \$
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux et impôts sur les bénéfices	71 \$	311 \$
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	(16) \$	147 \$
Perte nette	(85) \$	(85) \$
Perte par action – de base et diluée	(0,06) \$	(0,07) \$
Dividende par action ordinaire (EN DOLLARS CANADIENS)		
Classe A	0,09 \$	0,09 \$
Classe B	0,0916 \$	0,0916 \$

AUX 31 JANVIER

	2005	2004
Total actifs	20 080 \$	19 277 \$
Capitaux propres	2 298 \$	2 450 \$
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	276 \$	171 \$
Carnet de commandes (EN MILLIARDS DE DOLLARS)	31,5 \$	34,6 \$
Valeur comptable de l'action ordinaire (EN DOLLARS)	1,11 \$	1,20 \$
Nombre d'actions ordinaires		
Classe A	342 000 010	342 018 248
Classe B	1 408 466 958	1 407 566 670

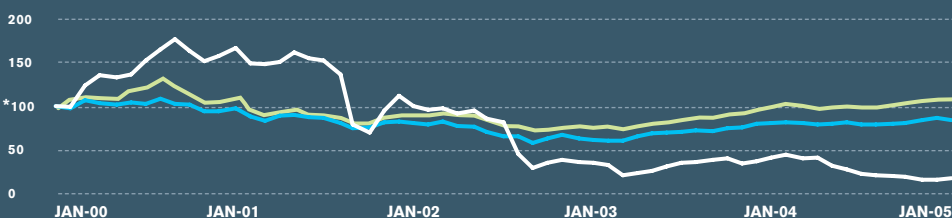
Variation du cours de l'action

(EN DOLLARS CANADIENS)

	2005	2004
Classe A		
Haut	7,11 \$	6,32 \$
Bas	2,01 \$	2,95 \$
Fermeture	2,80 \$	5,96 \$
Classe B		
Haut	7,13 \$	6,28 \$
Bas	1,87 \$	2,56 \$
Fermeture	2,62 \$	5,99 \$

ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION DE BOMBARDIER

DU 31 JANVIER 2000 AU 31 JANVIER 2005



CAPITALISATION BOURSIÈRE
4586 MILLIONS \$ CAN
(AU 31 JANVIER 2005)

— BBD
— SPTSX
— S&P 500

* Indice : prix de clôture au 31 janvier 2000 = 100

SECTION FINANCIÈRE

<i>Rapport de gestion</i>	26
<i>Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de l'information financière</i>	86
<i>Rapport des vérificateurs</i>	86
<i>Bilans consolidés</i>	87
<i>États consolidés des capitaux propres</i>	88
<i>États consolidés des résultats</i>	89
<i>États consolidés des flux de trésorerie</i>	90
<i>Sommaire des principales conventions comptables</i>	91
<i>Notes afférentes aux états financiers consolidés</i>	100
<i>Rétrospective financière</i>	142

RAPPORT DE GESTION

TOUS LES MONTANTS PRÉSENTÉS DANS CE RAPPORT SONT
EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS, À MOINS D'INDICATION CONTRAIRE.

Énoncés prospectifs

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

La structure du rapport de gestion se présente comme suit :

SOMMAIRE	AÉRONAUTIQUE	TRANSPORT	BOMBARDIER CAPITAL	LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	ARRANGEMENTS HORS BILAN ET ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES	AUTRES
Mode de présentation	Sommaire	Sommaire	Sommaire	Situation financière	Arrangements financiers	Régimes de retraite
Mesures financières non conformes aux PCGR	Avions d'affaires	Matériel roulant	Analyse des résultats	Flux de trésorerie	Instruments financiers dérivés	Risques et incertitudes
Incidence des fluctuations de taux de change	Avions régionaux	Services	Portefeuilles d'activités poursuivies et portefeuilles en liquidation progressive	Sources de financement	Engagements et éventualités	Estimations comptables critiques
Faits saillants	Avions <i>CSeries</i>	Autres	Autres	Situation de trésorerie	Entités à détenteurs de droits variables	Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière
Résultats consolidés	Services à l'aviation			Soutien au crédit Incidence des cotes de crédit		Environnement Principales données financières

Sommaire

I Mode de présentation

À compter du premier trimestre de l'exercice 2005, la Société a changé sa monnaie de présentation de l'information financière pour le dollar américain. Par conséquent, tous les montants présentés dans ce rapport sont en dollars américains, à moins d'indication contraire. L'information financière comparative, exprimée auparavant en dollars canadiens, est maintenant présentée en dollars américains pour toutes les périodes visées. Elle a été convertie au taux de change en vigueur à la date du bilan pour les actifs et les passifs et au taux de change moyen des périodes correspondantes pour les postes des états consolidés des résultats et des flux de trésorerie. Les opérations sur les capitaux propres ont été converties

aux taux historiques des cinq derniers exercices, les capitaux propres d'ouverture au 1^{er} février 1999 ayant été convertis au taux de change à cette date. Le rajustement net découlant de la conversion a été inclus dans le compte d'écart de conversion cumulé, sous les capitaux propres.

Les termes utilisés, dans le présent rapport, pour décrire les activités consolidées de la Société sont la Société ou Bombardier Inc.; les activités de fabrication, Bombardier; et les services financiers et immobiliers, Bombardier Capital (« BC »). Cette présentation n'a pas d'incidence sur le bénéfice net ni sur les capitaux propres.

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

AÉRONAUTIQUE	TRANSPORT	BOMBARDIER CAPITAL
<p>Aéronautique est un constructeur d'avions d'affaires, d'avions régionaux et d'avions amphibies et un fournisseur de services connexes. Il offre une famille complète de biréacteurs régionaux et de turbopropulseurs commerciaux, ainsi qu'un vaste éventail d'avions d'affaires. Il propose également le programme de multipropriété <i>Flexjet</i>, des programmes donnant droit à des heures de vol, des services de logistique de pièces, des services techniques, des services d'entretien d'avions et des services de formation au pilotage. Les principales installations de fabrication d'Aéronautique sont situées au Canada, au Royaume-Uni et aux États-Unis.</p>	<p>Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes en plus d'offrir une gamme complète de véhicules de transport-passagers, incluant des locomotives, des véhicules légers sur rail et des systèmes de transport automatisés. Il propose aussi des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des systèmes de transport et fournit des solutions de contrôle ferroviaire. Transport est également un prestataire de services d'entretien. Ses principales installations de fabrication sont situées en Allemagne, au Royaume-Uni, en France, au Canada et aux États-Unis.</p>	<p>BC offre du financement de stocks garanti, du financement de débiteurs et du financement provisoire d'avions commerciaux, surtout sur les marchés de l'Amérique du Nord, et gère la liquidation progressive de divers portefeuilles.</p>

Les activités et la situation financière de BC sont d'une nature très différente de celle des secteurs manufacturiers. Ainsi, les marchés financiers utilisent des indicateurs de rendement qui diffèrent de ceux utilisés pour les activités de fabrication afin d'analyser et de mesurer ces deux activités distinctes. Le rapport de gestion qui suit traite séparément ces deux types d'activité pour mieux faire ressortir leurs caractéristiques propres. Les bilans consolidés ne sont pas classés.

Depuis le quatrième trimestre de l'exercice 2005, la Société a cessé l'attribution des intérêts débiteurs nets du siège social aux secteurs manufacturiers puisque la direction

évalue dorénavant le rendement sectoriel selon le bénéfice (la perte) avant intérêts nets et impôts sur les bénéfices (« BAIL »), conformément à ses stratégies actuelles de gestion centralisée de la dette. Les chiffres correspondants ont été reclassés.

Les intérêts débiteurs de BC sont toujours compris dans le coût des ventes. Le rendement du secteur BC est évalué selon le bénéfice (la perte) avant impôts sur les bénéfices (« BAI »).

La plupart des autres dépenses du siège social sont attribuées à tous les secteurs en fonction de leurs revenus respectifs.

II Mesures financières non conformes aux PCGR

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

BAIIA avant éléments spéciaux :	Bénéfice (perte) avant intérêts nets, impôts sur les bénéfices, amortissement et éléments spéciaux
BAII avant éléments spéciaux :	Bénéfice (perte) avant intérêts nets, impôts sur les bénéfices et éléments spéciaux
BAI avant éléments spéciaux :	Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices et éléments spéciaux
Flux de trésorerie disponibles :	Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation déduction faite des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles

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

La direction croit qu'un grand nombre d'utilisateurs de ses états financiers consolidés et du présent rapport analysent les résultats de la Société d'après ces mesures du rendement et que cette présentation est conforme aux pratiques de l'industrie. La direction considère que les éléments spéciaux ne font pas partie du cours normal des activités quotidiennes de la Société et qu'ils pourraient nuire à l'analyse des tendances.

III Incidence des fluctuations de taux de change

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

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

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

	2005	2004	AUGMENTATION
Euro	1,3051	1,2455	5 %
Dollar canadien	0,8078	0,7539	7 %
Livre sterling	1,8837	1,8212	3 %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses étaient comme suit pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2005	2004	AUGMENTATION
Euro	1,2469	1,1449	9 %
Dollar canadien	0,7729	0,7240	7 %
Livre sterling	1,8356	1,6487	11 %

IV Faits saillants

AÉRONAUTIQUE

- Forte reprise du marché des avions d'affaires; commandes nettes en hausse de 69%.
- 74% des commandes de turbopropulseurs de l'année ont été accordées à Bombardier.
- Défis persistants dans le marché des biréacteurs régionaux.

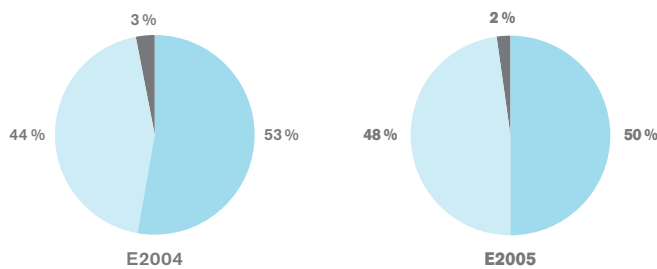
TRANSPORT

- Mise en œuvre continue réussie du plan de restructuration.
- Hausse des revenus de plus de 9%.

AUTRES

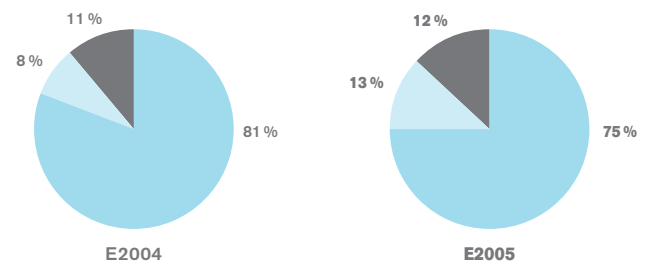
- Amélioration de 1,0 milliard \$ des flux de trésorerie disponibles dans les secteurs manufacturiers.
- Espèces et quasi-espèces de 2,4 milliards \$ au 31 janvier 2005.
- Recul du BAI avant éléments spéciaux à 71 millions \$ en regard de 311 millions \$ pour l'exercice précédent.
- Perte découlant des activités poursuivies de 85 millions \$, une amélioration de 81 millions \$ sur l'exercice précédent.
- Réduction des portefeuilles en liquidation progressive de BC de 420 millions \$, ou 45%, pour le présent exercice.

REVENUS DÉCOULANT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES



■ Aéronautique
■ Transport
■ BC

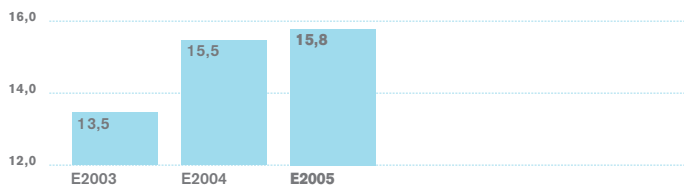
BAI DÉCOULANT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX



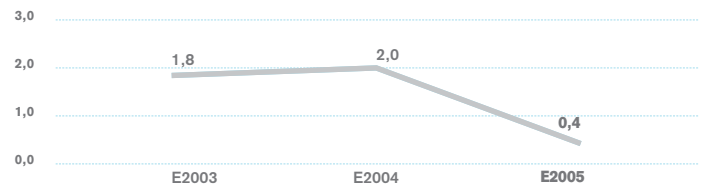
■ Aéronautique
■ Transport
■ BC

V Résultats consolidés

REVENUS DÉCOULANT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES (EN MILLIARDS DE \$)



MARGE BAI DÉCOULANT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX (EN %)



Le tableau suivant présente les résultats d'exploitation pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2005	2004
Revenus	15 839 \$	15 508 \$
Coût des ventes	13 989	13 370
Marge	1 850	2 138
Frais d'exploitation ¹	1 075	1 105
Amortissement	551	563
Intérêts débiteurs, nets	153	159
BAI avant éléments spéciaux	71	311
Éléments spéciaux	(172)	(330)
BAI	(101)	(19)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	(16)	147
Perte découlant des activités poursuivies	(85)	(166)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts ²	-	81
Perte nette	(85) \$	(85) \$
Perte par action de base et diluée (EN DOLLARS)		
Découlant des activités poursuivies	(0,06) \$	(0,11) \$
Perte nette	(0,06) \$	(0,07) \$
(EN POURCENTAGE DU TOTAL DES REVENUS)		
Marge	11,7 %	13,8 %
BAI avant éléments spéciaux	0,4 %	2,0 %
BAI	(0,6) %	(0,1) %

¹ Comprennent les frais de vente, les frais généraux et d'administration et les frais de recherche et de développement.

² Représente les résultats d'exploitation après impôts de l'ancien secteur produits récréatifs de la Société ainsi que le gain après impôts enregistré à la vente de ce secteur le 18 décembre 2003.

Revenus

La hausse de 331 millions \$ est attribuable à l'augmentation des revenus du secteur transport qui découle principalement de la progression des revenus en Europe. Cette augmentation est en partie contrebalancée par la baisse des revenus du secteur aéronautique qui découle surtout de la diminution du nombre de livraisons d'avions régionaux, et de la réduction continue des portefeuilles en liquidation progressive du secteur BC.

Marge

La baisse de 2,1 % de la marge en pourcentage s'explique surtout par un recul de la marge du secteur aéronautique par suite de l'incidence négative de la hausse des taux de

change du dollar canadien par rapport au dollar américain et de la marge du secteur transport par suite de la détérioration de la rentabilité de certains contrats importants durant le quatrième trimestre de l'exercice 2004 et le premier trimestre de l'exercice 2005.

Frais d'exploitation

La diminution de 30 millions \$ est essentiellement attribuable à la baisse des frais de vente et des frais généraux et d'administration du secteur transport par suite de diverses mesures de restructuration et de réduction de coûts, en partie compensée par la hausse des frais de recherche et de développement du secteur aéronautique relatifs à l'étude de faisabilité des avions CSeries.

Amortissement

La baisse de 12 millions \$ est surtout attribuable à la réduction de l'amortissement des secteurs transport et BC, en partie compensée par la hausse de l'amortissement du secteur aéronautique.

Intérêts débiteurs, nets (excluant les intérêts débiteurs de BC qui sont classés dans le coût des ventes)

Le recul de 6 millions \$ s'explique principalement par :

- la hausse des intérêts créditeurs découlant de l'augmentation des espèces et quasi-espèces; et
- la baisse du coût des intérêts accumulés sur les mesures incitatives.

En partie contrebalancées par :

- la présentation d'une partie du total des intérêts débiteurs de l'exercice 2004 aux activités abandonnées; et
- l'intérêt relatif aux billets à long terme de 750 millions \$ émis en avril 2004.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux étaient comme suit pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2005	2004
Aéronautique ¹	- \$	(19) \$
Transport ¹	172	349
	172 \$	330 \$

¹ Les éléments spéciaux sont discutés dans les sections aéronautique et transport du présent rapport.

Impôts sur les bénéfices

Le taux réel de recouvrement d'impôts sur les bénéfices s'est établi à 15,8 % pour l'exercice 2005. Le taux réel plus bas que le taux moyen pondéré de 31,9 % prévu par la loi s'explique surtout par la non-constatation d'avantages fiscaux relatifs aux pertes d'exploitation dans certaines juridictions du secteur transport.

La charge d'impôts sur les bénéfices de l'exercice 2004 par rapport à un recouvrement prévu d'impôts sur les bénéfices au taux moyen pondéré prévu par la loi est essentiellement attribuable à des avantages fiscaux non constatés de 89 millions \$ liés au plan de restructuration du secteur transport et à une hausse de la provision pour moins-value liée aux actifs d'impôts sur les bénéfices reportés des activités américaines au quatrième trimestre.

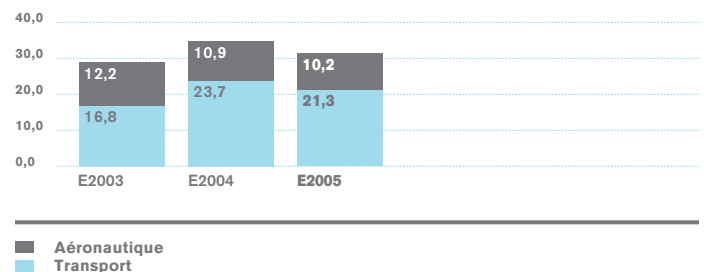
Les détails des composantes de la charge (du recouvrement) d'impôts sur les bénéfices sont présentés à la note 17— Impôts sur les bénéfices, afférente aux états financiers consolidés.

Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts

Le bénéfice découlant des activités abandonnées inclut un gain après impôts de 77 millions \$ réalisé lors de la vente de l'ancien secteur produits récréatifs de la Société au quatrième trimestre de l'exercice 2004.

Carnet de commandes

Le carnet de commandes totalisait 31,5 milliards \$ au 31 janvier 2005 en regard d'un carnet de commandes de 34,6 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette baisse s'explique surtout par l'excédent des revenus constatés sur les nouvelles commandes du secteur transport.

CARNET DE COMMANDES
(EN MILLIARDS DE \$)

Aéronautique

I Sommaire

En mars 2005, le conseil d'administration de la Société a accordé à Bombardier l'autorisation d'offrir la nouvelle famille d'appareils *CSeries* à des clients.

RÉALISATIONS

- Augmentation de 44 % du nombre de livraisons et de 69 % des commandes nettes d'avions d'affaires. La part de Bombardier du marché des avions d'affaires sur lequel elle livre concurrence a progressé de 20 % à 27 % au cours de l'année 2004.
- Attribution de 74 % des commandes de turbopropulseurs de l'année 2004 à Bombardier.
- Hausse de 26 % du nombre de livraisons d'appareils *CRJ700* et *CRJ900*.

LIVRAISONS D'AVIONS

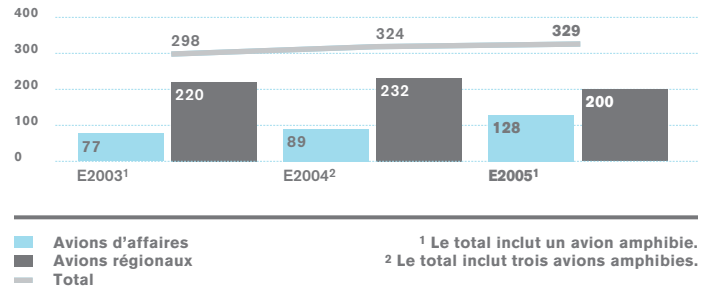
Le nombre total de livraisons d'avions a été comme suit pour les exercices :

	2005	2004
Avions régionaux	200	232
Avions d'affaires (y compris le programme de multipropriété ¹)	128	89
Avions amphibies	1	3
	329	324

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

Au cours de l'exercice 2005, 39 avions d'affaires de plus ont été livrés en regard de l'exercice 2004. Cet accroissement est principalement attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons d'avions *Challenger 300*, *Learjet 40* et *Challenger 604* et aux premières livraisons de l'avion *Bombardier Global 5000* au cours de l'exercice 2005. La baisse du nombre de livraisons d'avions régionaux, de 32 appareils, au cours de l'exercice 2005 par rapport à l'exercice 2004 s'explique surtout par la diminution du nombre de livraisons d'avions *CRJ200*, en partie contrebalancée par la hausse du nombre de livraisons d'appareils *CRJ700*, *CRJ900* et *Q400*.

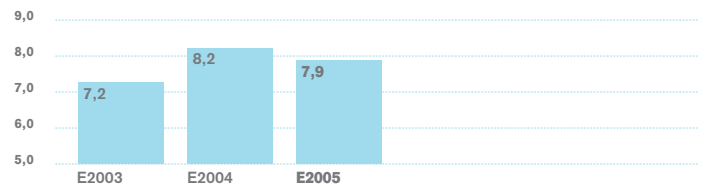
LIVRAISONS D'AVIONS (EN UNITÉS)



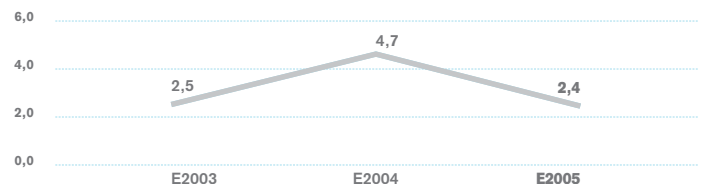
Bombardier prévoit que le nombre total de livraisons d'avions pour l'exercice 2006 sera similaire à celui de l'exercice 2005.

ANALYSE DES RÉSULTATS

REVENUS (EN MILLIARDS DE \$)



MARGE BAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX (EN %)



	2005	2004
Revenus sectoriels		
Fabrication		
Avions régionaux	3 604 \$	4 256 \$
Avions d'affaires	2 063	1 687
Autres	237	309
Total des revenus de fabrication	5 904	6 252
Services ¹	1 116	1 130
Autres ²	924	861
Total des revenus	7 944	8 243
Coût des ventes	6 965	7 155
Marge	979	1 088
Frais d'exploitation³	424	390
BAIIA avant éléments spéciaux	555	698
Amortissement	365	308
BAII avant éléments spéciaux	190	390
Éléments spéciaux	-	19
BAII	190 \$	409 \$
(EN POURCENTAGE DU TOTAL DES REVENUS)		
Marge	12,3 %	13,2 %
BAIIA avant éléments spéciaux	7,0 %	8,5 %
BAIIA	7,0 %	8,7 %
BAII avant éléments spéciaux	2,4 %	4,7 %
BAII	2,4 %	5,0 %

¹ Comprennent les revenus liés aux pièces de rechange, aux activités de service du programme *Flexjet*, aux activités de soutien des produits et aux Services à la défense.

² Comprennent principalement les ventes d'avions d'occasion.

³ Comprennent les frais de vente, les frais généraux et d'administration et les frais de recherche et de développement.

À compter du premier trimestre de l'exercice 2005, Bombardier a modifié de façon prospective sa convention sur la constatation des revenus liés aux ventes de parts d'avion. Selon la convention comptable précédente, le total des revenus de fabrication aurait été supérieur de 163 millions \$ pour l'exercice 2005.

Revenus

La baisse de 348 millions \$ des revenus de fabrication est principalement attribuable :

- aux livraisons moins élevées d'avions *CRJ200*;
- à la modification prospective de la convention sur la constatation des revenus liés aux ventes de parts d'avion, à compter du premier trimestre de l'exercice 2005, dont le résultat a été une diminution nette des revenus de 74 millions \$; et
- à la combinaison défavorable des livraisons d'aménagements intérieurs d'avions à large fuselage.

En partie compensées par :

- la hausse du nombre de livraisons et une combinaison favorable des livraisons d'avions d'affaires;
- l'augmentation du volume de ventes de services externes de sous-traitance; et

- la progression du nombre de livraisons d'avions *CRJ700*, *CRJ900* et *Q400*.

Le recul de 14 millions \$ des revenus liés aux services s'explique surtout par :

- la baisse des revenus liés aux Services à la défense, à la suite de la vente des Services à l'aviation militaire en octobre 2003.

En partie compensée par :

- une hausse des ventes de pièces de rechange; et
- une augmentation des services liés aux avions détenus en multipropriété.

L'augmentation de 63 millions \$ des autres revenus s'explique surtout par une combinaison favorable de ventes d'avions d'occasion.

Marge

La baisse de 0,9% de la marge est principalement attribuable :

- à l'incidence négative de taux de change effectifs plus élevés pour le dollar canadien par rapport au dollar américain, qui s'est établie à 178 millions \$, ou 2,2% des revenus; et

- aux coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire de 38 millions \$ compris dans le coût des ventes de l'exercice 2005.

En partie compensés par :

- l'amélioration des marges sur les avions d'affaires;
- l'amélioration des marges sur les avions d'occasion; et
- une combinaison favorable de livraisons d'avions.

Frais d'exploitation

L'augmentation de 34 millions \$ résulte surtout de la hausse des frais de recherche et de développement liés à l'étude de faisabilité des avions *CSeries*.

Amortissement

La hausse de 57 millions \$ est principalement attribuable à :

- l'amortissement de l'outillage des programmes d'avions *Challenger 300* et *Learjet 40*, qui a débuté au quatrième trimestre de l'exercice 2004;
- l'amortissement de l'outillage du programme *Bombardier Global 5000*, qui a débuté au troisième trimestre de l'exercice 2005;
- l'augmentation de l'amortissement des avions loués en vertu de contrats de location-exploitation; et
- l'amortissement des avions du programme de multi-

propriété découlant de la modification prospective de convention comptable relative aux ventes de parts d'avions mentionnée plus haut.

Éléments spéciaux

Aucun élément spécial n'a été comptabilisé au cours de l'exercice 2005.

Les éléments spéciaux de l'exercice 2004 comprenaient ce qui suit :

- un gain avant impôts de 69 millions \$ réalisé lors de la vente de l'unité des Services à l'aviation militaire;
- un gain avant impôts de 2 millions \$ réalisé lors de la vente de l'aéroport municipal de Belfast; et
- des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire totalisant 52 millions \$ comptabilisés relativement à la réduction des niveaux d'emploi aux installations de Montréal, Toronto, Belfast, Tucson et Wichita.

INFORMATION SUR LES PROGRAMMES

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

FAMILLE DE PROGRAMMES	2005			2004		
	EXCÉDENT SUR LES COÛTS MOYENS DE PRODUCTION ¹	OUTILLAGE DES PROGRAMMES	TOTAL	EXCÉDENT SUR LES COÛTS MOYENS DE PRODUCTION	OUTILLAGE DES PROGRAMMES	TOTAL
Avions régionaux						
Série <i>CRJ</i>	83 \$	441 \$	524 \$	239 \$	470 \$	709 \$
Série <i>Q</i>	54	61	115	71	57	128
Avions d'affaires						
Série <i>Learjet</i>	254	158	412	275	198	473
<i>Challenger 300</i>	117	429	546	54	442	496
<i>Challenger 604</i>	-	19	19	-	21	21
Série <i>Global</i>	411	430	841	406	468	874
	919 \$	1 538 \$	2 457 \$	1 045 \$	1 656 \$	2 701 \$

¹ Excluent les appareils *CRJ200* et *Q200* qui n'avaient aucun solde d'excédent sur les coûts moyens de production au 31 janvier 2005.

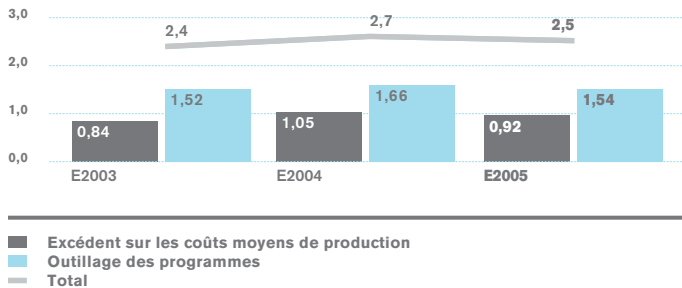
La baisse de l'excédent sur les coûts moyens de production s'explique surtout par :

- la réduction liée aux programmes parvenus à maturité, où le coût unitaire réel est moins élevé que le coût moyen imputé aux résultats, essentiellement pour les programmes de la Série *Q*, *CRJ200*, *CRJ700*, *Learjet 45* et *Global Express*.

En partie compensée par :

- l'augmentation découlant des coûts liés à la courbe d'apprentissage engagés pour les programmes au cours de leurs phases initiales de production, essentiellement pour ceux des programmes *Learjet 40*, *Challenger 300* et *Bombardier Global 5000*.

La diminution des coûts de l'outillage des programmes est principalement attribuable à l'avantage tiré de l'optimisation d'investissements antérieurs dans les plateformes de produits, ce qui a donné lieu à un moins grand investissement dans les programmes en développement ou dans les phases initiales de production par rapport à l'amortissement des programmes en production commerciale. L'amortissement des coûts de l'outillage s'est élevé à 244 millions \$ pour l'exercice 2005 comparativement à 195 millions \$ pour l'exercice 2004.

INFORMATION SUR LES PROGRAMMES
(EN MILLIARDS DE \$)

Le tableau ci-dessous présente la quantité d'avions des programmes aux fins comptables et le nombre de livraisons restantes des programmes comportant un solde d'excédent sur les coûts moyens de production au 31 janvier 2005 :

FAMILLE DE PROGRAMMES	QUANTITÉ D'AVIONS DES PROGRAMMES AUX FINS COMPTABLES	NOMBRE DE LIVRAISONS RESTANTES ¹
Avions régionaux		
Série CRJ ²	550	328
Série Q ²	225	42
Avions d'affaires		
Série Learjet	725	353
Challenger 300	300	265
Série Global	450	294

¹ Le nombre de livraisons restantes comprend 90 commandes fermes d'avions CRJ700, CRJ705 et CRJ900 et 69 commandes fermes de turbopropulseurs de Série Q.

² Excluent les appareils CRJ200 et Q200 qui n'avaient aucun solde d'excédent sur les coûts moyens de production au 31 janvier 2005.

RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Au cours de l'exercice 2005, Bombardier a investi 188 millions \$ dans la recherche et le développement (62 millions \$ ayant été passés en charges aux états consolidés des résultats et 126 millions \$ ayant été capitalisés dans l'outillage des programmes) en regard de 176 millions \$ au cours de l'exercice 2004 (38 millions \$ passés en charges aux états consolidés des résultats et 138 millions \$ capitalisés dans l'outillage des programmes). Les frais de recherche et de développement ont été plus élevés au cours de l'exercice 2005, surtout en raison de l'étude de faisabilité visant une nouvelle génération d'avions commerciaux, le programme d'appareils CSeries. La réduction de l'investissement dans l'outillage des programmes a compensé en partie l'augmentation de ces frais.

CARNET DE COMMANDES

La valeur du carnet de commandes du secteur aéronautique de Bombardier était comme suit aux 31 janvier :

(EN MILLIARDS DE DOLLARS)	2005	2004
Programmes d'avions	9,1 \$	9,8 \$
Services à la défense	1,1	1,1
	10,2 \$	10,9 \$

La réduction du carnet de commandes d'un exercice à l'autre est essentiellement attribuable :

- au retrait volontaire de 34 commandes d'appareils CRJ200 d'Independence Air, Inc. (auparavant Atlantic Coast Airlines Inc.); et
- aux livraisons excédant les nouvelles commandes d'avions régionaux (surtout pour l'appareil CRJ200).

En partie compensés par :

- la hausse du carnet de commandes d'avions d'affaires.

RELATIONS DE TRAVAIL ET MAIN-D'ŒUVRE

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

	2005	2004
Nombre total d'employés	27 100	26 600
Pourcentage d'employés visés par des conventions collectives	56 %	56 %

La hausse de 2% du nombre total d'employés s'explique principalement par l'accélération de la production du programme d'appareils Challenger 300 et la création d'une équipe pour étudier la possibilité de lancer le programme d'appareils CSeries, en partie compensée par les programmes de restructuration.

Un programme de réduction de la main-d'œuvre visant environ 2000 employés aux installations de Belfast et de Montréal est en cours en raison du réalignement des cadences de production des appareils de série CRJ sur la demande actuelle et prévue du marché. Ce programme de réduction de la main-d'œuvre, amorcé en novembre 2004, sera terminé d'ici la fin du deuxième trimestre de l'exercice 2006. Près de 200 employés avaient été mis à pied au 31 janvier 2005. Le coût total du programme de réduction de la main-d'œuvre est évalué à 26 millions \$, dont 19 millions \$ ont été imputés au coût des ventes de l'exercice 2005.

Les employés de Belfast des syndicats Amicus, Amalgamated Transport & General Workers Union et General Machinists & Boilermakers ont approuvé une nouvelle convention collective au cours de l'exercice 2005. Cette convention collective, visant environ 4700 employés, arrivera à échéance le 24 janvier 2007.

Au cours de l'exercice 2006, les conventions collectives des syndicats suivants devront être renouvelées : celle des Travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile visant environ 1000 employés au centre d'aménagement intérieur de Montréal et celle de la section locale 712 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (« AIMTA »), le syndicat le plus important, visant près de 6300 employés, également à Montréal, qui vient à échéance le 30 novembre 2005.

En mars 2005, l'AIMTA a approuvé une nouvelle convention collective s'échelonnant sur six ans et commençant en décembre 2005. Cette convention est conditionnelle à l'attribution à la région de Montréal du contrat d'assemblage des appareils CSeries. Cette convention procurera à Bombardier une plus grande souplesse opérationnelle qui lui permettra de mieux répondre aux exigences technologiques et économiques du marché de l'aéronautique, y compris l'instauration de nouveaux quarts de travail sur une base volontaire et une réduction du nombre de classifications de postes.

II Avions d'affaires

PRODUITS

La gamme d'avions d'affaires à fuselage étroit de Bombardier comprend les avions *Learjet 40*, *Learjet 40 XR*, *Learjet 45*, *Learjet 45 XR* et *Learjet 60*. La gamme d'avions d'affaires à large fuselage comprend les avions *Challenger 300*, *Challenger 604*, *Challenger 800*, *Bombardier Global 5000*, *Global Express* et *Global Express XRS*.

- En juin 2004, la Federal Aviation Administration (« FAA ») a approuvé la version améliorée du moteur Honeywell de l'avion *Learjet 45 XR*, qui permet à Bombardier d'offrir la gamme complète *Learjet 45 XR*. En décembre 2004, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (« AESA »)

a donné son approbation à l'appareil *Learjet 45 XR*, ce qui permet à Bombardier de livrer cet appareil aux 25 pays membres de l'AESA.

- En juin 2004, à la suite de la certification par la FAA en juillet 2003, l'appareil *Learjet 40* a été certifié par Transports Canada (« TC »).
- En octobre 2004, la FAA a certifié l'appareil *Bombardier Global 5000*. Plus tôt au cours de l'exercice 2005, TC a certifié l'appareil, l'EASA lui a accordé son approbation et les autorités conjointes de l'aviation (« JAA ») ont émis une lettre de recommandation à leurs pays membres relativement à cet appareil.
- En janvier 2005, l'autorité de l'aviation civile de la Chine a approuvé les appareils *Learjet 40*, *Learjet 40 XR*, *Learjet 45* et *Learjet 45 XR*, ce qui permet à Bombardier de livrer ces appareils en Chine. Bombardier a livré son premier appareil *Learjet 45 XR* à un client chinois en janvier 2005.

Au cours de l'exercice 2005, une version améliorée de l'appareil *Learjet 40*, l'avion *Learjet 40 XR*, a été lancée sur le marché. En regard de la version existante de l'appareil *Learjet 40*, les améliorations dont bénéficie l'appareil *Learjet 40 XR* sont les suivantes :

- une mise à niveau des moteurs qui améliore la performance de l'avion au départ, par temps chaud et à haute altitude;
- une amélioration des moteurs qui permet des vitesses d'ascension et de croisière plus rapides, tout particulièrement dans des conditions difficiles; et
- une augmentation de 3% du nombre de livres de la masse maximale au décollage.

L'appareil *Learjet 40 XR* devrait être mis en service au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006.

LIVRAISONS D'AVIONS

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

	2005				2004	
	FLEXJET ¹		TOTAL	FLEXJET ¹		TOTAL
Avions d'affaires à fuselage étroit						
<i>Learjet 31A</i>	-	-	-	2	-	2
<i>Learjet 40</i>	11	3	14	3	1	4
<i>Learjet 45</i>	23	-	23	20	1	21
<i>Learjet 60</i>	10	-	10	13	1	14
Avions d'affaires à large fuselage						
<i>Challenger 300</i>	21	7	28	5	2	7
<i>Challenger 604</i>	31	-	31	23	1	24
<i>Bombardier Global 5000</i>	9	-	9	-	-	-
<i>Global Express</i>	13	-	13	17	-	17
	118	10	128	83	6	89

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

Bombardier livre concurrence sur tous ces marchés, sauf dans le secteur des appareils très légers, avec un large portefeuille de dix produits. Depuis cinq ans, Bombardier a lancé avec succès trois nouveaux appareils (*Bombardier Global 5000*, *Challenger 300* et *Learjet 40*), qui offrent une capacité additionnelle de développement de produits dérivés au cours des prochaines années.

PART DE MARCHÉ

L'évaluation des parts de marché dans l'industrie des avions d'affaires se fonde sur les données de livraison de la General Aviation Manufacturers Association («GAMA»)

pour l'année civile et, par conséquent, ne correspond pas au nombre de livraisons d'avions enregistré au cours de l'exercice de Bombardier. Pour certains concurrents, GAMA fournit seulement de l'information par famille de produits. En pareils cas, Bombardier a estimé le nombre de livraisons par catégorie, d'après les registres de la FAA des États-Unis, d'autres bases de données, les tendances historiques et la veille concurrentielle.

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

CATÉGORIE ¹	PRODUIT	2004			2003		
		MARCHÉ TOTAL (EN UNITÉS)	BOMBARDIER		MARCHÉ TOTAL (EN UNITÉS)	BOMBARDIER	
			TOTAL DES LIVRAISONS (EN UNITÉS)	PART DE MARCHÉ		TOTAL DES LIVRAISONS (EN UNITÉS)	PART DE MARCHÉ
Léger	<i>Learjet 40</i>	100	17	17 %	78	2	3 %
Léger-supérieur	<i>Learjet 45 (45 XR)</i>	77	22	29 %	65	17	26 %
Intermédiaire	<i>Learjet 60</i>	71	9	13 %	66	12	18 %
Superintermédiaire	<i>Challenger 300</i>	67	28	42 %	44	1	2 %
Grande dimension	<i>Challenger 604</i>	82	29	35 %	58	24	41 %
Très grande dimension	<i>Bombardier Global 5000</i>	37	4	11 %	s.o.	s.o.	s.o.
Très long-courrier	<i>Global Express</i>	48	20	42 %	47	14	30 %
		482	129	27 %	358	70	20 % ²

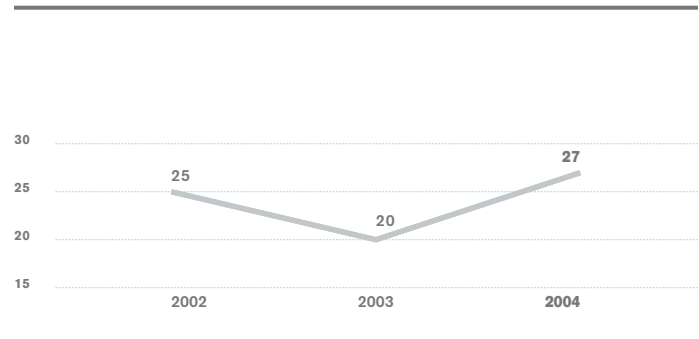
¹ Les livraisons du secteur des appareils commerciaux convertis sont présentées dans la section des avions régionaux du présent rapport.

² Ajustée pour exclure le secteur des appareils commerciaux convertis.
s.o.: sans objet. Le programme a été lancé récemment.

En 2004, l'augmentation de 84 % du nombre total de livraisons et la hausse de sept points de pourcentage de la part de marché de Bombardier dans les catégories où elle livre concurrence reflètent l'accélération de la production de nouveaux appareils (*Challenger 300* et *Learjet 40*) ainsi que les premières livraisons de l'appareil *Bombardier Global 5000* et le raffermissement du marché des avions d'affaires.

Bombardier livre concurrence dans huit des neuf catégories de marché, ce qui, sur le plan des revenus, représente 96 % de l'ensemble du marché des avions d'affaires.

PART DE MARCHÉ EN FONCTION DES LIVRAISONS
(EN %)



PERSPECTIVES

La récente 13^e édition annuelle des perspectives de l'aviation d'affaires de Honeywell prévoit des ventes d'avions d'affaires soutenues à court terme et un retour du niveau de livraisons moyennes à 700 avions par année au cours des dix prochaines années, comparativement à 560 avions par année au cours des dix dernières années.

Dans les catégories du marché sur lesquelles Bombardier livre concurrence, il est prévu que la concurrence demeurera vive au cours des prochaines années, puisque tous les avionneurs offriront des produits améliorés pour stimuler la demande.

Avec les premières livraisons de l'appareil *Bombardier Global 5000*, les avions *Challenger 300*, *Learjet 40* et *Learjet 45 XR* lancés récemment, et l'amélioration des activités d'exploitation intégrées, Bombardier croit qu'elle tirera avantage des perspectives favorables de l'industrie et qu'elle est bien positionnée pour l'avenir.

III Avions régionaux

PRODUITS

La gamme d'avions régionaux de Bombardier comprend les biréacteurs régionaux *CRJ200* de 40, 44 et 50 sièges, *CRJ700* de 70 sièges, *CRJ705* de 75 sièges et *CRJ900* de 86 sièges. Elle comprend également la famille des turbopropulseurs de *Série Q*, soit les appareils *Q200* de 37 sièges, *Q300* de 50 sièges et *Q400* de 68 à 78 sièges.

Des versions nouvellement améliorées des appareils *CRJ700* et *CRJ900* rehausseront la performance et produiront des économies, contribuant ainsi à accroître la souplesse opérationnelle et à réduire les coûts d'exploitation des transporteurs aériens.

La version améliorée de l'appareil *CRJ700*, l'avion *CRJ700 LR* (long-courrier), offre une distance franchissable supérieure à celle de l'avion *CRJ700 ER* (distance franchissable accrue). En outre, une mise à niveau du moteur de l'appareil *CRJ700* devrait offrir aux exploitants des économies de coûts d'entretien de moteur allant jusqu'à 15% sur 15 ans.

La nouvelle version de l'appareil *CRJ900* comprend de nombreuses améliorations qui rehaussent sensiblement sa performance au décollage et à l'atterrissage, accroissent sa distance franchissable et réduisent sa consommation de carburant. En plus des améliorations de performance, Bombardier a développé l'avion *CRJ900 LR* en complément de la version standard existante, lequel offre une distance franchissable accrue. L'appareil *CRJ900 LR* offre une plus grande capacité de charge utile et une plus grande distance franchissable que celles de l'appareil *CRJ900 ER*.

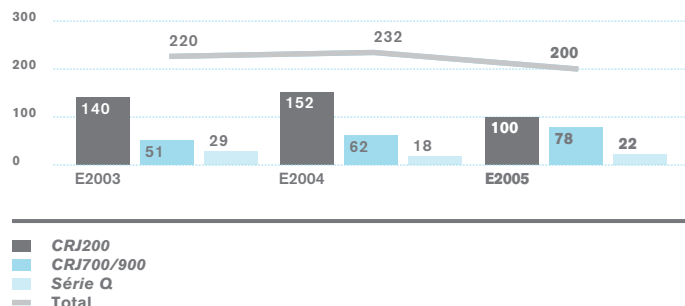
LIVRAISONS D'AVIONS

Les livraisons d'avions régionaux étaient comme suit pour les exercices :

	2005	2004
Biréacteurs régionaux		
<i>CRJ200</i>	100	152
<i>CRJ700</i>	64	50
<i>CRJ900</i>	14	12
Turbopropulseurs		
<i>Q200</i>	1	–
<i>Q300</i>	5	9
<i>Q400</i>	16	9
	200	232

La baisse de 14% du nombre de livraisons d'avions régionaux reflète surtout la diminution du nombre de livraisons d'appareils *CRJ200*, ce qui correspond à l'analyse de marché actuelle révélant une réduction dans le marché des ventes de biréacteurs régionaux de 50 sièges, en partie contrebalancée par une hausse du nombre de livraisons d'appareils *CRJ700*, *CRJ900* et *Q400*.

LIVRAISONS D'AVIONS RÉGIONAUX (EN UNITÉS)



CARNET DE COMMANDES

Bombardier a reçu les principales commandes suivantes pour l'exercice 2005 :

CLIENT	APPAREIL	NOMBRE
Atlantic Southeast Airlines	<i>CRJ200</i>	32
Air Canada	<i>CRJ705</i>	15
	<i>CRJ200</i>	15
Air Nostrum	<i>CRJ200</i>	20
FlyBE	<i>Q400</i>	20
Air New Zealand	<i>Q300</i>	17
Northwest Airlines	<i>CRJ200</i>	10

Le 12 septembre 2004, US Airways s'est placée sous la protection du chapitre 11 de la loi sur les faillites des États-Unis. Au 31 janvier 2005, il restait 36 appareils *CRJ* (un appareil *CRJ200* et 35 appareils *CRJ700*) à livrer à

US Airways de la commande initiale passée en mai 2003 portant sur 85 avions. Du solde de 36 avions, six seront livrés à General Electric Capital Aviation Services (« GECAS ») au cours des deux premiers trimestres de l'exercice 2007

et 30 seront livrés à US Airways selon un calendrier à être arrêté.

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

	2005			2004	
	COMMANDES	ÉCHANGES	ANNULATIONS/ RETRAITS ¹	COMMANDES NETTES	COMMANDES NETTES
Biréacteurs régionaux					
<i>CRJ200</i>	82	(21)	(36)	25	54
<i>CRJ700</i>	12	17	(4)	25	39
<i>CRJ705</i>	15	-	-	15	-
<i>CRJ900</i>	-	6	-	6	14
Turbopropulseurs					
<i>Q200</i>	1	-	-	1	1
<i>Q300</i>	25	(3)	-	22	7
<i>Q400</i>	38	1	-	39	25
	173	-	(40)	133	140

¹ Bombardier a volontairement choisi de retirer la commande de 34 appareils *CRJ200* de Independence Air, Inc. (auparavant Atlantic Coast Airlines).

Le carnet de commandes d'avions régionaux comportait des commandes fermes, des options et des commandes conditionnelles comme suit au 31 janvier 2005 :

	COMMANDES FERMES	OPTIONS ET COMMANDES CONDITIONNELLES	TOTAL
Biréacteurs régionaux			
<i>CRJ200</i>	76	571	647
<i>CRJ700</i>	57	434	491
<i>CRJ705</i>	15	15	30
<i>CRJ900</i>	18	26	44
Turbopropulseurs			
<i>Q200</i>	1	2	3
<i>Q300</i>	23	11	34
<i>Q400</i>	46	86	132
	236	1 145	1 381

INDUCTEURS DE MARCHÉ

La vive concurrence entre les transporteurs à faibles coûts d'exploitation et l'environnement très concurrentiel de tarifs constituent d'importants inducteurs du marché des avions régionaux. De ces inducteurs clés découle ultimement ce qui suit :

- Les transporteurs aériens continuent de restructurer leurs réseaux et de s'appuyer sur leurs transporteurs régionaux partenaires pour offrir des avions à moindre capacité à des coûts concurrentiels, pour compléter et remplacer leurs propres avions à capacité plus grande, ainsi que pour ouvrir de nouveaux marchés. Cette situation a largement contribué à la croissance de l'industrie du transport aérien régional comme le présente le tableau ci-après (Trafic des transporteurs aériens régionaux).

- Il se dessine un déplacement de la demande vers des avions régionaux de plus grande taille, comme c'est le cas de l'appareil *CRJ200* à 50 sièges, qui se voit préférer par l'appareil *CRJ700* de 70 sièges. Cette évolution de la demande découle des coûts liés aux sièges-milles moins élevés des avions de plus grande taille, ce qui aide les lignes aériennes à demeurer rentables, même dans un environnement à faibles tarifs. En outre, des sièges additionnels permettent aux lignes aériennes de transporter plus de passagers, le trafic-passagers se remettant encore du creux atteint en 2001.
- L'expansion des transporteurs à faibles coûts d'exploitation a influé sur la rentabilité des grandes lignes aériennes. De plus en plus, les grandes lignes aériennes utilisent les transporteurs régionaux pour maintenir une présence sur le marché et alimenter le transport long courrier inestimable pour leurs plaques tournantes.

La disponibilité du financement d'avions continue de représenter un défi de taille dans l'industrie aéronautique, même pour les transporteurs régionaux rentables. Au cours de l'exercice 2005, la plupart des principales lignes aériennes ont restructuré leurs activités pour réduire leurs coûts d'exploitation à des niveaux plus concurrentiels, tant les transporteurs placés sous la protection du chapitre 11 de la loi sur les faillites des États-Unis, ou de son équivalent, que ceux qui ne le sont pas. US Airways s'est à nouveau placée sous la protection du chapitre 11 en septembre 2004, alors que United Airlines est sous cette protection depuis plus de deux ans. D'autres transporteurs aériens, comme American Airlines et Delta Air Lines, ont progressé dans leur restructuration de coûts d'exploitation sans avoir recours à cette protection. En septembre 2004, Air Canada

a réussi à se soustraire à la protection des tribunaux. Un autre client de Bombardier, Atlantic Coast Airlines, Inc., a changé son plan d'affaires pour passer d'une stratégie de transporteur régional qui partage ses codes de vol, à une stratégie de transporteur indépendant à faibles tarifs, opérant sous le nom de Independence Air, Inc. Tous ces développements sur le marché ont créé une incertitude dans le secteur du transport régional et amplifié la difficulté de structurer le financement d'avions, ce qui a, en retour, influé directement sur les commandes et les livraisons.

Selon *Airline Monitor*, les transporteurs régionaux américains ont affiché en 2004 un fort pourcentage de croissance

des revenus passagers-milles d'une année à l'autre de 27,1 %, par rapport à une hausse de 7,1 % pour les principales lignes aériennes pendant la période correspondante. Toujours selon *Airline Monitor*, les transporteurs régionaux américains ont aussi enregistré une forte augmentation d'une année à l'autre de 22,7 % des sièges-milles offerts, comparativement à une hausse de 4,3 % pour les principales lignes aériennes pendant la période correspondante.

Ces augmentations d'une année à l'autre pour les transporteurs régionaux américains au titre des revenus passagers-milles et des sièges-milles offerts se présentent comme suit pour les années civiles :

Trafic des transporteurs aériens régionaux

	2004		2003	
	(EN MILLIARDS)	(EN %)	(EN MILLIARDS)	(EN %)
Revenus passagers-milles ^{1, 2}	47	27,1	37	27,8
Sièges-milles offerts ^{2, 3}	68	22,7	55	21,5

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

² Selon *Airline Monitor*, rapport de janvier-février 2005.

³ Les sièges-milles offerts sont une mesure de la capacité de passagers disponible et représentent un siège transporté sur un mille, qu'un passager l'occupe ou non.

CONCURRENCE

Bombardier a comme principaux concurrents Embraer-Empresa Brasileira de Aeronautica S.A. (« Embraer ») dans le secteur des biréacteurs régionaux et le consortium européen Avions de Transport Régional (« ATR ») dans le secteur des turbopropulseurs.

Le tableau ci-dessous illustre les concurrents de Bombardier par catégorie (les zones ombragées représentent les catégories dans lesquelles les concurrents de Bombardier offrent des produits).

	BIRÉACTEURS RÉGIONAUX				TURBOPROPULSEURS		
	20 – 39	40 – 59	60 – 79	80 – 90	20 – 39	40 – 59	60 – 90
Bombardier		Communauté des produits CRJ200 CRJ700/705 CRJ900			Communauté des produits Q200 Q300 Q400		
Embraer	[Zone ombragée]		[Zone ombragée]		[Zone ombragée]		
ATR	[Zone ombragée]						

Bombardier propose des familles d'avions qui offrent une communauté des produits dans les secteurs des biréacteurs régionaux et des turbopropulseurs :

Biréacteurs régionaux – La série d'appareils CRJ a la particularité d'offrir aux transporteurs régionaux une solution composée d'appareils de 40 à 86 sièges dont la communauté inclut les compétences communes des équipages, des pièces de rechange communes et des procédures d'entretien communes. Bombardier croit également que cette famille procure un avantage économique sur les appareils Embraer dans chacune des catégories de capacité, en raison de leur vitesse

plus élevée, de leur efficacité énergétique supérieure et de leurs coûts d'entretien plus faibles.

Turbopropulseurs – Les appareils de Série Q constituent la famille la plus complète de turbopropulseurs, présentant des avions de 37 à 78 sièges dont la communauté inclut les compétences communes des équipages, des pièces de rechange et des procédures d'entretien communes. L'avantage concurrentiel de l'appareil Q400 réside dans les économies d'exploitation supérieures générées et dans sa vitesse considérable, qui permettent aux transporteurs régionaux d'exploiter des marchés hors d'atteinte des turbopropulseurs traditionnels.

PART DE MARCHÉ

L'évaluation de la part de marché dans le secteur des avions régionaux est calculée d'après le nombre brut de nouvelles commandes et le nombre de livraisons d'avions enregistrés pendant l'année civile, ce qui ne correspond pas au nombre de nouvelles commandes et au nombre

de livraisons d'avions enregistrées au cours de l'exercice de Bombardier.

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

	2004			2003		
	BOMBARDIER			BOMBARDIER		
	MARCHÉ MONDIAL (EN UNITÉS)	NOMBRE BRUT DE NOUVELLES COMMANDES (EN UNITÉS)	PART DE MARCHÉ	MARCHÉ MONDIAL (EN UNITÉS)	NOMBRE BRUT DE NOUVELLES COMMANDES (EN UNITÉS)	PART DE MARCHÉ
Série CRJ	241 ¹	157	65 %	250 ¹	132	53 %
Série Q	47 ²	35	74 %	41 ²	31	76 %
	288	192	67 %	291	163	56 %

¹ Catégorie des appareils de 40 à 90 sièges.

² Catégorie des appareils de 20 à 90 sièges.

Source : rapports de la concurrence.

En 2004, le marché mondial des avions régionaux, mesuré en nombre brut de nouvelles commandes, est demeuré pratiquement inchangé, tandis que la part de marché de Bombardier dans les catégories où elle livre concurrence s'est accrue de 11 points de pourcentage. Cet accroissement

est principalement attribuable à une augmentation de la part de marché des appareils CRJ200.

Le nombre total de livraisons et la part de marché de Bombardier dans les catégories dans lesquelles elle livre concurrence, ont été comme suit pour les années civiles :

	2004			2003		
	BOMBARDIER			BOMBARDIER		
	MARCHÉ MONDIAL (EN UNITÉS)	TOTAL DES LIVRAISONS (EN UNITÉS)	PART DE MARCHÉ	MARCHÉ MONDIAL (EN UNITÉS)	TOTAL DES LIVRAISONS (EN UNITÉS)	PART DE MARCHÉ
Série CRJ	310 ¹	176	57 %	317 ¹	223	70 %
Série Q	32 ²	19	59 %	28 ²	19	68 %
	342	195	57 %	345	242	70 %

¹ Catégorie des appareils de 40 à 90 sièges.

² Catégorie des appareils de 20 à 90 sièges.

Source : rapports de la concurrence.

En 2004, le marché mondial des avions régionaux, mesuré en fonction du nombre de livraisons, est demeuré pratiquement inchangé.

La réduction de la part de marché de Bombardier est essentiellement attribuable à la diminution du nombre de livraisons d'appareils CRJ200 et à la mise en service commercial de l'appareil Embraer 170 au début de l'année civile 2004. Bombardier continue d'occuper une plus grande part de marché que ses concurrents en fonction du nombre de livraisons.

PERSPECTIVES

Le portefeuille de Bombardier compte deux familles reconquises d'avions régionaux exploitées par 11 des 15 plus grandes lignes aériennes du monde, leurs filiales et leurs sociétés affiliées (selon un rapport publié par *Air Transport World* daté de janvier 2005).

Série CRJ – La concurrence avec Embraer dans la catégorie des biréacteurs régionaux de 70 à 90 sièges restera vive. Les appareils CRJ700 et CRJ900 rivalisent avec les modèles Embraer 170 et Embraer 175. Bombardier croit que ses avions comportent des avantages économiques. Ils sont aussi entrés en service avant les appareils d'Embraer et génèrent des avantages de communauté pour la famille des avions de série CRJ de 40 à 86 sièges. Cet avantage créé par la communauté devrait être rehaussé par le lancement des appareils CRJ705, CRJ700 LR et de ceux de la version améliorée de la famille d'appareils CRJ900. De cet avantage a découlé une augmentation du nombre des commandes, Bombardier ayant augmenté sa part de marché en 2004, d'après le nombre brut de nouvelles commandes sur le marché des appareils de série CRJ.

L'analyse actuelle du marché prévoit une réduction des ventes sur le marché des biréacteurs régionaux de 50 sièges. Ainsi, Bombardier a ajusté les cadences de production des

appareils de série *CRJ* en octobre et novembre 2004 afin de répondre à la demande actuelle et prévue.

Série Q – Bombardier continue d'être bien positionnée grâce à sa gamme de turbopropulseurs silencieux de nouvelle génération de *Série Q*. Les avions de *Série Q* présentent des performances uniques, surtout sur des pistes d'atterrissage courtes et difficiles. Cette année, la performance du marché des turbopropulseurs témoigne de la forte demande pour ce type d'avion, tout particulièrement pour les avions de *Série Q*.

Une réduction des coûts liés aux sièges-milles s'imposant devant la persistance du contexte difficile de l'industrie aérienne, Bombardier prévoit une augmentation de la demande pour les avions régionaux de plus grande taille, comme les appareils *CRJ700*, *CRJ900* et *Q400*.

IV Avions CSeries

Au cours de l'exercice 2005, Bombardier a mené une étude de faisabilité visant le développement d'une nouvelle génération d'appareils commerciaux appelés *CSeries*. Les appareils *CSeries* deviendront un modèle dans leur segment de marché en offrant une famille d'appareils économiques, attrayants pour les passagers et polyvalents sur le plan de l'exploitation. Si Bombardier décidait de développer cette famille d'appareils, elle offrirait aux principales lignes aériennes et aux transporteurs à faibles coûts d'exploitation en croissance rapide des avions de 110 à 130 sièges avec une distance franchissable, des économies et une polyvalence opérationnelle supérieures. Bombardier croit que ce segment de marché est mal servi par les avions actuellement en production. Les principales lignes aériennes s'appuient sur les appareils Boeing DC9, MD80 et Classic 737 et sur les appareils British Aerospace BAE-146, tous vieillissants, dans la partie inférieure de la catégorie des appareils de capacité de 100 à 150 sièges. Il existe plus de 6000 avions de ce type en service aujourd'hui, dont 4000 devraient être mis hors service au cours des 20 prochaines années. Aucun autre fabricant d'avions ne s'affaire à concevoir un produit de remplacement véritablement novateur et économique dont la conception vise précisément ce segment. La distance franchissable supérieure prévue des appareils *CSeries* permettrait aux transporteurs à faibles coûts d'exploitation de desservir davantage de liaisons point à point, et de plus petites, et offrirait aux lignes aériennes principales de nouvelles possibilités pour leurs plaques tournantes, ce qui devrait stimuler la demande.

La famille *CSeries* proposerait deux versions d'appareils : 110 et 130 sièges, tous en classe économique. La configuration de chaque appareil présenterait une flexibilité de distance franchissable répondant aux exigences du transporteur aérien et pouvant couvrir de 1800 milles marins (court-courrier) à 3000 milles marins (transcontinental). Si le programme

est lancé au premier semestre de l'exercice 2006, les premières livraisons devraient avoir lieu en 2010.

Bombardier évalue le marché des appareils commerciaux de 100 à 150 sièges à environ 250 milliards \$, soit près de 5800 avions au cours des 20 prochaines années.

Le total des frais de développement est évalué à 2,1 milliards \$. En cas de lancement du programme, l'objectif de la Société est de financer les frais de développement également (à raison de un tiers chacun) par les fournisseurs, par les gouvernements et par Bombardier.

En mars 2005, le conseil d'administration de la Société a autorisé Bombardier à offrir les appareils *CSeries* à des clients. L'autorisation d'offrir les appareils est une étape importante du processus qui pourrait mener au lancement du programme. Avant de procéder au lancement, Bombardier recherche des engagements fermes des clients, fournisseurs et gouvernements partenaires potentiels. La Société devrait décider si elle ira de l'avant avec la fabrication des appareils *CSeries* au cours de l'exercice 2006.

V Services à l'aviation

Bombardier offre une vaste gamme de services à sa clientèle, dont la logistique des pièces de rechange, la formation des clients et l'entretien des avions. Bombardier est également associée à des centres de services autorisés répartis dans le monde, qui fournissent une gamme complète de services aux exploitants. La Société offre aussi un programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol.

LOGISTIQUE DES PIÈCES DE RECHANGE

Bombardier fournit des services de soutien pour les pièces de rechange, dont l'expédition régulière de pièces ordinaires, l'entretien des avions au sol, des programmes de location, des programmes de gestion de pièces avec échange, des services de vente de pièces excédentaires et de réparation de pièces appartenant à des clients. Ces services sont offerts aux clients :

- pour les avions d'affaires, dans deux centres de distribution situés à Wichita et Montréal, dans des centres de services appartenant à Bombardier situés à Wichita, Tucson, Hartford, Fort Lauderdale et Dallas et des dépôts situés à Londres, Singapour, Sydney et Francfort. Ces installations servent également à répondre aux besoins courants des clients; et
- pour les avions régionaux, dans quatre centres de distribution situés à Detroit, Paris, Sydney et Beijing.

La logistique des pièces continue de représenter une priorité pour Bombardier. Par suite de la création d'une nouvelle organisation de logistique de pièces en janvier 2004, l'accent a été mis sur la consolidation et l'intégration des organisations existantes dédiées aux pièces de rechange des avions

régionaux et des avions d'affaires. Des progrès ont été réalisés dans l'établissement de deux nouveaux entrepôts de distribution à Chicago et à Francfort, lesquels devraient être pleinement opérationnels au cours de l'exercice 2006. La disponibilité des pièces et les temps de livraison s'améliorent également, contribuant ainsi à la satisfaction de la clientèle.

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

Bombardier livre concurrence à divers fournisseurs, petits et grands, de pièces aéronautiques. Les avantages concurrentiels de Bombardier englobent la disponibilité de toutes les pièces de rechange pour ses appareils. Bombardier est également avantagée en offrant la certification de fabricant de pièces d'origine (« OEM ») et ainsi que des conseils techniques OEM. Bombardier offre aussi à sa clientèle un certain nombre de programmes de pièces de rechange, notamment le programme *Smart Parts* qui permet aux clients d'acheter des pièces de rechange à un coût qui est fonction du nombre d'heures de vol.

PROGRAMMES DE MULTIPROPRIÉTÉ

Par le biais du programme nord-américain *Flexjet*, les propriétaires achètent des parts d'avion qui comprennent des services d'exploitation et de soutien, dont l'équipage, l'entretien, les redevances d'abri et les assurances. Le programme nord-américain *Skyjet* offre des services de vols nolisés sur demande et des droits à des heures de vol. Le programme *Skyjet International*, visant les marchés d'Europe, d'Asie et du Moyen-Orient, permet aux clients d'acheter des droits à des heures de vol plutôt que des parts d'avion. Le programme *Skyjet* prend, pour ses clients, les arrangements de vol à bord d'avions d'affaires auprès de sociétés de vol nolisé sélectionnées.

Le programme nord-américain *Flexjet* s'est associé à Delta AirElite Business Jets, filiale de Delta Air Lines, pour commercialiser et vendre l'option de carte de membres *Flexjet* (bloc de 25 heures de droits à des heures de vol à bord de la flotte *Flexjet*).

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

	2005	2004
Clients possédant des parts d'avion	593	627
Clients ayant des droits à des heures de vol	219	140

La baisse nette du nombre de clients possédant des parts d'avion est compensée par une hausse du nombre de clients ayant des droits à des heures de vol :

- la baisse nette de 34 clients possédant des parts d'avion est essentiellement attribuable à la rationalisation par les clients de leur capacité disponible et à l'évaluation d'autres options de voyage, notamment l'achat de droits à des heures de vol; et
- la progression nette de 79 clients ayant des droits à des heures de vol découle surtout d'une augmentation du nombre de clients s'inscrivant à la formule à la carte *Skyjet* (bloc de 25 heures de droits à des heures de vol) et du raffermissement continu du marché des avions d'affaires.

Le programme nord-américain *Flexjet* regroupait 79 avions en service en Amérique du Nord au 31 janvier 2005, en regard de 100 avions au 31 janvier 2004. La diminution de 21 % est attribuable à la fois au retrait progressif des appareils *Learjet 31A* du programme *Flexjet* et à des améliorations opérationnelles qui ont permis à *Flexjet* d'aligner de façon plus étroite le nombre d'appareils en service sur le nombre de parts cumulées nettes vendues.

FORMATION DES CLIENTS

Bombardier offre une gamme complète de programmes de formation au pilotage et à l'entretien pour les avions de série *CRJ*, à Montréal et à Berlin, dans le cadre d'une coentreprise.

Bombardier est le seul manufacturier d'avions d'affaires à offrir directement à sa clientèle une formation personnalisée au pilotage et à l'entretien et d'autres formations complémentaires. Les centres de formation se trouvent à Montréal et à l'aéroport international Dallas/Fort Worth.

En outre, Bombardier fournit des services d'entretien et de soutien dans le cadre de la formation de pilotes militaires, y compris le programme d'entraînement au vol des pilotes de l'OTAN au Canada, lequel fonctionne à pleine capacité et qui compte parmi les nations participantes le Canada, le Danemark, le Royaume-Uni, la République de Singapour, l'Italie et la Hongrie.

ENTRETIEN D'AVIONS

Bombardier offre des services d'entretien à sa clientèle d'avions d'affaires dans ses quatre centres exclusifs situés à Fort Lauderdale, Hartford, Wichita et Dallas, ainsi que dans un centre de services à Berlin en coentreprise avec Lufthansa. En outre, Bombardier fournit des services d'entretien à ses clients d'avions d'affaires et d'avions régionaux dans deux centres situés à Tucson et Bridgeport.

Bombardier est également associée à 30 centres de services autorisés à travers le monde, dont 28 pour les avions d'affaires et deux pour les avions régionaux, qui assurent des services complets aux exploitants.

Transport

I Sommaire

RÉALISATIONS

- Mise en œuvre réussie de la phase initiale du plan de restructuration visant à améliorer la structure de coûts et à réduire la surcapacité de production.
- Renforcement de la fonction de gestion de projets visant à renforcer les contrôles financiers et d'ingénierie.
- Mise en service de nouveaux produits comme la famille des automotrices AGC (Autorail Grande Capacité) en France et homologation des locomotives polycourant TRAXX.
- Maintien de la position de chef de file en matière de matériel roulant avec la livraison de plus de 3500 voitures sur rail au cours de l'exercice 2005, dont la 1500^e voiture à double niveau à Deutsche Bahn AG (« DB »); la 1000^e voiture d'automotrice électrique série 481 à S-Bahn de Berlin; la 500^e automotrice électrique M-7 à la Metropolitan Transportation Authority (« MTA ») de New York; et la 200^e locomotive E464 en Italie.
- Les trains *Electrostar*, nouvelles automotrices électriques du Royaume-Uni, se sont avérées très fiables; les véhicules de transport rapide R142 ont démontré une fiabilité très élevée sur le réseau MTA au cours de l'exercice 2005.

PLAN DE RESTRUCTURATION

Le 16 mars 2004, le conseil d'administration a approuvé un plan de restructuration afin de réduire la structure de coûts du secteur transport. Ce plan envisageait une

réduction d'environ 6600 postes, dont 5100 postes permanents. Par suite du ralentissement récent de la demande sur le marché européen, le plan de restructuration a été élargi au cours du troisième trimestre de l'exercice 2005 (le « plan élargi »), afin que la Société puisse maintenir sa position concurrentielle. Le plan élargi prévoit maintenant d'autres compressions pour un total net de 7300 postes permanents. La réduction totale planifiée des effectifs, y compris des employés contractuels, est de 7600 postes, déduction faite de l'embauche prévue de nouveaux employés.

Le site d'Amadora, au Portugal, et le site de Doncaster, au Royaume-Uni, ont cessé leurs activités de production respectivement en mai et en juin 2004, tous deux avant la date prévue. Le site de Derby Pride Park, au Royaume-Uni, a cessé ses activités de production en décembre 2004, comme prévu. Les sites ci-après devraient cesser leurs activités de production pendant l'exercice 2006 :

- Pratteln (Suisse) au deuxième trimestre;
- Ammendorf (Allemagne) au quatrième trimestre;
- Kalmar (Suède) au quatrième trimestre; et
- Wakefield (Royaume-Uni) au quatrième trimestre.

Environ 4000 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris les employés contractuels, ont été éliminés au 31 janvier 2005.

Les coûts et les sorties de fonds nettes liés au plan élargi pour les exercices 2004 et 2005, et ceux prévus pour les exercices 2006 et 2007, sont comme suit :

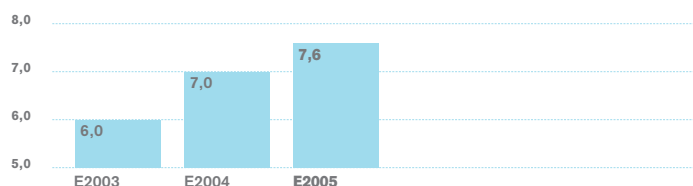
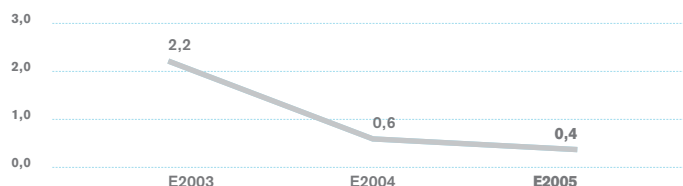
	RÉELS 2004	RÉELS 2005	PRÉVUS 2006-2007	PRÉVUS TOTAL
Coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	161 \$	142 \$	38 \$	341 \$
Autres ¹	188	30	58	276
	349 \$	172 \$	96 \$	617 \$
Sorties de fonds nettes	- \$	147 \$	326 \$	473 \$

¹ Comprend la dépréciation d'immobilisations corporelles, les coûts de résiliation de contrats de location, les coûts environnementaux et d'autres coûts.

Le coût total du plan de restructuration, initialement évalué à 583 millions \$, devrait maintenant s'élever à 617 millions \$. Les coûts additionnels du plan élargi, composés essentiellement de coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire ainsi que de l'incidence négative de l'affaiblissement du dollar américain en regard de l'euro et d'autres devises de l'Europe de l'Ouest, ont été en grande partie compensés par les

coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire moins élevés engagés dans le cadre du plan initial comparativement aux estimations précédentes. Ces coûts moins élevés résultent surtout de la gestion rigoureuse de la réduction de la main-d'œuvre, de l'efficacité des activités de restructuration et de l'anticipation de produits de cession d'actifs plus élevés que prévu.

ANALYSE DES RÉSULTATS

REVENUS
(EN MILLIARDS DE \$)MARGE BAII AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX
(EN %)

	2005	2004
Revenus sectoriels		
Matériel roulant ¹	5 622 \$	4 969 \$
Services ²	1 270	1 189
Autres ³	692	796
Total des revenus	7 584	6 954
Coût des ventes	6 850	6 136
Marge	734	818
Frais d'exploitation ⁴	563	621
BAIIA avant éléments spéciaux	171	197
Amortissement	138	158
BAII avant éléments spéciaux	33	39
Éléments spéciaux	(172)	(349)
BAII	(139) \$	(310) \$
(EN POURCENTAGE DU TOTAL DES REVENUS)		
Marge	9,7 %	11,8 %
BAIIA avant éléments spéciaux	2,3 %	2,8 %
BAIIA	-	(2,2 %)
BAII avant éléments spéciaux	0,4 %	0,6 %
BAII	(1,8 %)	(4,5 %)

¹ Comprend les revenus des trains de grandes lignes et métros, véhicules légers sur rail, locomotives, propulsion et bogies.

² Comprennent les revenus de contrats d'entretien, les revenus de gestion des pièces de rechange et de logistique, ainsi que les revenus de modernisation des voitures et des composantes.

³ Comprennent les revenus des divisions Systèmes de transport et Systèmes de contrôle ferroviaire, exception faite de la partie du matériel roulant des commandes de systèmes de transport fabriqué par d'autres divisions du secteur transport.

⁴ Comprennent les frais de vente, les frais généraux et d'administration et les frais de recherche et de développement.

Revenus sectoriels par région géographique

	2005		2004	
Europe	6 266 \$	83 %	5 475 \$	79 %
Amérique du Nord	918	12 %	1 067	15 %
Asie-Pacifique	336	4 %	296	4 %
Autres	64	1 %	116	2 %
	7 584 \$		6 954 \$	

Revenus

La progression de 653 millions \$ des revenus de matériel roulant découle principalement :

- de l'incidence positive des fluctuations de taux de change en raison de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro et à d'autres devises de l'Europe de l'Ouest s'élevant à environ 365 millions \$; et
- de la hausse des revenus provenant des contrats de trains de grandes lignes au Royaume-Uni, en France et en Autriche, par suite d'une intensification des activités par rapport à l'exercice précédent.

En partie compensées par :

- une baisse des revenus tirés de la division Locomotives, surtout en raison de la diminution du niveau d'activité et des rajustements de contrats; et de la division Véhicules légers sur rail, principalement en raison d'un ralentissement des activités par rapport à l'exercice précédent.

L'augmentation de 81 millions \$ des revenus tirés des services s'explique principalement par l'incidence positive des fluctuations de taux de change susmentionnée, s'élevant à environ 95 millions \$.

Le recul de 104 millions \$ des autres revenus provient principalement :

- des rajustements de contrats inscrits au premier trimestre de l'exercice 2005 relatifs à des contrats de la division Systèmes de transport. Ces rajustements sont liés à la révision d'estimations de coûts pour l'achèvement d'un nombre limité de contrats, principalement en raison de problèmes techniques imprévus et de dépassements de coûts; et
- d'une baisse des revenus en Amérique du Nord entraînée par une réduction du niveau d'activité.

En partie compensés par :

- l'incidence positive des fluctuations de taux de change susmentionnée, s'élevant à environ 40 millions \$.

Marge

La diminution de 2,1 % de la marge en pourcentage est principalement attribuable à la détérioration de la rentabilité de certains contrats importants au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2004 et du premier trimestre de l'exercice 2005. Ces contrats sont maintenant constatés à des marges réduites.

Les marges pour le premier trimestre de l'exercice 2005 et le quatrième trimestre de l'exercice 2004 ont subi l'incidence négative des rajustements de contrats liés à la révision d'estimations pour l'achèvement de certains contrats. De plus, la marge pour le quatrième trimestre de l'exercice 2004 avait subi l'incidence négative d'une charge liée au règlement de toutes les réclamations non réglées liées aux contrats avec Amtrak pour les rames à haute vitesse Acela.

Frais d'exploitation

Le recul de 58 millions \$ est principalement attribuable :

- à la baisse des frais de vente et des frais généraux et d'administration découlant en grande partie de l'incidence favorable des diverses mesures de restructuration et de réduction de coûts.

En partie compensée par :

- l'affaiblissement du dollar américain, en regard de l'euro et d'autres devises de l'Europe de l'Ouest, représentant environ 35 millions \$.

Amortissement

La baisse de 20 millions \$ s'explique principalement par :

- la diminution du niveau d'immobilisations corporelles découlant de réductions de valeur importantes constatées au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2004 dans le cadre du plan de restructuration déjà mentionné.

En partie compensée par :

- l'affaiblissement du dollar américain, par rapport à l'euro et à d'autres devises de l'Europe de l'Ouest, s'élevant à environ 10 millions \$.

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

CARNET DE COMMANDES

Bombardier a reçu les principales commandes suivantes au cours de l'exercice 2005 :

CLIENT	PRODUIT	NOMBRE DE VÉHICULES	MATÉRIEL ROULANT	SERVICES	AUTRES
Société Nationale des Chemins de fer Français (« SNCF »), France	Trains Autorail Grande Capacité (« AGC »)	324	474 \$	- \$	- \$
Yong-In, Corée	Système de métro entièrement automatisé	30	67	-	253
Ministère des chemins de fer de Chine	Trains à grande vitesse	160 ¹	263	-	-
MTA/Metro-North Railroad, États-Unis	Automotrices électriques	120	206	-	-
Chemins de fer nationaux espagnols (« RENFE »), Espagne	Entretien de trains à très grande vitesse pour une période de 14 ans	32	-	159	-
Chemins de fer nationaux belges (« SNCB »), Belgique	Voitures-passagers à double niveau	70 ²	138	-	-
Metro Madrid, Espagne	Solution CBTC-ATC CITYFLO 450	-	-	-	135
RENFE, Espagne	Motrices à grande vitesse (à écartement variable)	44	122	-	-
Porterbrook Leasing Ltd, Royaume-Uni	Remise à neuf d'automotrices électriques série 455	364	-	114	-

¹ Nombre total de voitures commandées, Bombardier et partenaire de coentreprise combinés. Valeur totale du contrat de 424 millions \$.

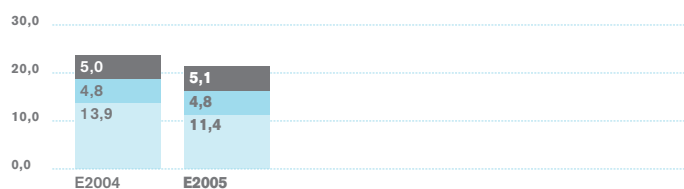
² Nombre total de voitures commandées, Bombardier et partenaire de consortium combinés. Valeur totale du contrat de 222 millions \$.

Tirant avantage de sa présence à l'échelle mondiale, Bombardier a reçu, en plus des commandes importantes indiquées dans le tableau ci-dessus, plusieurs commandes de taille moyenne portant sur du matériel roulant, des services et des systèmes de contrôle ferroviaire en Autriche, en Australie, en France, en Allemagne, en Israël, en Espagne, en Thaïlande et au Royaume-Uni.

La valeur du carnet de commandes du secteur transport de Bombardier était comme suit aux 31 janvier :

(EN MILLIARDS DE DOLLARS)	2005	2004
Matériel roulant	11,4 \$	13,9 \$
Services	4,8	4,8
Autres	5,1	5,0
	21,3 \$	23,7 \$

Les nouvelles commandes ont totalisé 4,4 milliards \$ pour l'exercice 2005, dont 2,7 milliards \$, 1,0 milliard \$ et 700 millions \$ étaient associés respectivement au matériel roulant, aux services et autres. La baisse de valeur du carnet de commandes reflète un excédent des revenus constatés sur les nouvelles commandes, compensé en partie par l'incidence positive d'un rajustement de change d'environ 800 millions \$, principalement en raison de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro et à d'autres devises de l'Europe de l'Ouest.

CARNET DE COMMANDES
(EN MILLIARDS DE \$)**RELATIONS DE TRAVAIL ET MAIN-D'ŒUVRE**

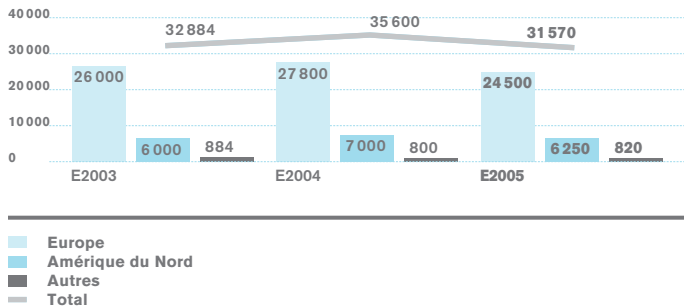
Le nombre total d'employés s'établissait comme suit aux 31 janvier :

	2005	2004
Amérique du Nord	6 250	7 000
Europe	24 500	27 800
Autres	820	800
	31 570¹	35 600¹

¹ Comprend respectivement 2200 et 3000 employés contractuels pour les exercices 2005 et 2004.

Le recul de 11 % du nombre total d'employés découle principalement du plan de restructuration.

EFFECTIFS (NOMBRE D'EMPLOYÉS)



En Amérique du Nord et en Europe, respectivement 40 % et 75 % des employés étaient visés par des conventions collectives au 31 janvier 2005. Au cours de l'exercice 2005, 38 conventions collectives visant environ 7200 employés ont été négociées avec succès pour les employés de bureau et de production partout en Europe, dont 25 conventions collectives sont à l'échelle de l'industrie. Au cours de l'exercice 2006, 46 conventions collectives visant environ 15200 employés de bureau et de production devraient être renouvelées.

Au cours de l'exercice 2005, six conventions collectives visant environ 1700 employés de bureau et de production à l'échelle de l'Amérique du Nord ont été négociées avec succès. Au cours de l'exercice 2006, sept conventions collectives visant environ 1500 employés de bureau et de production devront être renouvelées.

APERÇU DU MARCHÉ

L'industrie mondiale du transport sur rail englobe le matériel roulant, les services, les systèmes de transport et les systèmes de contrôle ferroviaire, dont du matériel de télécommunication lié au rail. Le marché mondial du transport sur rail pertinent pour Bombardier est celui accessible par appel d'offres, à l'exception des marchés nord-américains des locomotives et des wagons de trains à marchandises, segments dans lesquels Bombardier n'offre pas de produits. Par ailleurs, Bombardier a modifié sa définition du marché des services en excluant le marché japonais et en réévaluant le marché européen (en excluant le parc qui avait déjà atteint la fin de son cycle de vie (plus de 40 ans)), conformément aux pratiques de l'industrie.

Le marché mondial pertinent pour Bombardier, par segment, selon le total annuel des commandes reçues, s'est établi comme suit :

(EN MILLIARDS DE DOLLARS)	ANNÉE CIVILE	
	2004	2003
Matériel roulant	14,0 \$	13,1 \$
Services	13,7	12,4
Autres	7,7	9,3
	35,4 \$	34,8 \$

Pour l'année 2004, la valeur totale des commandes octroyées sur le marché mondial pertinent pour Bombardier s'est établie à 35,4 milliards \$ comparativement à 34,8 milliards \$ pour l'année 2003. Compte non tenu de l'affaiblissement de la devise américaine par rapport à l'euro et à d'autres devises d'Europe de l'Ouest (« incidence des taux de change »), le marché aurait subi un recul de 7%.

Le marché mondial pertinent pour Bombardier, par région géographique, selon le total annuel des commandes, s'est établi comme suit :

(EN MILLIARDS DE DOLLARS)	ANNÉE CIVILE			
	2004		2003	
	MARCHÉ TOTAL	(EN %)	MARCHÉ TOTAL	(EN %)
Europe	22,1 \$	62	24,4 \$	70
Amérique du Nord	5,0	14	4,7	13
Asie-Pacifique	5,2	15	3,0	9
Autres	3,1	9	2,7	8
	35,4 \$		34,8 \$	

- L'Europe est demeurée le plus important marché géographique, malgré une diminution des commandes de 2,3 milliards \$ en regard de 2003. Compte non tenu de l'incidence des taux de change, la diminution est de 4,1 milliards \$. Le report d'importantes commandes de matériel roulant et l'achèvement d'un programme de remplacement majeur au Royaume-Uni expliquent en grande partie la diminution.
- Le recul en Europe a été en partie compensé par la croissance en Asie-Pacifique, principalement en Chine, où d'importantes commandes de véhicules de transport-passagers et de locomotives de trains à marchandises ont été passées.
- Compte non tenu de l'incidence des taux de change, le marché nord-américain et les autres marchés sont demeurés pratiquement les mêmes en regard de l'année 2003.

- La part de marché de Bombardier en ce qui a trait aux commandes s'est établie à 11 % pour l'année 2004, soit une diminution par rapport à 30 % pour l'année 2003 (17 % déduction faite de l'incidence non récurrente du projet du métro de Londres en 2003). Bien que Bombardier ait maintenu sa part de marché moyenne dans la plupart des pays, le ralentissement de certains marchés importants de Bombardier, comme l'Allemagne et le Royaume-Uni, a donné lieu à une baisse importante des commandes dans ces pays, entraînant une décroissance de la part de marché combinée de Bombardier.
- Le marché mondial accessible du transport sur rail devrait croître à un taux de croissance annuel composé se situant entre 0 % et 2 % au cours des trois prochaines années.

II Matériel roulant

Le matériel roulant comprend les véhicules légers sur rail, les voitures de métro, les trains suburbains et régionaux, les trains interurbains et à grande vitesse, les locomotives, les bogies ainsi que les systèmes de propulsion et de contrôle pour ces véhicules.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

- En Chine, Bombardier a reçu une commande décisive du ministère des chemins de fer de Chine pour la fabrication de 20 trains à grande vitesse de huit voitures chacun. Les livraisons débiteront vers mi-2006. Ce nouveau modèle de train témoigne du transfert réussi de l'Europe à la Chine d'une technologie éprouvée et renforce la position de Bombardier sur le marché chinois des trains interurbains.
- En Espagne, Bombardier a terminé l'introduction et les essais de 32 motrices à grande vitesse AVE destinées à RENFE. Il s'agit de la locomotive en série la plus rapide du monde, pouvant atteindre une vitesse maximale de 330 km/h. La certification des motrices par la RENFE devrait être obtenue sous peu.
- Grâce à une adaptation de son design au marché de l'Europe du Sud, Bombardier a obtenu des commandes de Marseille (France) pour la fabrication de véhicules légers sur rail et une première commande non européenne de la ville d'Adélaïde, en Australie, pour la livraison de tramways à plancher bas de type *FLEXITY* Classic éprouvés.
- En Suisse, Bombardier a obtenu l'homologation de la locomotive *TRAXX* F140 MS pour le transport transfrontalier entre la Suisse et l'Italie, l'un des couloirs de transport de marchandises d'Europe dont la fréquentation augmente le plus rapidement. La locomotive *TRAXX* F140 MS est la première locomotive polycourant fournie à CFF Cargo. La locomotive *TRAXX* F140 MS est la variante polycourant de la plateforme de locomotive *TRAXX*, propulsée par le tout nouveau système de propulsion polycourant *MITRAC* 3000.

CARNET DE COMMANDES

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

(EN MILLIARDS DE DOLLARS)	2005	2004
0 % à 25 %	5,4 \$	4,1 \$
25 % à 50 %	2,7	2,6
50 % à 75 %	1,8	3,2
75 % à 100 %	1,5	4,0
	11,4 \$	13,9 \$

L'évolution des catégories est principalement attribuable aux contrats dans leurs dernières phases d'achèvement qui ne sont pas entièrement remplacés par les nouvelles commandes reçues au cours de l'exercice 2005.

INDUCTEURS DE MARCHÉ

La demande en matériel roulant résulte principalement du besoin en remplacement de voitures sur les marchés parvenus à maturité d'Europe et d'Amérique du Nord et de l'ajout de nouvelles lignes ou de nouveaux réseaux de transport sur les marchés émergents de l'Asie. Les investissements dans les infrastructures représentent un des principaux indicateurs de la demande en matériel roulant. En outre, la libéralisation du marché du transport sur rail devrait continuer d'avoir un effet positif pour ce marché avec l'émergence de nouveaux exploitants en transport sur rail de marchandises et de passagers.

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

Grandes lignes

Le parc mondial de matériel roulant de grandes lignes était comme suit en 2004 :

	NOMBRE DE VÉHICULES	(EN %)
Europe	178 000	36
Amérique du Nord	35 000	7
Asie-Pacifique	170 000	35
Autres ¹	107 000	22
	490 000	

¹ Comprend la Communauté des États indépendants.

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

L'Europe possède le plus grand nombre de véhicules du parc mondial de matériel roulant de grandes lignes, suivie par l'Asie-Pacifique. L'Europe de l'Ouest compte à elle seule 145 000 véhicules, 19% de son parc ayant dépassé le seuil de remplacement de 30 ans et 30% arrivant au terme de sa durée de vie utile prévue au cours de la prochaine décennie. L'ajout de nouvelles lignes à grande et à très grande vitesse partout en Europe et en Asie-Pacifique contribue également à accroître la demande de trains à grande vitesse alliant les nouvelles technologies en matière de systèmes de propulsion et de contrôle.

Au cours de l'année 2004, les contraintes budgétaires publiques ont forcé les gouvernements européens à réduire leurs dépenses et leurs investissements dans les infrastructures, entraînant une augmentation du nombre de programmes importants de rénovation pour prolonger la durée de vie utile des véhicules, ce qui a eu pour effet de réduire la demande en matériel roulant neuf.

Transport en commun

Le parc mondial de voitures de transport en commun compte environ 62 000 voitures de métro et 45 000 véhicules légers sur rail. Il y a environ 100 systèmes de métro dans le monde et les plus importants parcs se trouvent à New York et à Londres. L'Europe possède plus de 50% du parc mondial de véhicules légers sur rail, l'Allemagne comptant pour 14% du parc mondial.

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

PART DE MARCHÉ

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

	2004		2003	
	MARCHÉ TOTAL	PART DE MARCHÉ DE BOMBARDIER ¹	MARCHÉ TOTAL	PART DE MARCHÉ DE BOMBARDIER ¹
(EN MILLIARDS DE DOLLARS)				
Europe	9,4 \$	36%	11,1 \$	42%
Amérique du Nord	0,7	43%	0,6	44%
Asie-Pacifique	3,4	11%	0,9	22%
Autres	0,5	9%	0,5	8%
	14,0 \$	32%	13,1 \$	39%

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

CONCURRENCE

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

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

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

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

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

- Compte non tenu de l'incidence des taux de change, l'ensemble du marché mondial du matériel roulant est resté essentiellement inchangé par rapport à l'année 2003.
- L'Europe représente toujours le plus important marché pour le matériel roulant. Le carnet de commandes a diminué de 1,7 milliard \$ par rapport à l'année précédente (2,5 milliards \$ compte non tenu de l'incidence des taux de change). Des projets d'envergure ont été retardés, particulièrement en Allemagne et au Royaume-Uni. L'accroissement des commandes de la France, de l'Espagne et de l'Italie ont en partie compensé cette diminution.
- Le marché nord-américain du matériel roulant est resté essentiellement inchangé, sous les moyennes historiques. Un nombre important de projets d'approvisionnement prévus pour l'année 2004 ont été retardés jusqu'à l'année 2005 ou au-delà.
- L'accroissement des commandes en Asie-Pacifique est principalement attribuable aux commandes plus élevées de trains interurbains, de locomotives et de voitures de métro passées par la Chine.
- Bombardier a conservé sa part de marché moyenne dans la plupart des pays d'Europe. La baisse importante des commandes en Allemagne et au Royaume-Uni a entraîné une diminution de la part de marché combinée de Bombardier en Europe. L'Allemagne et le Royaume-Uni ont placé seulement 6% des commandes en Europe, comparativement à une moyenne historique de 38%.
- La baisse de la part de marché en Asie-Pacifique s'explique principalement par la décision de Bombardier de ne pas répondre à des appels d'offres visant des locomotives doubles diesels et électriques pour les trains de marchandises en Chine.

PERSPECTIVES

L'ensemble du marché mondial du matériel roulant devrait rester stable l'an prochain, alors qu'une reprise sur le marché allemand et une croissance de la demande des nouveaux membres de l'Union européenne, en Europe centrale et en Europe de l'Est, seront contrebalancées par un ralentissement dans certains pays de l'Europe de l'Ouest.

En Amérique du Nord, d'importantes commandes liées au transport en commun rapide devraient porter le volume du marché au cours des prochaines années à ses moyennes historiques de près de 1,0 milliard \$.

En Asie-Pacifique, le marché du matériel roulant devrait ralentir au cours de la prochaine année. Ce marché dépend essentiellement de l'octroi de commandes visant les trains interurbains, les voitures de métro et les trains à grande vitesse en Chine.

Le marché mondial accessible pour le matériel roulant devrait rester essentiellement le même au cours des trois prochaines années.

III Services

Bombardier propose une vaste gamme de services, comprenant l'entretien complet de trains, le soutien technique, la gestion de pièces de rechange et de la logistique, la réingénierie et la modernisation exhaustive de voitures et la réingénierie et la modernisation de composants.

DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

Bombardier a conçu de nombreuses techniques d'optimisation de l'entretien afin d'améliorer la disponibilité et la fiabilité des parcs de véhicules. Les données de fiabilité publiées démontrent de façon constante que les trains *Electrostar*, nouvelles automotrices électriques, dont l'entretien est assuré par Bombardier, se sont avérés très fiables au Royaume-Uni. Un niveau très élevé de fiabilité a également été établi à New York par les véhicules de la régie de transport MTA.

INDUCTEURS DE MARCHÉ

La croissance du marché accessible des services dépend essentiellement de l'émergence de nouveaux exploitants privés et de nouvelles entreprises de location de matériel roulant ainsi que de l'impartition accrue des services par des exploitants nationaux. L'impartition des services s'est cependant déroulée à un rythme plus lent que prévu, du fait que les exploitants ferroviaires nationaux, qui se sont bâtis avec le temps une capacité considérable et de nombreuses ressources pour la prestation de services, assurent toujours eux-mêmes une grande part de l'entretien et de la remise à neuf des véhicules.

Les tendances positives incluent l'accroissement des activités de remise à neuf visant à prolonger la durée de vie utile des véhicules, tant en Europe de l'Ouest que dans les nouveaux pays membres de l'Union européenne, et l'impartition des services d'entretien de parcs de véhicules et de gestion de pièces de rechange, particulièrement pour le matériel de nouvelle génération, dont les trains à grande vitesse partout en Europe.

CONCURRENCE

Tout comme dans le secteur du matériel roulant, Bombardier a deux principaux concurrents dans le domaine des services, Alstom et Siemens, qui offrent également une gamme complète de services. Les autres fabricants de matériel roulant sont également présents dans le secteur des services. Les exploitants de transport sur rail, les fournisseurs de sous-systèmes et de composants, ainsi que des tiers fournissant des services jouent également un rôle prépondérant dans ce marché très fragmenté.

Bombardier dégage un avantage stratégique de son important parc de véhicules dans des marchés clés et de ses grandes compétences en entretien de parcs. Les droits de propriété intellectuelle, une chaîne d'approvisionnement complète pour les matériaux et une capacité éprouvée viennent assurer la compétitivité de Bombardier dans le secteur des services.

PART DE MARCHÉ

Bombardier a modifié sa définition du segment de services en excluant le Japon et en réévaluant le marché européen (en excluant le parc de véhicules âgés de plus de 40 ans), conformément aux pratiques de l'industrie.

Selon cette définition, le marché mondial accessible des services ferroviaires est évalué à environ 13,7 milliards \$ pour l'année civile 2004, contre 12,4 milliards \$ pour l'année précédente. Compte non tenu de l'incidence des taux de change, le marché des services s'est accru de 2%. La répartition géographique du marché a été semblable pour les deux années. L'Europe représente le plus grand marché des services avec environ 56% du marché mondial accessible, suivie par l'Amérique du Nord avec environ 22%, l'Asie-Pacifique avec 6% et les autres régions totalisant 16%.

Bombardier a conservé sa position de chef de file dans un marché très fragmenté avec une part de marché se situant à 9%, soit au même niveau que l'an dernier. La part de marché est calculée en fonction des revenus annuels générés sur le marché accessible. Bombardier exerce près de 90% de ses activités de services en Europe.

PERSPECTIVES

Le marché accessible des services devrait s'accroître pour atteindre en 2005 un niveau légèrement supérieur à celui de 2004. Le marché mondial accessible des services devrait connaître un taux de croissance annuel composé de 2% à 5% au cours des trois prochaines années. Le rythme auquel les activités de services sont imparties, le progrès soutenu de la libéralisation de l'industrie du transport sur rail et l'émergence de nouveaux exploitants privés dans le transport de passagers et de marchandises en Europe sont au nombre des facteurs qui auront une incidence sur le taux de croissance. Bombardier est bien positionnée pour profiter de cette croissance puisqu'elle a le plus important parc de matériel roulant et réalise les taux de livraisons les plus élevés de matériel roulant neuf.

IV Autres

Systèmes de transport

Bombardier développe, conçoit, construit et entretient des systèmes de transport allant des systèmes de transport urbain de grande capacité aux systèmes de navette aéro-

portuaire et de monorail. Bombardier fournit également des services d'exploitation et d'entretien pour des systèmes complètement automatisés.

Au cours de l'exercice 2005, Bombardier a mis en service le système de monorail de Las Vegas, aux États-Unis, la ligne 1 du Nottingham Express Transit, au Royaume-Uni, et le système de tramway de la ville d'Eskisehir, en Turquie. Par ailleurs, quand le financement d'un projet de concession de 35 ans à Yong-In a été conclu, Bombardier, en consortium avec des entrepreneurs locaux, a obtenu un contrat pour la fourniture du premier réseau de transport coréen, dont 100% du financement était confirmé au moment de la signature de l'entente de mise en œuvre. Enfin, Bombardier a effectué avec succès l'amélioration du système de contrôle ferroviaire existant à l'aéroport international Seattle-Tacoma au moyen de la solution de contrôle ferroviaire par radio-communication CITYFLO 650, et ce, sans perturber le service aux passagers et en avance sur l'échéancier.

INDUCTEURS DE MARCHÉ

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

CONCURRENCE

Les concurrents internationaux de Bombardier, comme Alstom et Siemens, ont des compétences en systèmes de transport bien établies sur le marché.

De plus, des sociétés d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction, comme Bechtel Corporation, SNC-Lavalin inc. et Dragados S.A., sont également actives dans le secteur du développement de projets de transport sur rail.

Mitsubishi Heavy Industries Ltd., Poma-Otis Transportation Systems et Doppelmayr Cable Car GmbH sont les principaux concurrents de Bombardier dans le domaine des navettes automatisées. Hitachi et KL Monorail sont très présentes sur le marché du monorail.

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

PART DE MARCHÉ

La valeur du marché mondial des systèmes de transport est d'environ 700 millions \$, comparativement à 7,9 milliards \$ l'année dernière. La baisse de 7,2 milliards \$ est surtout imputable à un montant record enregistré au cours de l'année 2003 alors qu'avait été attribué le projet de partenariat entre le secteur public et le secteur privé visant le métro de Londres pour un montant de 5,7 milliards \$. La baisse résulte également du très faible niveau d'activité durant l'année 2004, période pendant laquelle seulement deux contrats importants pour de nouveaux systèmes ont été octroyés, l'un en Corée et l'autre à Dubaï. La taille moyenne annuelle du marché des systèmes de transport au cours des cinq dernières années s'est établie à 3,9 milliards \$, ce qui comprend l'intégration des systèmes, les services d'ingénierie, les services connexes et l'approvisionnement en matériel comme le matériel roulant, les systèmes d'automatisation et de contrôle ainsi que l'exploitation et l'entretien.

L'Asie-Pacifique représentait le plus grand marché des systèmes de transport pour l'année civile 2004, comptant pour environ 57% du marché mondial total des systèmes de transport, suivie par l'Europe à environ 29% et les autres pays totalisant 14% (l'année précédente, l'Europe comptait pour 83% du marché, l'Asie-Pacifique pour 13% et l'Amérique du Nord pour 4%).

Avec une part de marché de 40% pour l'année civile 2004 en regard de 44% pour l'année précédente, Bombardier a conservé sa position de chef de file sur le marché des systèmes de transport. Bombardier détermine sa part de marché annuelle selon une moyenne calculée en fonction de la valeur totale des commandes dans l'ensemble du marché au cours des cinq dernières années, conformément aux pratiques de l'industrie. L'ensemble du marché et la part de marché comprennent des produits inclus dans les commandes de systèmes de transport, y compris le matériel roulant et la signalisation, puisqu'ils sont inclus dans le marché du transport sur rail visé par les contrats clés en main.

PERSPECTIVES

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

- Compte tenu de l'obtention prévue de commandes importantes, le marché des systèmes de transport devrait dépasser annuellement le seuil des 1,5 milliard \$ au cours des trois prochaines années.

Systèmes de contrôle ferroviaire

Le portefeuille de systèmes de contrôle ferroviaire de Bombardier couvre la gamme complète des systèmes de transport en commun et des systèmes de grandes lignes. Les systèmes de transport en commun couvrent les systèmes manuels, les systèmes automatisés et les systèmes basés sur les communications. Les systèmes de grandes lignes vont des systèmes traditionnels jusqu'à la technologie de système de gestion du trafic ferroviaire européen («ERTMS»).

- Bombardier a obtenu l'acceptation définitive de la cabine de conducteur *EBI Cab* en Allemagne. L'acceptation de ce produit, compatible avec le système ERTMS, est un jalon important qui permet d'ouvrir la voie à l'approvisionnement du marché allemand et de tirer parti des synergies avec d'autres divisions. En Italie, la division Systèmes de contrôle ferroviaire a achevé le développement de l'équipement en bordure de voie *EBI Link* pour un contrat visant l'utilisation de la technologie ERTMS.
- L'investissement continu dans le développement de produits ERTMS a également mené à l'obtention de contrats en Europe et en Asie au cours de 2004. En Corée, la division Systèmes de contrôle ferroviaire a décroché la commande d'une solution ERTMS pour des systèmes embarqués de protection automatique de train et des systèmes en bordure de voie.
- Par suite des progrès réalisés dans un projet pilote à Mannheim, en Allemagne, une entente a été conclue avec DB visant l'approvisionnement en systèmes d'enclenchement électronique. Cette entente est une percée qui permet à Bombardier de devenir un fournisseur en systèmes d'enclenchement électronique de DB, en Allemagne, un marché antérieurement inaccessible à Bombardier, et de garantir sa position sur le marché allemand des systèmes d'enclenchement électronique pour au moins les dix prochaines années.
- Bombardier a conclu avec Metro Madrid sa première entente en Europe pour le système de signalisation automatisé basé sur les communications *CITYFLO 450*. Le nouveau système remplacera progressivement les systèmes de signalisation, sans interruption du service. La portée du contrat comprend l'approvisionnement,

l'installation, les essais et la mise en service de la solution CITYFLO 450 pour les lignes 1 et 6, couvrant au total 40,2 km et 54 stations.

INDUCTEURS DE MARCHÉ

- Les principaux inducteurs qui influent sur le marché de la signalisation sont la migration de la technologie analogique à la technologie informatique, la standardisation du marché des grandes lignes et l'automatisation et l'exploitation de systèmes sans conducteur dans le secteur des transports en commun.
- Une grande partie de l'infrastructure actuelle de signalisation et de contrôle des grandes lignes est fondée sur des systèmes qui ont été développés et mis en œuvre il y a une trentaine d'années. Afin d'accroître la capacité des tronçons stratégiques et d'améliorer les tronçons pour qu'ils permettent une plus grande vitesse, la technologie de signalisation a migré vers la technologie informatisée offrant une fiabilité accrue.
- La migration de la technologie en bordure de voie est donc suivie par le remplacement partiel ou complet du matériel embarqué des parcs existants.
- L'ERTMS, nouvelle norme européenne pour les systèmes de contrôle ferroviaire, permettra de pénétrer des marchés auparavant inaccessibles, puisqu'elle remplacera les grands systèmes de signalisation propres à chaque pays et constituera une condition préalable aux services ferroviaires transfrontaliers en Europe. Les produits compatibles avec l'ERTMS deviendront la norme en Europe et seront de plus en plus acceptés ailleurs. La croissance de l'ERTMS en Europe découle en grande partie du financement des exploitants nationaux effectué par l'Union européenne.
- Dans le secteur des transports en commun, on constate une tendance vers l'automatisation et l'exploitation de systèmes sans conducteur, particulièrement les systèmes de commande de rames basés sur les communications (« CBTC ») qui satisfont aux exigences des clients en matière de capacité accrue et d'interruption minimale de l'exploitation durant la mise en œuvre.

CONCURRENCE

Les concurrents importants dans le marché des systèmes de contrôle ferroviaire sont Alstom, Siemens et Ansaldo. Des sociétés spécialisées dans la signalisation pour le transport sur rail, comme Alcatel SA et Invensys plc, sont également actives sur ce marché.

Bombardier est bien positionnée dans le secteur des transports en commun grâce à sa technologie de pointe

et a réalisé une percée dans les systèmes de commande de rames basés sur les communications en obtenant le contrat pour les lignes 1 et 6 de Metro Madrid.

Dans le secteur des trains de grandes lignes, Bombardier offre un portefeuille complet de produits aux pays de l'Europe de l'Ouest et profite d'avantages concurrentiels dans les marchés de croissance, comme la Pologne et la Russie, grâce au succès de coentreprises exploitées avec des fournisseurs locaux de systèmes de signalisation.

Bombardier continue d'investir dans le développement de produits ERTMS pour conserver sa position concurrentielle dans tous les marchés.

PART DE MARCHÉ

Le marché mondial des systèmes de contrôle ferroviaire et de télécommunication accessible aux concurrents internationaux est estimé à 7,0 milliards \$ pour l'année civile 2004 en regard de 6,4 milliards \$ pour l'année précédente. Compte non tenu de l'incidence des taux de change, le marché est demeuré essentiellement inchangé. L'Europe est le plus grand marché, comptant pour environ 70 % du marché mondial accessible, suivie par l'Amérique du Nord pour environ 18 %, l'Asie-Pacifique pour 9 % et les autres pays totalisant 3 %. La division géographique du marché est similaire à celle de l'année précédente. La baisse des commandes de l'Allemagne a été en partie compensée par des investissements dans les infrastructures des pays européens du sud-ouest.

La part de marché de Bombardier, fondée sur le total annuel de commandes reçues, a augmenté à 8 % pour l'année civile 2004 en regard de 6 % l'année précédente, surtout en raison d'une hausse importante dans le secteur des transports en commun attribuable, entre autres, à des commandes obtenues en Espagne, en Roumanie et au Portugal.

PERSPECTIVES

Pour l'année 2005, le marché mondial de la signalisation pour les transports sur rail devrait demeurer essentiellement le même qu'en 2004. Le marché devrait connaître un taux de croissance annuel composé se situant entre 0 % et 2 % au cours des trois prochaines années.

Bombardier Capital

I Sommaire

PORTEFEUILLES

Les portefeuilles de BC se composent des éléments suivants :

PORTEFEUILLES D'ACTIVITÉS POURSUIVIES	DESCRIPTION
Financement de stocks	BC offre du financement de stocks garanti aux détaillants, principalement pour les maisons usinées, les produits nautiques et les véhicules récréatifs motorisés.
Financement de débiteurs	BC offre du financement de débiteurs à l'acquéreur de l'ancien secteur produits récréatifs de la Société (« BPR »).
Avions commerciaux	BC fournit du financement provisoire aux clients achetant des avions régionaux de Bombardier Aéronautique en attendant qu'un financement permanent soit mis en place avec des tiers. BC offre aussi à des tiers du financement à long terme, sous forme de crédit-bail pour les avions commerciaux repris dans le cadre de ventes d'avions commerciaux neufs.
PORTEFEUILLES EN LIQUIDATION PROGRESSIVE	
Avions d'affaires	BC accordait des prêts et des contrats de location-financement à des tiers acheteurs d'avions d'affaires neufs et d'occasion. Ce portefeuille comprend également des avions d'occasion, qui sont des avions repris provenant principalement du secteur aéronautique.
Maisons usinées	BC offrait aux consommateurs américains du financement pour l'achat de maisons usinées.
Autres	BC fournissait des services financiers surtout liés aux portefeuilles de biens de consommation, de matériel industriel et de crédit-bail pour wagons.

RÉALISATIONS

Au cours de l'exercice 2005, BC a continué à miser sur ses principales compétences, surtout en financement de stocks, tout en poursuivant la réduction de ses portefeuilles en

liquidation progressive. Des progrès substantiels ont été réalisés dans la réduction des portefeuilles en liquidation progressive, ce qui a permis d'améliorer le profil de risque d'ensemble de BC.

II Analyse des résultats

	2005	2004
Résultats		
Revenus sectoriels	426 \$	493 \$
BAI	29 \$	53 \$
Actifs moyens sous gestion	4 329 \$	5 321 \$
Portefeuilles (avant provision pour pertes sur créances)		
Financement de stocks	2 069 \$	1 865 \$
Financement de débiteurs ¹	59	63
Avions commerciaux		
Financement provisoire	1 000	516
Crédit-bail à long terme	218	282
	1 218	798
Total des portefeuilles d'activités poursuivies	3 346	2 726
Portefeuilles en liquidation progressive	510	930
	3 856 \$	3 656 \$

¹ Représente le financement offert à BPR.

ACTIFS MOYENS SOUS GESTION

Les actifs moyens sous gestion représentent la moyenne, pour les périodes correspondantes, des débiteurs financiers, des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation présentés au bilan (avant la provision pour pertes sur créances), des actifs du portefeuille de crédit-bail pour wagons et des actifs des autres portefeuilles hors bilan.

La diminution de 992 millions \$ est principalement attribuable :

- à la réduction des portefeuilles en liquidation progressive.

En partie contrebalancée par :

- une hausse des portefeuilles de financement provisoire d'avions commerciaux et de financement de stocks.

PORTEFEUILLES HORS BILAN

BC gère également un portefeuille hors bilan de crédit-bail pour wagons et d'autres portefeuilles hors bilan, totalisant respectivement 602 millions \$ et 29 millions \$ au 31 janvier 2005, en regard de respectivement 651 millions \$ et 63 millions \$ au 31 janvier 2004. Ce changement est surtout attribuable à la vente de 29 millions \$ de contrats de location-exploitation de wagons hors bilan ainsi qu'à la liquidation progressive continue des autres portefeuilles hors bilan.

Le crédit-bail pour wagons consiste à louer à des tiers des wagons à marchandises et à offrir un service complet d'entretien ou des services de gestion à des propriétaires et à des utilisateurs de wagons à marchandises sur les marchés nord-américains. BC achète des wagons à marchandises auprès d'un tiers fabricant et signe par la suite un contrat de cession-bail avec une institution financière. Depuis l'exercice 2004, BC n'effectue plus de transactions dans ce portefeuille.

En contrepartie d'honoraires à la juste valeur, BC gère des portefeuilles, actuellement en liquidation progressive, de prêts visant des maisons usinées et faisant l'objet de titrisations publiques. L'encours de ces portefeuilles au 31 janvier 2005 totalisait 1,0 milliard \$ (1,2 milliard \$ au 31 janvier 2004).

REVENUS SECTORIELS

La baisse de 67 millions \$ est conforme à la réduction des actifs moyens sous gestion.

BAI

Le recul de 24 millions \$ s'explique essentiellement par :

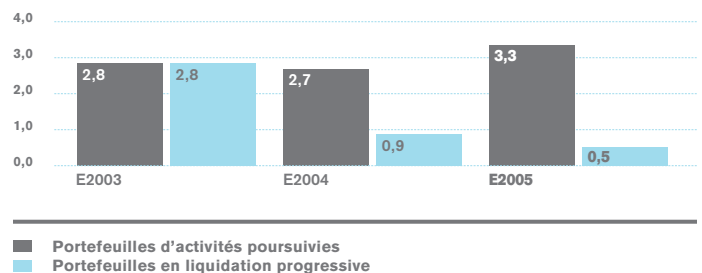
- le paiement de 19 millions \$ relatif au rachat d'options d'achat liées aux billets encaissables/remboursables échéant en 2013 par suite de la révision à la baisse des cotes de crédit de la Société en novembre 2004; et
- la baisse de la marge nette découlant de la réduction des portefeuilles en liquidation progressive.

En partie contrebalancés par :

- les charges autres que d'intérêt moins élevées et par une qualité du crédit qui tend à s'améliorer, ce qui se traduit par des besoins moindres en provisions.

III Portefeuilles d'activités poursuivies et en liquidation progressive

DÉBITEURS FINANCIERS ET ACTIFS LOUÉS EN VERTU DE CONTRATS DE LOCATION-EXPLOITATION ET AUTRES
(EN MILLIARDS DE \$)

**PORTEFEUILLES D'ACTIVITÉS POURSUIVIES****Financement de stocks**

La hausse de 204 millions \$ est principalement attribuable à une augmentation de la demande de la part des détaillants, tout particulièrement dans les segments produits nautiques et véhicules récréatifs.

Dans le cadre de la vente du secteur produits récréatifs réalisée au cours de l'exercice 2004, BC a conclu une entente de financement de stocks avec l'acheteur sur un montant maximum de 750 millions \$ pour une période renouvelable de cinq ans. En vertu de cette entente, BC agit à titre de fournisseur exclusif du financement garanti de stocks aux détaillants de produits fabriqués par BPR (à l'exception des moteurs hors-bord). BC a convenu de ne pas fournir aux détaillants de financement garanti de stocks relatifs aux produits de concurrents directs de BPR pendant la durée de l'entente (sauf pour des moteurs hors-bord). Au 31 janvier 2005, 27,7 %, ou 572 millions \$, du total du portefeuille de financement de stocks étaient liés à cette entente.

Financement de débiteurs

Au cours de l'exercice 2004, BC a conclu une entente de financement de débiteurs avec BPR. L'entente vise un montant maximum de 115 millions \$ et vient à échéance en juin 2005. BC finance les débiteurs, sous réserve de certains critères d'admissibilité, des filiales américaines et européennes de BPR. Le financement s'effectue en dollars américains et le risque de change est assumé par BPR. L'encours du portefeuille aux 31 janvier 2005 et 2004 était entièrement lié à cette entente.

Avions commerciaux

La hausse de 420 millions \$ est essentiellement attribuable au portefeuille de financement provisoire. Au 31 janvier 2005, l'encours du portefeuille de financement provisoire s'élevait à 1,0 milliard \$ en comparaison de 516 millions \$ au 31 janvier 2004.

La direction s'est fixée une limite de 1,0 milliard \$ pour l'encours du portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux. Le financement réalisé pour quatre lignes aériennes représentait environ 79 % de l'encours total du portefeuille au 31 janvier 2005.

En janvier 2005, BC a mis en place une facilité de financement de 364 jours de 1,5 milliard \$ avec un tiers selon laquelle BC peut vendre certains débiteurs financiers liés au financement provisoire d'avions commerciaux à une structure d'accueil. Le tiers investisseur s'est engagé à financer 55 % de l'encours des débiteurs financiers d'origine transférés à la structure d'accueil. Au 31 janvier 2005, BC a transféré des débiteurs financiers totalisant 306 millions \$ à la structure d'accueil dans laquelle il détient une participation subordonnée de 137 millions \$; BC a aussi fourni des améliorations de termes de crédit limitées. Cette participation est incluse dans le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux. Relativement à cette opération, BC fournit à la structure d'accueil des services de gestion en contrepartie d'honoraires à la juste valeur. Cette opération n'a eu aucune incidence importante sur les états consolidés des résultats. Une facilité de financement permanente devrait remplacer cette facilité de 364 jours avant son échéance.

PORTEFEUILLES EN LIQUIDATION PROGRESSIVE

Des progrès importants ont été réalisés en matière de réduction des portefeuilles en liquidation progressive au cours de l'exercice 2005. Les débiteurs financiers et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation liés aux portefeuilles en liquidation progressive ont été réduits de 45 %, ou 420 millions \$, au cours de l'exercice 2005, surtout par suite d'une réduction des portefeuilles d'avions d'affaires, de maisons usinées et de biens de consommation découlant de remboursements de prêts.

PERSPECTIVES

Les portefeuilles d'activités poursuivies font l'objet d'une évaluation régulière quant à leur place dans le cadre stratégique, leur rentabilité, la disponibilité de financement et le profil de risque. Ces évaluations, en plus des conditions du marché et de la conjoncture économique, peuvent influencer sur l'orientation et les perspectives futures des portefeuilles d'activités poursuivies. BC prévoit continuer la réduction de ses portefeuilles en liquidation progressive et les réduire d'environ 20 % au cours du prochain exercice.

IV Autres

PROVISION POUR PERTES SUR CRÉANCES

La provision pour pertes sur créances a diminué pour s'établir à 46 millions \$ au 31 janvier 2005 contre 57 millions \$ au 31 janvier 2004, surtout en raison de la qualité générale du crédit qui tend à s'améliorer. La provision pour pertes sur créances en pourcentage du total des débiteurs financiers s'est établie respectivement à 0,5 % et à 7,1 % au 31 janvier 2005 pour les portefeuilles d'activités poursuivies et les portefeuilles en liquidation progressive, en regard respectivement de 1,2 % et 4,2 % au 31 janvier 2004. En comparaison des portefeuilles en liquidation progressive, les portefeuilles d'activités poursuivies nécessitent un pourcentage moindre de provision, étant donné leur profil de risque de crédit moins élevé résultant des améliorations des termes de crédit comme des ententes de rachat, des garanties d'emprunt et de meilleures positions relatives aux garanties et aux ratios prêt/valeur.

SERVICES IMMOBILIERS

Par l'entremise des Services immobiliers de Bombardier, des revenus sont générés par la vente de terrains à des promoteurs immobiliers, dans le cadre du développement d'un ensemble résidentiel urbain, assorti d'infrastructures commerciales et de services intégrées, sur les terrains adjacents aux installations de Bombardier Aéronautique à Montréal. D'autres revenus proviennent de la mise en valeur des actifs immobiliers de Bombardier appelés à changer de vocation ainsi que des activités qui visent à répondre aux besoins immobiliers d'autres activités de Bombardier.

Liquidités et sources de financement

I Situation financière

BOMBARDIER

Total des actifs

Les actifs consolidés des secteurs manufacturiers totalisaient 15,9 milliards \$ au 31 janvier 2005 en regard de 15,4 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette hausse découle principalement :

- d'une augmentation des espèces et quasi-espèces;
- de l'incidence de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro et à d'autres devises de l'Europe de l'Ouest, s'élevant à environ 300 millions \$;
- d'une hausse des autres actifs; et
- d'une hausse des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres.

En partie compensées par :

- une baisse de l'investissement de Bombardier dans BC, surtout attribuable au versement d'un dividende de 450 millions \$ par BC à Bombardier;
- une baisse des stocks;
- une diminution des débiteurs; et
- une réduction des immobilisations corporelles.

Débiteurs

Les débiteurs totalisaient 1,5 milliard \$ au 31 janvier 2005 comparativement à 1,7 milliard \$ au 31 janvier 2004. Cette diminution est d'abord imputable à la réduction des créances à recevoir à la suite du règlement conclu avec DaimlerChrysler AG à l'égard de tous les litiges non réglés découlant de l'acquisition d'Adtranz par la Société.

Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres atteignaient 249 millions \$ au 31 janvier 2005 par rapport à 86 millions \$ au 31 janvier 2004. Cette augmentation s'explique principalement par l'application prospective de la nouvelle convention comptable pour les avions du programme de multipropriété selon laquelle la valeur comptable des avions utilisés dans le cadre du programme est transférée au poste des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres.

Stocks nets

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

Les stocks bruts totalisaient 7,1 milliards \$ (4,0 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 31 janvier 2005, comparativement à 7,2 milliards \$ (4,3 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 31 janvier 2004. Cette baisse des stocks bruts est surtout attribuable à :

- une réduction des stocks du secteur transport en raison du moment de la réalisation de travaux dans le cadre des contrats.

En partie compensée par :

- l'incidence de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro et à d'autres devises de l'Europe de l'Ouest, s'élevant à 130 millions \$.

Les avances et les facturations progressives totalisaient 5,4 milliards \$ au 31 janvier 2005 en regard de 5,6 milliards \$ au 31 janvier 2004, dont 2,4 milliards \$ et 2,7 milliards \$ étaient présentés à titre de passifs respectivement au 31 janvier 2005 et 2004. Cette baisse du total des avances et des facturations progressives est surtout due :

- à la réduction des avances dans le secteur transport en raison de la diminution du total des commandes au cours de l'exercice 2005 par rapport à l'exercice 2004; et
- au reclassement d'avances de clients liées à LR Jet Corporation (voir la rubrique « Entités à détenteurs de droits variables » du présent rapport pour plus de précisions).

En partie compensés par :

- l'augmentation des avances dans le secteur aéronautique principalement liée aux avions d'affaires; et
- l'incidence de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro et à d'autres devises de l'Europe de l'Ouest, s'élevant à 150 millions \$.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles totalisaient 3,3 milliards \$ au 31 janvier 2005 en regard de 3,5 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette réduction s'explique surtout par :

- l'amortissement qui excède les acquisitions nettes d'immobilisations corporelles.

En partie compensé par :

- l'incidence de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro et à d'autres devises de l'Europe de l'Ouest, s'élevant à environ 40 millions \$.

Autres actifs

Les autres actifs atteignaient 914 millions \$ au 31 janvier 2005 comparativement à 726 millions \$ au 31 janvier 2004. Cet écart est surtout attribuable à la hausse des créances liées à des contrats de location et de l'encaisse affectée en raison de la consolidation de certaines entités (voir la rubrique « Entités à détenteurs de droits variables » du présent rapport pour plus de précisions).

Créditeurs et frais courus

Les créiteurs et frais courus atteignaient 7,1 milliards \$ au 31 janvier 2005 comparativement à 6,5 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette augmentation découle principalement :

- de la progression de 163 millions \$ des revenus reportés à la suite de la modification prospective de convention comptable relative aux ventes de parts d'avion;
- de l'incidence de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro, à d'autres devises de l'Europe de l'Ouest ainsi qu'au dollar canadien de l'ordre de 150 millions \$; et
- de l'augmentation de la provision pour garantie de produits dans le secteur transport.

Dette à long terme

La dette à long terme totalisait 3,1 milliards \$ au 31 janvier 2005 en regard de 2,1 milliards \$ au 31 janvier 2004. Cette hausse est surtout imputable :

- à l'émission en avril 2004 de 500 millions \$ de billets portant intérêt au taux de 6,3% venant à échéance en 2014, et de 250 millions \$ de billets portant intérêt au taux de 7,45% venant à échéance en 2034; et
- au reclassement d'avances de clients liées à LR Jet Corporation et à la consolidation de certaines entités totalisant 246 millions \$ (voir la rubrique « Entités à détenteurs de droits variables » du présent rapport pour plus de précisions).

BC

Débiteurs financiers

Les débiteurs financiers étaient de 3,6 milliards \$ au 31 janvier 2005 par rapport à 3,1 milliards \$ au 31 janvier 2004.

BOMBARDIER

	2005	2004
Perte découlant des activités poursuivies	(85) \$	(166) \$
Éléments hors caisse	561	844
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	185	(1 174)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	661	(496)
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	(273)	(184)
Flux de trésorerie disponibles	388	(680)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (à l'exclusion des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles)	30	1 138
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	548	289
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	115	142
Flux de trésorerie liés aux activités poursuivies	1 081	889
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	-	(164)
Augmentation nette des espèces et quasi-espèces	1 081 \$	725 \$

Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

L'accroissement de 1,2 milliard \$ est principalement attribuable aux variations nettes des soldes hors caisse

Cette progression est principalement attribuable à :

- une augmentation des portefeuilles de financement provisoire d'avions commerciaux et de financement de stocks.

En partie compensée par :

- une réduction des portefeuilles en liquidation progressive.

Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres totalisaient 225 millions \$ au 31 janvier 2005 comparativement à 472 millions \$ au 31 janvier 2004. Cette baisse découle principalement :

- d'une diminution des portefeuilles d'avions commerciaux; et
- d'une réduction des portefeuilles en liquidation progressive, et surtout du portefeuille d'avions d'affaires.

Autres actifs

Les autres actifs s'élevaient à 365 millions \$ au 31 janvier 2005 par rapport à 725 millions \$ au 31 janvier 2004. Cette diminution résulte principalement du remboursement du prêt consenti par BC au cours de l'exercice 2004 relative à une opération de financement conclue aux fins de la gestion de la dette à terme.

Pour une analyse approfondie de la situation financière de BC, veuillez consulter la rubrique « BC » du présent rapport de gestion.

II Flux de trésorerie

Le tableau suivant présente les flux de trésorerie pour les exercices 2005 et 2004 tels qu'ils figurent dans les états consolidés des flux de trésorerie :

liés à l'exploitation. Les soldes de l'exercice 2004 avaient subi l'influence défavorable de hausses des débiteurs et des stocks d'avions d'occasion d'environ 1,1 milliard \$

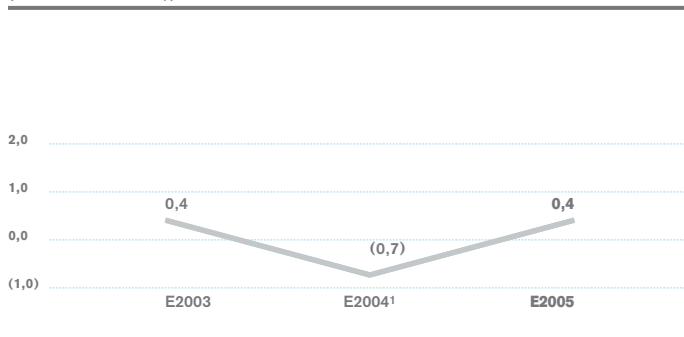
après l'abandon de certaines activités de financement avec BC (voir la note 21 – Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation afférente aux états financiers consolidés).

Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles

La hausse nette de 89 millions \$ est principalement attribuable à un produit tiré de la vente d'immobilisations corporelles inférieur de 82 millions \$ au cours de l'exercice 2005 en regard de l'exercice 2004.

Flux de trésorerie disponibles

(EN MILLIARDS DE \$)



¹ Incluant une incidence ponctuelle négative de 1,1 milliard \$ pour BC.

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

	AÉRONAUTIQUE	TRANSPORT	TOTAL
BAII	190 \$	(139) \$	51 \$
Éléments hors caisse :			
Amortissement			
Outillage des programmes	244	–	244
Autres	121	138	259
Gain à la cession d'immobilisations corporelles	(2)	(3)	(5)
Rémunération à base d'actions	5	4	9
Éléments spéciaux	–	172	172
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	193	(84)	109
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	(198)	(75)	(273)
Flux de trésorerie disponibles par secteur	553 \$	13 \$	566
Impôts sur les bénéfices et intérêts débiteurs, nets ¹			(178)
Flux de trésorerie disponibles			388 \$

¹ Les impôts sur les bénéfices et les intérêts débiteurs, nets ne sont pas alloués aux secteurs.

Les flux de trésorerie disponibles par secteur susmentionnés s'expliquent surtout par :

- **Secteur aéronautique** – le BAIIA de 555 millions \$ et les variations nettes positives des soldes hors caisse liés à l'exploitation, en partie compensés par les acquisitions nettes d'immobilisations corporelles.
- **Secteur transport** – les flux de trésorerie avant les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation de 172 millions \$, en partie compensés par les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation et les acquisitions nettes d'immobilisations corporelles. Les variations nettes négatives des soldes hors caisse sont principalement attribuables à une baisse du total des avances et des facturations progressives et aux paiements effectués dans le cadre de la proposition de restructuration discutée précédemment, partiellement compensés par une diminution des stocks bruts.

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (à l'exclusion des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles)

Les flux de trésorerie pour l'exercice 2005 reflètent surtout :

- le produit net de 209 millions \$ se rapportant au règlement de la réclamation relative à Adtranz; et
- le versement de dividendes de 450 millions \$ par BC. Partiellement compensés par :
- le remboursement de 450 millions \$ de prêts subordonnés à BC; et
- des avances nettes de 73 millions \$ à BC.

Les flux de trésorerie pour l'exercice 2004 reflètent principalement :

- le produit net de 692 millions \$ se rapportant aux ventes du secteur produits récréatifs, des Services à l'aviation militaire et de l'aéroport municipal de Belfast; et
- des avances nettes et des prêts subordonnés de BC d'un montant de 564 millions \$.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie pour l'exercice 2005

reflètent essentiellement :

- le produit net de l'émission de 750 millions \$ de billets. En partie compensé par :
- le versement de dividendes totalisant 146 millions \$.

Les flux de trésorerie pour l'exercice 2004 reflètent surtout :

- le produit net de l'émission de 370 millions d'actions classe B (droits de vote limités) totalisant 807 millions \$.

Partiellement compensé par :

- une baisse nette de 287 millions \$ des emprunts à court terme;
- un remboursement de 136 millions \$ de dette à long terme; et
- le versement de dividendes totalisant 138 millions \$.

Compte tenu des éléments susmentionnés, les espèces et quasi-espèces s'élevaient à 2,3 milliards \$ au 31 janvier 2005 en regard de 1,2 milliard \$ au 31 janvier 2004.

BC

	2005	2004
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	61 \$	117 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	210	948
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(213)	(1 272)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	(5)	21
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	53 \$	(186) \$

Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

La baisse de 56 millions \$ est surtout attribuable à la réduction continue des portefeuilles en liquidation progressive et au paiement de 19 millions \$ relatif au rachat au cours de l'exercice 2005 des options d'achat liées aux billets encaissables/remboursables par anticipation.

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

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

- le remboursement du prêt totalisant 311 millions \$ consenti par BC au cours de l'exercice 2004 dans le cadre de l'opération de financement conclue aux fins de la gestion de la dette à terme;
- une diminution nette des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation de 208 millions \$; et
- des avances nettes de Bombardier de 73 millions \$.

En partie compensés par :

- une hausse nette des débiteurs financiers de 460 millions \$, surtout dans le portefeuille d'avions commerciaux.

Les flux de trésorerie de l'exercice 2004

reflètent principalement :

- une diminution nette des débiteurs financiers de 1,5 milliard \$, principalement dans les portefeuilles en liquidation progressive; et
- une baisse nette des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation de 331 millions \$, principalement dans les portefeuilles en liquidation progressive.

Partiellement compensées par :

- des avances nettes et des prêts subordonnés de 564 millions \$ à Bombardier; et
- le prêt totalisant 311 millions \$ consenti par BC dans le cadre d'une opération de financement conclue aux fins de la gestion de la dette à terme.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés au cours de l'exercice 2005

reflètent essentiellement :

- le remboursement de dette à long terme de 559 millions \$.

Partiellement compensé par :

- le produit net de l'émission de 287 millions \$ de dette relative à la titrisation liée au financement de stocks; et
- la variation nette des emprunts à court terme de 59 millions \$.

Les flux de trésorerie utilisés au cours l'exercice 2004

reflètent surtout :

- les remboursements d'emprunts à court terme et de dette à long terme totalisant 2,2 milliards \$.

En partie compensés par :

- le produit net de l'émission de dette à long terme totalisant 904 millions \$.

III Sources de financement

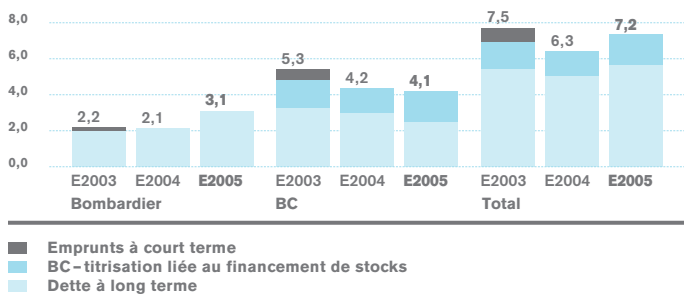
Les détails des montants disponibles et des montants en cours des facilités de crédit bancaires, ainsi que le montant de l'encours des emprunts aux 31 janvier 2005 et 2004 figurent à la note 9 – Emprunts à court terme et à la note 11 – Dette à long terme, afférentes aux états financiers consolidés.

Les sources de financement à court terme disponibles étaient comme suit aux 31 janvier :

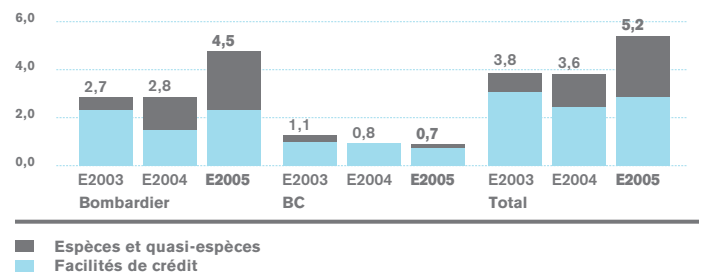
	2005			
	FACILITÉS DE CRÉDIT CONFIRMÉES	MONTANTS DISPONIBLES	ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES	SOURCES DE FINANCEMENT À COURT TERME DISPONIBLES
BOMBARDIER	6 519 \$	2 199 \$	2 291 \$	4 490 \$
BC	900	600	64	664
	7 419 \$	2 799 \$	2 355 \$	5 154 \$

	2004			
	FACILITÉS DE CRÉDIT CONFIRMÉES	MONTANTS DISPONIBLES	ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES	SOURCES DE FINANCEMENT À COURT TERME DISPONIBLES
BOMBARDIER	5 925 \$	1 587 \$	1 210 \$	2 797 \$
BC	997	765	11	776
	6 922 \$	2 352 \$	1 221 \$	3 573 \$

EMPRUNTS TOTAUX
(EN MILLIARDS DE \$)



SOURCES DE FINANCEMENT DISPONIBLES À COURT TERME
(EN MILLIARDS DE \$)



BOMBARDIER

Le tableau qui suit présente la variation des sources de financement à court terme disponibles pour l'exercice 2005 :

Solde au 31 janvier 2004	2 797 \$
Produit de l'émission de billets portant intérêt aux taux de 6,3% et de 7,45%	750
Flux de trésorerie disponibles générés	388
Nouvelles facilités de lettres de crédit européennes	369
Écart de conversion positif sur les facilités de crédit confirmées découlant de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à l'euro et au dollar canadien	316
Paiement reçu dans le cadre du règlement de la réclamation relative à Adtranz	209
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	115
Réduction des lettres de crédit prélevées (déduction faite du change)	18
Dividendes versés	(146)
Réduction des tranches de 364 jours des facilités de crédit confirmées	(91)
Avances nettes et prêts subordonnés à BC	(73)
Remboursement de dette à long terme	(73)
Autres	(89)
Solde au 31 janvier 2005	4 490 \$

La tranche de 364 jours de la facilité de crédit européenne de 492 millions € (642 millions \$) ainsi que la totalité de la facilité de crédit nord-américaine de 1,4 milliard \$ viennent à échéance au cours de l'exercice 2006. Bombardier s'attend à négocier pendant l'exercice 2006 des facilités de crédit confirmées permettant de répondre aux besoins prévus.

Exercice 2004

- En septembre 2003, Bombardier a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit nord-américaine pour un montant de 730 millions \$ CAN en remplacement de la tranche à court terme de 750 millions \$ CAN de la facilité de crédit nord-américaine.
- En juillet 2003, Bombardier a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit européenne. Cette

tranche de la facilité, totalisant 560 millions €, a remplacé la tranche à court terme de 600 millions € de la facilité de crédit européenne.

- En juillet 2003, Bombardier a remboursé, à l'échéance, des débetures totalisant 150 millions \$ CAN (106 millions \$).
- En avril 2003, la Société a émis 370 millions d'actions classe B (droits de vote limités) au prix de 3,25 \$ CAN l'action. Le produit net de cette émission a totalisé 1170 millions \$ CAN (807 millions \$), déduction faite des frais d'émission de 33 millions \$ CAN (23 millions \$).

BC

Le tableau qui suit présente la variation des sources de financement à court terme disponibles pour l'exercice 2005 :

Solde au 31 janvier 2004	776 \$
Remboursement du prêt consenti par BC au cours de l'exercice 2004 dans le cadre d'une opération de financement conclue aux fins de la gestion de la dette à terme	311
Émission de 350 millions \$ CAN de titres adossés à des créances mobilières	287
Cessions nettes d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	208
Avances nettes de Bombardier	73
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	61
Remboursement de dette à long terme	(559)
Augmentation nette des débiteurs financiers	(460)
Réduction de la tranche à court terme de la facilité de titrisation liée au financement de stocks	(97)
Autres	64
Solde au 31 janvier 2005	664 \$

Conformément à la baisse des besoins en liquidités futurs prévus et à la poursuite de la liquidation des portefeuilles en liquidation progressive, BC ne prévoit pas renouveler sa ligne de crédit renouvelable de 600 millions \$ venant à échéance en juillet 2006.

Exercice 2004

Opérations de titrisation

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

Autres

- En novembre 2003, BC a remboursé à l'échéance des billets totalisant 235 millions \$.
- En septembre 2003, BC n'a pas renouvelé deux facilités de crédit renouvelables de 364 jours totalisant respectivement 400 millions \$ et 470 millions \$ CAN (347 millions \$) conformément à la baisse des besoins en liquidités futurs.
- En juillet 2003, BC a remboursé à l'échéance des billets totalisant 100 millions \$ CAN (71 millions \$).
- En mars 2003, BC a mis fin à une facilité bancaire bilatérale non confirmée de 50 millions \$.
- En février 2003, BC a remboursé à l'échéance des débetures totalisant 250 millions \$ CAN (166 millions \$).

IV Situation de trésorerie

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

Le tableau suivant résume l'obligation de Bombardier de faire des paiements futurs sur la dette à long terme, ses obligations en vertu de contrats de location et ses autres obligations au 31 janvier 2005, de même que le moment prévu de ces paiements.

	TOTAL	MOINS DE 1 AN	DE 1 AN À 3 ANS	DE 4 À 5 ANS	PAR LA SUITE
Dette à long terme ¹	3 034 \$	316 \$	594 \$	679 \$	1 445 \$
Obligations en vertu de contrats de location-acquisition ¹	94	25	–	–	69
Obligations en vertu de contrats de location-exploitation ²	1 117	172	348	154	443
Engagements au titre de l'impartition	987	217	386	308	76
Autres obligations ³	449	69	113	96	171
	5 681 \$	799 \$	1 441 \$	1 237 \$	2 204 \$

¹ Les obligations au titre de la dette à long terme et en vertu de contrats de location-acquisition indiquées dans le tableau ci-dessus comprennent les remboursements en capital seulement.

² Comprennent les obligations au titre des opérations de cession-bail et en vertu des contrats de location-exploitation incluses à la note 24 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

³ Comprennent principalement les remboursements de capital relatifs aux obligations de paiements dans le cadre des mesures incitatives à la vente offertes dans le secteur aéronautique.

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

le cours normal des affaires, ne sont pas inclus dans le tableau ci-dessus.

La Société offre des régimes de retraite à prestations déterminées et des régimes d'avantages complémentaires à la retraite, qui sont décrits à la note 23 – Avantages sociaux futurs, afférente aux états financiers consolidés.

Les cotisations futures, aux régimes de retraite capitalisés varient en fonction des rendements réels des actifs des régimes et des autres hypothèses en matière de retraite et n'ont pas été prises en compte dans le tableau précédent.

Les obligations venant à échéance au cours de l'exercice 2006 devraient être remboursées à même les liquidités de Bombardier et les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation.

Le tableau suivant résume l'obligation de BC de faire des paiements futurs sur la dette à long terme et ses obligations en vertu de contrats de location au 31 janvier 2005, de même que le moment prévu de ces paiements :

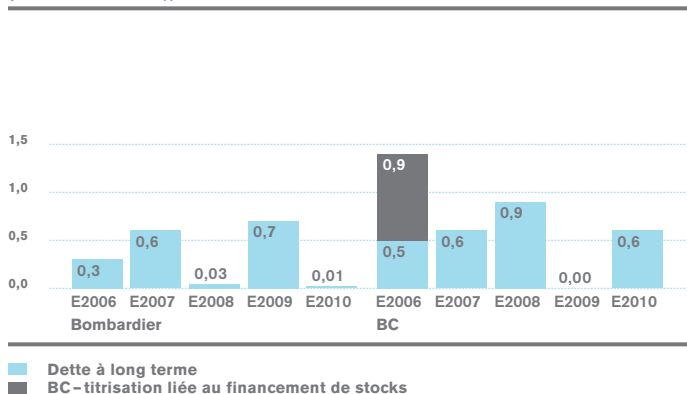
	TOTAL	MOINS DE 1 AN	DE 1 AN À 3 ANS	DE 4 À 5 ANS	PAR LA SUITE
Billets à moyen terme, billets et autres	2 594 \$	503 \$	1 489 \$	571 \$	31 \$
Titrisation liée au financement de stocks	1 182	900	–	–	282
Obligations en vertu de contrats de location-exploitation ¹	991	67	125	139	660
	4 767 \$	1 470 \$	1 614 \$	710 \$	973 \$

¹ Comprennent les obligations au titre des opérations de cession-bail et en vertu des contrats de location-exploitation discutées à la note 24 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

Les obligations venant à échéance au cours de l'exercice 2006 devraient être remboursées à même le produit tiré de la réduction des portefeuilles en liquidation progressive, les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation et les liquidités de BC.

Des facilités bancaires de titrisation liée au financement de stocks bancaires totalisant 300 millions \$, comprises dans les emprunts à court terme, devraient être renouvelées à des niveaux similaires.

REMBOURSEMENTS DE DETTE À LONG TERME - CINQ PROCHAINS EXERCICES (EN MILLIARDS DE \$)



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

Le 30 mars 2005, le conseil d'administration de la Société a décidé de ne pas déclarer de dividendes sur ses actions classe A (droits de vote multiples) et classe B (droits de vote limités) pour l'exercice 2006. Les dividendes sur les actions privilégiées de la Société ne sont pas affectés par cette décision.

Tel que discuté dans la section aéronautique du présent rapport, le total des frais de développement des appareils CSeries est estimé à 2,1 milliards \$. En cas de lancement du programme, l'objectif de la Société est de financer les frais de développement des appareils CSeries également (à raison de un tiers chacun) par les fournisseurs, par les gouvernements et par Bombardier, la part de cette dernière devant être décaissée sur une période de cinq ans. La part de Bombardier devrait être financée à même les liquidités existantes et les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation.

Au 31 janvier 2005, la Société respectait ses engagements bancaires.

V Soutien au crédit

Les ententes régissant la dette à long terme et les facilités de crédit de BC comportent des clauses restrictives en grande partie semblables et des ententes de soutien de la Société connues sous le nom de «keepwell». Les ententes «keepwell» exigent une participation de Bombardier Inc. d'au moins 51 % dans BC et une injection de capitaux propres si certains niveaux minimums de valeur nette n'étaient pas respectés ou si le ratio de couverture des charges fixes devenait inférieur à 1,2. Enfin, ces actes contiennent l'engagement de Bombardier Inc. à maintenir certaines clauses de manquement réciproques existant dans l'entente régissant les débetures de 150 millions \$ CAN (121 millions \$) de la Société exigibles en 2026, ainsi que à fournir de telles clauses dans toutes ses émissions futures de titres d'emprunt.

VI Incidence des cotes de crédit

En novembre 2004, Moody's Investor Services Inc., Standard & Poor's et Dominion Bond Rating Services Ltd. ont révisé à la baisse les cotes de crédit de la Société pour lui attribuer une cote inférieure à une cote de premier ordre. À la suite de ces baisses de cote de crédit :

- BC a racheté, à leur juste valeur de 19 millions \$, les options d'achat liées aux billets encaissables/remboursables par anticipation échéant en 2013. Le coût du rachat a été comptabilisé comme dépense au quatrième trimestre de l'exercice 2005. Les billets encaissables/remboursables par anticipation d'un montant de 300 millions \$ sont maintenant remboursables le 31 mai 2005; et
- la dette à long terme de LR Jet Corporation s'élevant à 154 millions \$ au 31 janvier 2005 (voir la rubrique «Entités à détenteurs de droits variables» du présent rapport) est devenue exigible à la livraison de certains avions au cours des exercices 2006 et 2007.

Les baisses de cote de crédit pourraient aussi entraîner le règlement anticipé d'un ou de plusieurs instruments financiers dérivés régis par un contrat de swap de taux d'intérêt. Les valeurs de règlement estimatives de ces instruments financiers dérivés étaient négligeables au 31 janvier 2005.

Arrangements hors bilan et entités à détenteurs de droits variables

I Arrangements financiers

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

TITRISATIONS DE DÉBITEURS

Le tableau suivant résume les montants vendus, les encours ainsi que les montants disponibles au titre des facilités de Bombardier aux 31 janvier :

	2005			2004		
	TOTAL	VENDUS ET ENCOURS	MONTANTS DISPONIBLES	TOTAL	VENDUS ET ENCOURS	MONTANTS DISPONIBLES
Facilité américaine	70 \$	15 \$	55 \$	125 \$	54 \$	71 \$
Facilité britannique	-	-	-	91	35	56
Facilité française	91	59	32	-	-	-
Facilité allemande	131	131	-	125	45	80
	292 \$	205 \$	87 \$	341 \$	134 \$	207 \$

- En janvier 2005, Bombardier a renouvelé sa facilité américaine confirmée de 364 jours pour la titrisation de débiteurs générés par les activités de fabrication en Amérique du Nord.
- En janvier 2005, Bombardier a obtenu une facilité non confirmée de 70 millions € (91 millions \$) pour la titrisation des débiteurs générés par les activités de Bombardier Transport en France.
- Au cours de l'exercice 2005, la facilité britannique n'a pas été renouvelée. La Société prévoit conclure une nouvelle facilité confirmée d'un montant semblable au cours de l'exercice 2006.
- En décembre 2003, Bombardier a conclu un arrangement d'affacturage de 100 millions € d'une durée de quatre ans pour certains débiteurs générés par les activités allemandes de Bombardier Transport.

En rapport avec les facilités susmentionnées, la Société a reçu des produits de 585 millions \$, 225 millions \$, 155 millions \$ et 288 millions \$ à la vente de débiteurs pour respectivement les facilités américaine, britannique, française et allemande au cours de l'exercice 2005, comparativement à 649 millions \$, 242 millions \$, néant et 94 millions \$ au cours de l'exercice 2004.

AUTRES ARRANGEMENTS

En janvier 2005, BC a mis en place auprès d'un tiers une structure de financement de 364 jours d'un montant de 1,5 milliard \$, discuté dans la section portant sur BC du présent rapport.

En août 2004, la Société a conclu un contrat de cession-bail de 300 millions \$ d'une durée de trois ans avec des tiers. En vertu de ce contrat, la Société peut vendre des avions d'affaires d'occasion à ces tiers qui, à leur tour, les louent à la Société pour une période de 24 mois. La Société a le droit de racheter les avions au cours de la période de location à des prix prédéterminés. Des avions dont la valeur totalisait 105 millions \$ étaient vendus et loués au 31 janvier 2005 relativement à ce contrat de cession-bail.

En contrepartie d'honoraires à la juste valeur, BC gère des débiteurs financiers vendus à des tiers principalement liés aux portefeuilles de prêts liés à ses activités de maisons usinées. L'encours de ces portefeuilles totalisait 1,0 milliard \$ au 31 janvier 2005 (1,2 milliard \$ au 31 janvier 2004).

II Instruments financiers dérivés

La Société gère ses risques en matière de change et de taux d'intérêt au moyen d'une trésorerie centralisée. Les risques de change sont gérés conformément à la politique et aux procédures de la Société en matière de change (la « politique »). La politique exige que chaque secteur détermine tous les risques de change éventuels découlant de ses activités et les couvre selon des critères préétablis.

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

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

Les programmes de couverture de change et de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les contrats de change à terme et les swaps de taux d'intérêt étant normalement maintenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change et les marges de taux d'intérêt sur les éléments couverts.

Des précisions sur les instruments financiers dérivés en cours aux 31 janvier 2005 et 2004 et sur leur juste

valeur marchande sont présentés à la note 22 – Instruments financiers, afférente aux états financiers consolidés.

RISQUE DE CHANGE

Programmes de couverture

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

SECTEUR D'ACTIVITÉ	RISQUES COUVERTS	POLITIQUE DE COUVERTURE ¹
Aéronautique	Les sorties de fonds prévues libellées dans une autre devise que la monnaie fonctionnelle de l'entité, principalement le dollar canadien et la livre sterling.	Couverture d'un minimum de 85 % des risques identifiés pour les trois premiers mois, un minimum de 75 % pour les neuf mois suivants et un minimum de 50 % pour l'année suivante.
Transport	Les rentrées ou sorties de fonds prévues à la suite de revenus ou de coûts libellés dans une autre devise que la monnaie fonctionnelle de l'entité.	Couverture de 100 % des risques de change identifiés.

¹ Des déviations mineures à la politique sont permises sous réserve de limites maximales de risque préétablies.

Contrats de change à terme

La Société a recours à des contrats de change à terme pour gérer le risque de change découlant des revenus et coûts prévus en devises. La Société utilise aussi des contrats de change à terme pour gérer le risque de change découlant de prêts à des tiers et de prêts et débiteurs intersociétés.

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

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

La juste valeur des contrats de change à terme est sensible aux fluctuations de taux de change. Les fluctuations de taux de change donnent lieu à des gains ou pertes de juste valeur sur les contrats de change à terme qui compensent les gains et les pertes sur les flux de trésorerie prévus en devises, en raison des écarts entre les taux de change prévalant sur le marché et les taux de change prévus dans les instruments financiers dérivés.

COÛTS LIBELLÉS EN DEVISES DU SECTEUR AÉRONAUTIQUE

Au 31 janvier 2005, les coûts prévus libellés en devises ainsi que la tranche couverte de ces coûts pour l'exercice 2006 s'établissaient comme suit :

	COÛTS PRÉVUS	TRANCHE COUVERTE (EN %)	TAUX DE COUVERTURE MOYEN PONDÉRÉ
Coûts libellés en :			
dollar canadien	1 800 \$	82	0,7572
livre sterling	295 \$	76	1,7460

Sensibilité

Une variation de un cent de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence d'approximativement 18 millions \$ sur les coûts prévus de l'exercice 2006 dans le secteur aéronautique, compte non tenu des contrats de change à terme, et d'environ 3 millions \$, compte tenu des contrats de change à terme en cours.

Une variation de un cent de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'approximativement 3 millions \$ sur les coûts prévus de l'exercice 2006 dans le secteur aéronautique compte non tenu des contrats de change à terme, et d'environ 1 million \$ compte tenu des contrats de change à terme en cours.

RISQUE DE TAUX D'INTÉRÊT

Swaps de taux d'intérêt

Bombardier conclut des swaps de taux d'intérêt afin d'obtenir une combinaison appropriée de dettes à intérêt fixe et à intérêt variable. De plus, Bombardier conclut des swaps de taux d'intérêt afin de réduire l'incidence des fluctuations de taux d'intérêt sur les engagements financiers et les prêts intersociétés. BC conclut des swaps de taux d'intérêt pour convertir en taux variable le taux d'intérêt fixe de certaines dettes à long terme et de certains débiteurs financiers. BC conclut également des swaps de taux de référence afin d'aligner le taux d'intérêt de référence de certains débiteurs financiers sur celui de certaines dettes à long terme. Les swaps prévoient l'échange de paiements d'intérêt en fonction d'un montant nominal prédéterminé pour une période spécifique.

La juste valeur des swaps de taux d'intérêt est sensible aux fluctuations de taux d'intérêt. Celles-ci donnent lieu à des gains ou pertes de juste valeur sur les dettes à long terme ou les obligations financières, et les swaps de taux d'intérêt, qui s'annulent, en raison des écarts entre les taux d'intérêt prévalant sur le marché et les taux d'intérêt prévus dans les instruments financiers dérivés.

III Engagements et éventualités

Les engagements et éventualités de la Société sont décrits à la note 24 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

GARANTIES DE CRÉDIT ET GARANTIES PORTANT SUR LA VALEUR RÉSIDUELLE

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

Les garanties de crédit sont exercées si, au cours de la période de financement (s'étalant de un an à 20 ans), un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. Les garanties de crédit fournissent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement au tiers bénéficiant de la garantie, afin de réduire les pertes découlant du manquement. La valeur des actifs sous-jacents peut être affectée par un certain nombre de facteurs, dont une période de ralentissement économique. Dans le cas d'un manquement, la Société procède habituellement, à titre de mandataire de la personne bénéficiant de la garantie, à la reprise, remise à neuf et commercialisation sur le marché des actifs sous-jacents. La Société est habituellement rémunérée pour ces services. En général,

il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie que si les actifs sous-jacents sont vendus à un tiers.

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

Lorsqu'une garantie de crédit et une garantie portant sur la valeur résiduelle sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement qui vise les mêmes actifs sous-jacents, la garantie portant sur la valeur résiduelle ne peut être réalisée que si la garantie de crédit expire sans avoir été réalisée. Ces garanties s'excluent donc l'une et l'autre.

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

ENGAGEMENTS DE FINANCEMENT

Les fabricants d'avions commerciaux fournissent quelquefois des engagements de financement pour faciliter l'accès de leurs clients aux capitaux. Ce soutien peut prendre

diverses formes, y compris aider un client à obtenir et à structurer un prêt et à obtenir les capitaux nécessaires pour l'acquisition d'avions ou encore fournir l'assurance que les prêts et les capitaux sont disponibles pour financer ces acquisitions. Bombardier peut consentir un financement provisoire aux clients pendant que les ententes de financement permanent sont mises en place.

Au 31 janvier 2005, Bombardier avait des engagements de financement totalisant 4,6 milliards \$ liés à neuf clients, déduction faite des financements déjà confirmés auprès de tiers. Les avions visés par ces engagements devraient être livrés au cours des cinq prochains exercices. La Société atténue son exposition aux risques de crédit et de taux d'intérêt en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement auxquelles les parties faisant l'objet de la garantie doivent satisfaire avant de bénéficier de l'engagement de la Société. Des financements d'un montant total de 3,1 milliards \$ ont été mis en place par la Société pour des clients durant l'exercice 2005 (3,5 milliards \$ durant l'exercice 2004).

Bombardier est d'avis qu'elle pourra respecter ses engagements de financement envers ses clients au cours de l'exercice 2006 au moyen de financements de tiers. Toutefois, la capacité de Bombardier de respecter ses engagements de financement peut être entravée par les difficultés financières qui gênent l'industrie de l'aviation commerciale en général, et certains clients en particulier, et par la solvabilité actuelle et future de la Société.

AUTRES ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Relativement à ses contrats avec les sociétés Metronet pour la modernisation du métro de Londres, la Société s'est engagée à fournir des garanties (cautionnements et lettres de crédit) à l'appui de ses obligations. Ces engagements se prolongent jusqu'en 2015. Au 31 janvier 2005, des cautionnements venant à échéance en 2010 et s'élevant à 181 millions £ (341 millions \$) étaient en vigueur. La période de validité des cautionnements doit être reconduite d'année en année. Dans le cas où les cautionnements ne seraient pas reconduits, la Société pourrait avoir à fournir, dans l'année qui suit, d'autres cautions qui pourraient réduire ses montants disponibles en vertu de ses facilités de crédit.

Bombardier reçoit un soutien financier de divers paliers gouvernementaux, dont le soutien financier pour le développement d'avions. Certains programmes de soutien financier exigent que Bombardier verse des montants aux gouvernements, au moment de la livraison du produit, lorsqu'est atteint un niveau minimal convenu de ventes de produits correspondant. Si le niveau minimal convenu n'est pas atteint, aucun montant n'est payable aux gouvernements. Bombardier comptabilise le montant payable aux gouvernements au moment où le produit donnant lieu à ce paiement est vendu.

Le 7 février 2005, le Teamsters Local 445 Freight Division Pension Fund a intenté un recours collectif devant la cour de district américaine du Southern District of New York contre la Société, Bombardier Capital Inc., Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation (« BCMSC ») et autres pour violations présumées des lois fédérales sur les valeurs mobilières relativement aux certificats de titres de premier rang/subordonnés avec flux identiques de série 2000-A (Senior/Subordinated Pass-Through Certificates, Series 2000-A) de BCMSC échéant le 15 janvier 2030. La Société est d'avis que ce recours est non fondé et entend défendre avec vigueur sa position.

La Société fait occasionnellement l'objet de litiges, de réclamations, d'enquêtes et d'autres procédures juridiques. Selon la Société, ces éventualités n'auront pas d'incidence importante sur sa situation financière.

IV Entités à détenteurs de droits variables

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

La NOC-15 exige qu'une EDDV soit consolidée si une partie détenant des droits de propriété, des droits contractuels ou d'autres intérêts financiers dans l'EDDV (détenteur de droits variables) assume la majorité du risque de perte lié aux activités de l'EDDV, a le droit de recevoir la majorité des rendements résiduels de l'EDDV (si aucune partie n'assume la majorité des pertes de l'EDDV) ou les deux (le principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit, généralement, constater initialement tous les actifs, passifs et parts des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à la juste valeur à la date où l'entreprise devient le principal bénéficiaire. Cependant, pour les entités à détenteurs de droits variables créées avant l'adoption initiale de la NOC-15, les actifs, les passifs et les parts des actionnaires sans contrôle de ces entités doivent être au départ consolidées comme si les entités avaient toujours été consolidées en fonction d'une participation majoritaire. La NOC-15 exige également que des informations soient fournies à l'égard d'une EDDV que le détenteur de droits variables n'est pas tenu de consolider, mais dans laquelle il détient un droit variable important.

L'incidence de la NOC-15 sur les bilans consolidés de la Société, exclusion faite de l'incidence des actifs et des passifs des EDDV déjà inclus dans les bilans consolidés d'après les règles comptables existantes, était la suivante au 31 janvier 2005 :

	NOUVELLEMENT CONSOLIDÉS	RECLASSEMENT ³	TOTAL
Actifs			
Stocks	– \$	11 \$	11 \$
Immobilisations corporelles	16	–	16
Autres actifs ¹	139	–	139
	155 \$	11 \$	166 \$
Passifs			
Créditeurs et frais courus ²	63 \$	(36) \$	27 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	–	(107)	(107)
Dette à long terme	92	154	246
	155 \$	11 \$	166 \$

¹ Constitués de débiteurs liés aux contrats de location de 78 millions \$ et d'encaisse affectée de 61 millions \$.

² Inclut 14 millions \$ en parts d'actionnaires sans contrôle.

³ Voir « Vente de droits en vertu de contrats de fabrication ».

L'incidence de l'adoption de la NOC-15 a eu un effet négligeable sur les états consolidés des résultats de la Société.

Le tableau suivant résume par secteur les principales EDDV dans lesquelles la Société détient des droits variables au 31 janvier 2005 :

	ACTIFS	PASSIFS
Aéronautique		
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux ¹	5 306 \$	2 871 \$
Vente de droits en vertu de contrats de fabrication ²	166	154
Structure de cession-bail ³	16	16
Transport		
Véhicules de partenariat	4 352	4 035
Garantie de soutien à la vente	663	662
Comptes de dépôt en espèces ³	61	61
BC		
Structures de titrisation ²	1 692	1 692
	12 256	9 491
Moins actifs et passifs :		
Déjà consolidés en vertu des règles comptables existantes	1 858	1 846
Nouvellement consolidés en vertu de la NOC-15	155	153
Actifs et passifs des EDDV non consolidées devant être divulgués	10 243 \$	7 492 \$

¹ Dont des actifs et des passifs totalisant respectivement 78 millions \$ et 76 millions \$ étaient consolidés à compter du 1^{er} novembre 2004.

² Les actifs et les passifs étaient déjà inclus dans le bilan consolidé en vertu des règles comptables existantes.

³ Consolidées à compter du 1^{er} novembre 2004.

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 déterminés des EDDV consolidées. Par ailleurs, les actifs constatés par suite de la consolidation de certaines EDDV ne représentent pas des actifs additionnels qui pourraient être utilisés pour satisfaire à des réclamations visant les actifs généraux de la Société. La consolidation de la dette résultant de l'application de la NOC-15 est exclue du calcul du ratio de couverture de la dette de la Société pour les structures existant avant le 1^{er} mai 2004. En outre, la consolidation d'EDDV n'a pas

entraîné de changement au titre des risques liés au crédit, à la fiscalité et de nature juridique de la Société.

AÉRONAUTIQUE

Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux – La Société a offert des garanties de crédit et/ou des garanties portant sur la valeur résiduelle à certaines structures d'accueil créées uniquement pour acheter des avions régionaux de la Société et pour louer ces avions à des sociétés aériennes, et 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 et du capital émis à des porteurs de titres non liés qui tirent avantage 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 sont uniquement des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle, sauf dans deux cas où ils se présentent aussi sous forme de participation résiduelle aux actifs de la structure d'accueil. La Société offre également des services administratifs à certaines de ces structures d'accueil en contrepartie d'honoraires à la juste valeur.

La plupart de ces structures d'accueil sont des EDDV et la Société est le principal bénéficiaire pour seulement un nombre limité de ces structures d'accueil ayant des actifs et des passifs totalisant respectivement 78 millions \$ et 76 millions \$ au 31 janvier 2005. Par conséquent, ces entités ont été consolidées en date du 1^{er} novembre 2004. Pour toutes les autres structures d'accueil, la Société n'est pas le principal bénéficiaire et la consolidation ne convient pas en vertu de la NOC-15. Au 31 janvier 2005, le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces structures d'accueil non consolidées était de 1,6 milliard \$, dont 295 millions \$ en provisions et obligations étaient disponibles pour couvrir le risque de la Société. Le risque maximal de la Société en vertu de ces garanties figure à la note 24 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

Vente de droits en vertu de contrats de fabrication – En 1995, la Société a conclu une entente avec LR Jet Corporation (« LR Jet »), société créée dans le seul but d'acheter, de manière renouvelable, des droits en vertu de certains contrats de fabrication d'avions de la Société. Le prix d'acquisition est essentiellement financé par de la dette à long terme émise à des investisseurs non liés. Le montant des droits vendus totalisait 171 millions \$ au 31 janvier 2005 (170 millions \$ au 31 janvier 2004). Les actifs de LR Jet sont donnés en garantie de sa dette à long terme. Dans le cadre de la vente de ces droits, la Société avait donné à LR Jet un recours limité de 17 millions \$ au 31 janvier 2005, qui est inclus à la note 24 – Engagement et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

LR Jet est une EDDV et la Société en est le principal bénéficiaire. Avant l'adoption de la NOC-15, la Société comptabilisait le produit tiré de la vente des droits comme des avances de clients qui étaient présentées dans les avances et facturations progressives en excédent des

coûts connexes ou déduites des stocks, ou présentées dans les créditeurs et frais courus aux bilans consolidés. L'adoption de la NOC-15 a donné lieu à un reclassement qui a entraîné des augmentations de 11 millions \$ des stocks et de 154 millions \$ de la dette à long terme ainsi que des diminutions des créditeurs et frais courus de 36 millions \$ (déductions faites de la part des actionnaires sans contrôle de 12 millions \$) et des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de 107 millions \$.

Structure de cession-bail – Au cours de l'exercice 2002, la Société a conclu des ententes de cession-bail avec Inaugural Equipment Trust (« IET ») relativement au matériel d'usine. Le matériel d'usine est donné en garantie de la dette à long terme de IET. La Société a déterminé que IET est une EDDV et que la Société en est le principal bénéficiaire. Par conséquent, IET a été consolidée à partir du 1^{er} novembre 2004. La consolidation de IET s'est traduite par des augmentations de 16 millions \$ des immobilisations corporelles et de la dette à long terme au 31 janvier 2005.

TRANSPORT

Véhicules de partenariat – La Société est devenue partie à des véhicules de partenariat, en vue de fournir du matériel de transport sur rail, des travaux d'ingénierie civile et des services à long terme connexes, comme l'exploitation et l'entretien du matériel de transport sur rail.

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

Au 31 janvier 2005, la Société détenait les participations suivantes dans des véhicules de partenariat importants qui sont des EDDV :

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

Garanties de soutien à la vente – En août 1998, la Société a donné des garanties portant sur la valeur résiduelle de rames automotrices électriques et diesels vendues à Lombard Leasing Contracts Limited (« Lombard »). En vertu d'une structure de location-exploitation, Lombard loue des trains à un tiers exploitant. La Société a conclu que Lombard est une EDDV, mais 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 pour un montant maximal de 135 millions \$. Le risque maximal de la Société découlant de ces garanties figure à la note 24 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés.

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

Par suite de cet engagement, Fabian Investments Limited et Lineal Investments Limited ont été créées et des fonds ont été déposés dans un compte de dépôt en garantie par le locataire du matériel. Ces fonds, ainsi que l'intérêt cumulé, devraient couvrir entièrement le risque de la Société. Ces structures d'accueil sont des EDDV et la Société en est leur principal bénéficiaire. Par conséquent, la Société a consolidé ces structures d'accueil à compter du 1^{er} novembre 2004. Leurs actifs, consistant en encaisse affectée, sont présentés dans les autres actifs, et leurs passifs, constitués d'une provision pour obligations de rachat, sont présentés dans les créditeurs et frais courus dans les bilans consolidés de la Société. Ces actifs et passifs totalisaient 61 millions \$ au 31 janvier 2005.

BC

Structures de titrisation – BC a convenu de vendre, de manière renouvelable, certains de ses débiteurs financiers liés aux stocks à Bombardier Receivables Master Trust I (« BRMT I ») en vertu d'une facilité de titrisation de 1,2 milliard \$ et à Bombardier Receivables Master Trust II (« BRMT II ») en vertu d'une facilité de titrisation de 350 millions \$ CAN (283 millions \$). Les prix d'achat de BRMT I et BRMT II ont été financés par l'émission à des parties non apparentées de certificats garantis par les débiteurs. BRMT I et BRMT II sont des entités légales séparées qui sont des EDDV et la Société en est la principale bénéficiaire. Leurs actifs sont isolés sur le plan légal par rapport aux créanciers généraux de BC et les investisseurs n'ont aucun recours sur les actifs de BC, lorsque les débiteurs font défaut, à l'exception des droits subordonnés conservés de BC de 209 millions \$ au 31 janvier 2005. BC conserve aussi les responsabilités de service de la dette et reçoit des honoraires à la juste valeur. Avant l'adoption de la NOC-15, BC consolidait ces entités en vertu des règles comptables existantes.

Autres

I Régimes de retraite

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

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

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

La situation financière des régimes de retraite à prestations déterminées de la Société et d'autres renseignements sur ces régimes sont présentés à la note 23 – Avantages sociaux futurs, afférente aux états financiers consolidés.

Hypothèses

La Société établit des hypothèses après un examen périodique de facteurs, tels que les prévisions de rendement à long terme préparées par des conseillers ou des économistes, le rendement historique et prévu des placements, les courbes des taux d'intérêt d'obligations à long terme de sociétés de qualité supérieure, les hypothèses d'inflation à long terme et les recommandations des actuaires. La Société utilise une évaluation axée sur la valeur marchande des actifs qui tient compte de l'incidence des gains ou des pertes de placements sur une période de trois ans à compter de l'année où ils se produisent aux fins de la mesure du coût des régimes de retraite. La Société reflète à l'avance le coût des hausses discrétionnaires futures des prestations de retraite dans le cas des régimes qui ont l'habitude d'en consentir régulièrement, et le coût des améliorations futures de l'espérance de vie.

Déficit des régimes de retraite

Au 31 décembre 2004 (date de mesure), le déficit des régimes de retraite s'élevait à 1,9 milliard \$ (2,1 milliards \$ au 31 décembre 2003). Ce montant inclut l'obligation au titre des prestations constituées des régimes non capitalisés de 517 millions \$ (443 millions \$ au 31 décembre 2003).

La baisse du déficit s'explique surtout par des cotisations de capitalisation (dont une cotisation volontaire aux régimes du secteur aéronautique au Royaume-Uni) supérieures aux coûts des régimes de retraite, partiellement compensées par l'affaiblissement du dollar américain par rapport au dollar canadien, à la livre sterling et à l'euro, représentant environ 90 millions \$.

Sensibilité

On estime qu'une hausse ou baisse de 0,25 % du taux d'actualisation moyen pondéré courant utilisé pour calculer la valeur actualisée nette de l'obligation au titre des prestations de retraite constituées diminuerait ou augmenterait celle-ci d'environ 250 millions \$.

Montants non constatés

Les gains et pertes actuariels nets, fondés sur la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, en excédent de 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, ainsi que les coûts des services passés sont portés aux résultats sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants. L'amortissement des montants nets non constatés devrait représenter 80 millions \$ du coût estimatif des régimes de retraite pour l'exercice 2006.

Coût des régimes de retraite

Le coût des régimes de retraite pour l'exercice 2005 s'est élevé à 270 millions \$, comparativement au coût des régimes de retraite découlant des activités poursuivies de 235 millions \$ pour l'exercice 2004. L'écart est principalement attribuable à une hausse des obligations au titre des prestations de retraite au cours de l'exercice 2004 par suite d'une baisse du taux d'actualisation moyen pondéré et à la constatation, sur une période de trois ans, de rendements moins élevés que prévu des actifs des régimes au cours des exercices 2002 et 2003.

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

Pour l'exercice 2006, le coût estimatif des régimes de retraite est de 300 millions \$. L'augmentation prévue par rapport à l'exercice 2005 découle essentiellement de la constatation, sur une période de trois ans, de rendements moins élevés que prévu des actifs des régimes au cours de

l'exercice 2003 et d'une nouvelle baisse du taux d'actua-
lisation moyen pondéré.

Capitalisation

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

Les cotisations à verser aux régimes de retraite pour l'exercice 2006 sont estimées à 335 millions \$ en regard de 329 millions \$ pour l'exercice 2005.

II Risques et incertitudes

Pratiques de gestion des risques

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

La gestion des risques du secteur aéronautique débute avant le lancement d'un programme. Elle comprend l'élaboration d'un plan détaillé à l'appui de la décision de lancement du programme et se poursuit à toutes les étapes du cycle du produit. La stratégie de gestion des risques du secteur aéronautique comprend un processus de gouvernance pour évaluer le risque d'écart par rapport aux objectifs établis en matière de revenus, de coûts, d'échéancier et d'objectifs établis à l'intérieur d'un plan détaillé dans le but de concevoir des plans de réduction de risques particuliers. Ces pratiques comportent un processus d'évaluation des contrats de vente pour s'assurer de leur conformité à la politique interne. La gestion des risques de coût d'un produit repose sur l'établissement de relations à long terme avec les fournisseurs clés ainsi que sur des processus d'évaluation des fournisseurs et de soumissions concurrentielles. Au nombre des autres pratiques de gestion des risques figurent la couverture de change, la souscription d'assurance et la conclusion de conventions collectives avec une partie importante de la main-d'œuvre. Les risques techniques sont réduits par le suivi rigoureux des exigences

réglementaires des divers organismes ainsi que par un contrôle strict de la qualité au cours du cycle de production.

La stratégie de gestion des risques du secteur transport comprend un processus d'approbation des soumissions géré par les membres de la haute direction, par lequel toutes les soumissions sont passées en revue pour s'assurer qu'elles respectent les politiques et lignes directrices internes sur les plans des conditions contractuelles et commerciales, de la rentabilité, de la disponibilité des ressources d'ingénierie et de fabrication, de la stratégie de produit, du calendrier de livraisons et de l'approvisionnement avant qu'elles soient déposées. Elle comporte aussi une évaluation des risques techniques, un examen des aspects juridiques des contrats et l'établissement de relations à long terme avec les fournisseurs clés. Elle comporte également une évaluation des fournisseurs, un contrôle des coûts et des échéances, la révision régulière des prévisions ainsi que la structuration d'arrangements de flux de trésorerie positifs par l'utilisation d'avances de clients, la couverture de change, la souscription d'assurance, l'obtention de cautionnements de tiers et d'autres mesures de réduction des risques, dont la conclusion de conventions collectives avec une partie importante de la main-d'œuvre.

L'efficacité en matière de gestion des risques est primordiale pour permettre à BC d'atteindre son objectif stratégique de dégager un rendement proportionnel aux risques liés à ses activités. Les risques qui pourraient nuire au rendement de BC sont régulièrement recensés, mesurés et surveillés et portent entre autres sur le crédit, les taux d'intérêt, l'exploitation et les valeurs résiduelles. Pour contrôler le risque de crédit de ses portefeuilles, BC établit des limites quant au total de l'encours, obtient des garanties, contrôle la taille, l'échéance et la structure des portefeuilles et respecte des normes appropriées en matière de crédit. BC vise à réduire au minimum le coût global de sa dette, tout en s'assurant que les marges d'intérêt sont à l'abri des mouvements défavorables de taux d'intérêt. Afin d'atteindre cet objectif, BC tente d'apparier les caractéristiques de taux d'intérêt de ses actifs et de ses passifs, en partie en ayant recours à des instruments financiers dérivés dans le cadre du programme de gestion des actifs et des passifs afin d'atténuer son risque financier global. Afin d'atténuer ses risques d'exploitation, BC examine régulièrement ses processus, ses politiques et ses contrôles d'exploitation. BC continue d'améliorer de manière proactive ses processus de gestion des risques au sein de la structure de gouvernance de la Société afin de recenser, de mesurer et de réduire efficacement les divers risques.

Contexte en matière de risques

La Société est présente dans des secteurs industriels comportant 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 les activités, la situation financière et les résultats d'exploitation de la Société, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels cette dernière fait face. D'autres risques et incertitudes dont la Société n'a pas connaissance à l'heure actuelle, ou qu'elle estime négligeables pour le moment, peuvent également avoir un effet défavorable sur les activités de la Société.

Contexte commercial externe

La Société est exposée à certains facteurs de risques externes, notamment la conjoncture économique générale, 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, la concurrence d'autres entreprises ainsi que des clauses d'application de conventions collectives de pilotes qui viendraient réduire l'utilisation d'avions à réaction plus petits par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux. De plus, des actes de terrorisme, l'instabilité politique, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde peuvent entraîner une diminution des commandes, leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes pour certains produits de la Société.

Conjoncture économique générale

Des conditions économiques défavorables, telles que la faiblesse ou la détérioration de la situation financière de certaines grandes sociétés aériennes américaines et la volatilité des prix du carburant, peuvent avoir un effet néfaste sur les activités de la Société. Un ralentissement macroéconomique au sein des marchés importants peut entraîner une baisse des commandes. De plus, la réduction d'activités de production du fait de conditions économiques défavorables pourrait faire en sorte que la Société subisse des coûts importants liés aux mises à pied temporaires ou aux départs d'employés.

Risques d'exploitation

Les activités de la Société sont assujetties à des risques d'exploitation, tels que des risques réglementaires, la dépendance à l'égard de certains employés clés, l'intégration réussie des nouvelles acquisitions, la garantie de performance des produits et la fiabilité des systèmes informatiques, qui peuvent tous influencer sur la capacité de la Société à respecter ses obligations. Par exemple, dans le secteur aéronautique, la non-conformité aux exigences réglementaires, comme celles imposées par Transports Canada ou par la Federal Aviation Administration aux États-Unis, pourrait clouer les avions Bombardier au sol, ce qui pourrait s'avérer très néfaste pour la Société. Dans le secteur transport, la Société est aussi soumise à des

exigences rigoureuses de certification et d'approbation qui peuvent retarder la certification des voitures. De plus, les activités de la Société comportent souvent de grands projets complexes pour des clients, dont des contrats à prix fixe. Veuillez vous reporter à la rubrique « Engagements à durée déterminée » qui suit.

Engagements à durée déterminée

La Société a toujours offert et continuera d'offrir une partie considérable de ses produits en vertu de contrats à durée déterminée plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement du temps et des matériaux, plus particulièrement dans le secteur transport. En général, la Société ne peut résilier unilatéralement ces contrats. Bien que la Société se repose souvent sur des outils et sur des méthodes ainsi que sur son expérience antérieure pour réduire les risques liés à l'estimation, à la planification et à la réalisation de tels projets, elle est, dans la plupart des cas, exposée à des risques liés à ces projets, notamment des problèmes technologiques imprévus, des difficultés avec ses partenaires et sous-traitants et des difficultés logistiques qui pourraient causer des dépassements de coûts et des pénalités pour livraison tardive.

Pertes relatives aux réclamations en garantie de produits et en dommages

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

Partenaires d'affaires

Pour certains projets effectués dans le cadre de consortiums ou de véhicules de partenariat dans le secteur transport, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Le succès de ces partenariats est tributaire de l'exécution satisfaisante des partenaires d'affaires de la Société. Bien qu'en règle générale, les partenaires contractent, dans ces cas, des indemnités réciproques, souvent totalement ou partiellement garanties, le manquement des partenaires d'affaires d'exécuter leurs obligations contractuelles pourrait assujettir la Société à d'autres obligations financières et obligations d'exécution qui pourraient provoquer une hausse de coûts et un allongement des délais imprévus.

Clients clés et fournisseurs clés

Les activités de fabrication de la Société dépendent d'un nombre limité de clients. Au 31 janvier 2005, 42% des commandes fermes du secteur aéronautique étaient attribuables à dix clients. Dans le secteur transport, trois clients représentaient 45% du carnet de commandes. La Société pense qu'elle continuera à dépendre d'un nombre limité de clients, de sorte que la perte de l'un de ces clients pourrait entraîner un recul des ventes ou de la part de marché.

Les activités de fabrication de la Société dépendent d'un nombre limité de fournisseurs clés pour la livraison de matériaux, la prestation de services et la livraison d'importants composants d'avion, dont des moteurs, des ailes, des nacelles et des fuselages dans le secteur aéronautique, et des freins dans le secteur transport. Dans le secteur aéronautique, certains de ces fournisseurs participent, avec la Société, au développement de diverses plateformes d'avion et à la livraison ultérieure de matériaux et d'importants composants d'avion, et détiennent une partie de la propriété intellectuelle à l'égard des composants clés qu'ils développent. Par conséquent, la Société conclut des contrats exclusifs à long terme avec ces fournisseurs clés. Même si d'autres fournisseurs existent généralement pour l'approvisionnement en matériaux et en composants majeurs d'avion, le remplacement de certains fournisseurs clés pourrait prendre plusieurs mois. Le défaut d'un ou de plusieurs des fournisseurs clés de respecter les spécifications de rendement, les normes de qualité et les échéances de livraison pourrait avoir une incidence néfaste sur la capacité de la Société d'honorer ses engagements envers ses clients. L'incapacité d'un ou de plusieurs des fournisseurs clés d'honorer leurs obligations contractuelles envers la Société pourrait avoir des répercussions négatives considérables sur les états financiers consolidés de la Société.

Développement de nouveaux produits et services

Les principaux marchés dans lesquels la Société mène ses activités subissent des changements en raison de l'apparition

de nouvelles technologies. Afin de répondre aux besoins des clients de ces activités, la Société doit constamment concevoir de nouveaux produits et services et mettre à niveau des produits et services existants, en plus d'investir dans de nouvelles technologies et leur développement. Le lancement de nouveaux produits exige un engagement considérable envers la recherche et le développement, qui n'est pas toujours couronné de succès. Les ventes de la Société peuvent être affectées si cette dernière investit dans des produits qui ne remportent pas la faveur du marché, ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation, ne sont pas mis en marché en temps opportun ou deviennent désuets.

Aide gouvernementale

La Société compte sur divers types d'aide gouvernementale dont le niveau relève de la politique des gouvernements et dépend des budgets et d'autres événements politiques et économiques. La Société ne peut pas prévoir si elle pourra se prévaloir d'aide gouvernementale dans l'avenir. La perte ou la réduction considérable de l'aide gouvernementale pourrait nuire à la compétitivité de la Société au chapitre des coûts et à sa part de marché, surtout au sein du marché du transport aérien régional. Par ailleurs, toute aide gouvernementale future reçue par des concurrents de la Société peut influencer négativement sur la compétitivité, les ventes et la part de marché de la Société.

Risques en matière de ressources humaines (y compris les conventions collectives)

Les risques en matière de ressources humaines portent sur le fait que la Société ne soit pas en mesure de recruter, garder et stimuler des employés hautement compétents pour l'aider dans ses activités, notamment ses activités de recherche et de développement, essentielles au succès de la Société. Le cas échéant, les efforts de développement de la Société pourraient être compromis et la production retardée.

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

Risques environnementaux

Les risques environnementaux sont le risque que les exigences gouvernementales en matière d'environnement ou leur application deviennent de plus en plus rigoureuses à l'avenir et le risque que la Société doive engager des frais supplémentaires pour s'y conformer. La Société est soumise dans chaque administration où elle exerce ses activités à

des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le fonctionnement ou le contenu d'un produit, la pollution de l'air et de l'eau, les émissions de substances dangereuses et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés historiquement par des activités antérieures. Bien que la Société croit être pour l'essentiel en situation de conformité en regard des exigences actuelles des lois environnementales applicables, rien ne garantit que les restrictions imposées par les lois environnementales actuelles ou futures, les coûts de mise en conformité ou les obligations découlant de problèmes environnementaux n'auront pas d'incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

Soutien financier accordé au nom de certains clients

Dans le cadre de la vente de certains de ses produits, principalement des avions, la Société fournit un soutien financier sous forme de garanties de crédit et de garanties portant sur la valeur résiduelle, qui sont destinées à accroître la capacité d'obtenir d'un tiers un financement permettant aux clients de faire l'acquisition de produits. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de ces garanties que si les actifs sous-jacents sont vendus à un tiers. Des réclamations importantes en vertu de ces garanties pourraient nuire grandement aux activités, à la situation financière et aux résultats d'exploitation de la Société (voir la rubrique « Engagements et éventualités » du présent rapport pour une analyse des garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle).

Défaillances et pertes liées au portefeuille de BC

Comme toute société de financement, BC est exposé au risque de ne pas pouvoir recouvrer ses débiteurs financiers, qui consistent essentiellement en des financements reposant sur des actifs sous forme de débiteurs, de loyers à recevoir et de prêts, surtout liés au financement garanti de stocks pour les détaillants achetant des produits et au financement provisoire d'avions commerciaux vendus à des tiers.

Liquidités et accès aux sources de financement

La Société doit avoir continuellement accès aux marchés financiers pour soutenir ses activités, y compris la vente de titres adossés à des créances. Pour satisfaire à ses besoins financiers, la Société fait appel à des emprunts à court et à long terme ainsi qu'aux flux de trésorerie provenant de l'exploitation. Toute réduction importante de la capacité de la Société d'accéder aux marchés financiers, y compris toute baisse des cotes de crédit, toute réduction de la capacité du marché mondial de cautionnements, toute fluctuation importante des taux d'intérêt, la conjoncture économique générale ou la perception sur les marchés financiers de la situation ou des perspectives financières de la Société, pourrait avoir un effet néfaste important sur la situation

financière de la Société et sur ses résultats d'exploitation. Les cotes de crédit peuvent être affectées par de nombreux facteurs externes sur lesquels la Société n'a aucun contrôle et, par conséquent, rien ne garantit que les cotes de crédit de la Société ne seront pas réduites à l'avenir.

Clauses restrictives de contrats de prêt

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

- de vendre la totalité ou la quasi-totalité de ses actifs;
- de contracter certains emprunts garantis;
- d'entreprendre des fusions ou des regroupements; et
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à la capacité de financement des activités futures de la Société ou à ses besoins de capitaux, ou pourraient l'empêcher de s'engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient lui être bénéfiques. De plus, Bombardier doit respecter un unique ratio financier en vertu de ses deux principales facilités de crédit syndiquées. Des événements sur lesquels la Société n'a pas de contrôle peuvent nuire à sa capacité de respecter ce ratio. La violation de l'une de ces ententes ou l'incapacité de la Société de respecter le ratio financier prescrit pourraient également entraîner un manquement en vertu de ses facilités de crédit bancaires, lequel permettrait aux prêteurs de la Société de déclarer les montants qui leur sont dus comme payables immédiatement.

Risques de marché

Les risques de marché sont définis comme une perte éventuelle imputable à un changement néfaste des taux du marché, notamment :

a_ Fluctuations de taux de change

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

b_ Fluctuations des taux d'intérêt

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

c Risques sur marchandises

La Société est exposée à des risques sur marchandises, surtout relativement aux fluctuations des prix de l'énergie et des matières premières, tel l'aluminium utilisé dans la production. La Société a périodiquement recours à des engagements d'achat à prix fixe pour réduire partiellement ses risques liés à des fluctuations défavorables du prix des marchandises.

L'incidence des fluctuations susmentionnées pourrait avoir un effet important sur les états financiers consolidés de la Société.

III Estimations comptables critiques

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

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

MÉTHODE DU COÛT MOYEN

La méthode du coût moyen est utilisée dans le secteur aéronautique. Cette méthode consiste à comptabiliser les coûts liés à la fabrication d'un avion. Le coût de production unitaire moyen estimatif est imputé au coût des ventes.

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

La quantité comptable est fondée sur l'évaluation des conditions du marché et de la demande anticipée de l'avion en question, compte tenu, entre autres, des commandes fermes et des options.

Les coûts de production comprennent les coûts des matières premières et de la main-d'œuvre directe ainsi que les coûts indirects de fabrication. Le total des coûts de production est estimé d'après des prévisions de coûts des matières premières, de taux d'inflation, de taux de change, de productivité de la main-d'œuvre, de niveau d'emploi et de salaires. Les estimations des coûts sont fondées surtout sur les

tendances historiques du rendement, les tendances économiques, les conventions collectives et les informations obtenues des fournisseurs. Les coûts de production sont également fondés sur le concept de la courbe d'apprentissage, qui prévoit une diminution des coûts au fur et à mesure que les tâches et les moyens techniques de production deviennent plus efficaces grâce à l'expérience acquise. Ainsi, le coût de production unitaire moyen estimatif engagé au cours de la phase initiale d'un programme excédera le coût de production unitaire moyen estimatif pour l'ensemble du programme. Cet écart, soit l'excédent sur les coûts moyens de production, est inclus dans les stocks et devrait être recouvré sur les ventes d'avions qui doivent être produits ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne.

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

Sensibilité

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

OUTILLAGE DES PROGRAMMES DU SECTEUR AÉRONAUTIQUE

L'outillage des programmes du secteur aéronautique est revu afin de déterminer s'il y a 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 non actualisés qui sont directement associés à l'utilisation de l'actif. Une imputation pour perte de valeur est comptabilisée lorsque la valeur non actualisée des flux de trésorerie futurs prévus est inférieure à la valeur comptable de l'outillage des programmes. La perte de valeur, le cas échéant, est mesurée comme l'écart entre la valeur comptable et la juste valeur de l'outillage des programmes. Les estimations des flux de trésorerie futurs nets sur la durée de vie utile résiduelle de l'outillage des programmes sont assujetties aux estimations de prix de vente prévus ainsi qu'à des estimations et à des jugements similaires à ceux décrits à la rubrique « Méthode du coût moyen » ci-dessus.

MESURES INCITATIVES À LA VENTE

La Société offre des mesures incitatives à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle, principalement liées aux ventes d'avions régionaux. La direction examine le risque maximal relatif aux

engagements liés à la valeur résiduelle future d'un avion et, dans le cadre des garanties de crédit, la solvabilité de l'emprunteur. Des provisions sont établies au moment de la vente de l'avion sous-jacent et sont revues tous les trimestres. La valeur future prévue de l'avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information acquise de la vente d'avions semblables sur le marché secondaire. La solvabilité des emprunteurs à qui des garanties de crédit ont été fournies est fondée sur les cotes de crédit publiées par les agences de notation lorsqu'elles sont disponibles. La solvabilité des autres emprunteurs est évaluée à l'aide de modèles d'évaluation internes (voir la note 24 – Engagements et éventualités, afférente aux états financiers consolidés pour obtenir plus d'information sur ces garanties).

Sensibilité

Au 31 janvier 2005, si la valeur résiduelle future d'un avion retenue pour calculer la provision pour les garanties de crédit et les garanties de valeur résiduelle fournies dans le cadre de la vente d'avions avait diminué de 5 %, le coût des ventes aurait augmenté d'environ 70 millions \$.

CONTRATS À LONG TERME

Le secteur transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats à long terme. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme sont pour la plupart constatés selon la méthode de l'avancement des travaux ou constatés proportionnellement au total des coûts qui devaient initialement être engagés au début du contrat (méthode du coût prévu). Les contrats à long terme requièrent l'utilisation d'estimations pour l'établissement des coûts totaux, des revenus et du degré d'avancement des travaux.

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

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

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

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

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

Sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour tous les contrats en cours comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux dans le secteur du transport ferait augmenter le coût des ventes d'environ 65 millions \$, alors qu'une baisse de 1 % des coûts futurs estimatifs ferait diminuer le coût des ventes d'environ 55 millions \$.

ÉCART D'ACQUISITION

L'écart d'acquisition comptabilisé est lié à l'acquisition d'Adtranz.

L'écart d'acquisition fait l'objet d'un test de dépréciation annuel, ou plus souvent si des événements ou des circonstances, comme la diminution significative des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif pourrait avoir subi une dépréciation. La Société a choisi le quatrième trimestre pour effectuer son test de dépréciation annuel au titre de l'écart d'acquisition. Une perte de valeur de l'écart d'acquisition est comptabilisée lorsque la valeur comptable d'une unité d'exploitation, y compris l'écart d'acquisition qui lui est rattaché, dépasse sa juste valeur. La dépréciation de l'écart d'acquisition est évaluée comme étant l'excédent de la valeur comptable de l'écart d'acquisition rattaché à l'unité d'exploitation sur la juste valeur implicite, d'après la juste valeur des actifs et des passifs de l'unité d'exploitation. Les prévisions de flux de trésorerie futurs reposent sur les meilleures estimations des revenus, des coûts de production, des coûts indirects de fabrication et des autres coûts. Ces estimations sont établies à partir d'un examen des contrats existants, des commandes futures prévues, de la structure courante des coûts, des variations prévues des coûts, des conventions collectives et de la conjoncture générale du marché et elles doivent être revues et approuvées par la haute direction. Les flux de trésorerie futurs qui ont servi au test de dépréciation effectué au quatrième

trimestre de l'exercice 2005 ont été actualisés au coût moyen pondéré du capital de 9,5%.

GARANTIES

Les produits vendus dans les secteurs aéronautique et transport sont assortis de garanties relatives aux systèmes, aux accessoires, au matériel, aux pièces et aux logiciels développés par la Société.

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

La Société examine trimestriellement ses provisions pour garanties constatées et tout rajustement est comptabilisé aux résultats. Les frais de garanties sont inscrits comme composante du coût des ventes.

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

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

Sensibilité

Une variation de 0,25% du taux d'actualisation moyen pondéré augmenterait ou réduirait les coûts au titre des prestations prévus d'environ 30 millions \$ pour l'exercice 2006.

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

Sensibilité

Une variation de 0,25% du taux de rendement moyen pondéré utilisé dans l'hypothèse augmenterait ou réduirait les coûts de retraite prévus d'environ 10 millions \$ pour l'exercice 2006.

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

Sensibilité

Une variation de 0,25% du taux de croissance des salaires moyen pondéré augmenterait ou réduirait les coûts des avantages prévus d'environ 15 millions \$ pour l'exercice 2006.

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

IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

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

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

IV Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière

INSTRUMENTS FINANCIERS, COUVERTURES ET RÉSULTAT ÉTENDU

Les nouvelles normes suivantes publiées au cours de l'exercice 2005, peuvent, une fois adoptées, avoir un effet important sur les états financiers consolidés de la Société :

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

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

a Instruments financiers – comptabilisation et évaluation

- Tous les instruments financiers dérivés, y compris les instruments dérivés incorporés qui ne sont pas étroitement liés au contrat hôte, doivent être comptabilisés au bilan et évalués à la juste valeur.

- Tous les actifs financiers doivent être classés comme détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, détenus jusqu'à leur échéance ou comme prêts et créances et évalués à la juste valeur, au coût ou au coût après amortissement.
- Les gains et les pertes des instruments financiers mesurés à la juste valeur doivent être comptabilisés dans l'état des résultats ou dans les autres éléments du résultat étendu.

b_Couvertures

Les couvertures peuvent être désignées comme couvertures de juste valeur, couvertures de flux de trésorerie ou couvertures d'un investissement net dans un établissement étranger autonome. Les gains et les pertes résultant d'une variation des justes valeurs d'instruments de couverture admissibles à l'application de la comptabilité de couverture doivent être comptabilisés dans les résultats, au cours de la même période que les gains ou pertes compensatoires liés au risque couvert, ou dans les autres éléments du résultat étendu si certains critères sont respectés, et reclassés ultérieurement dans les résultats lorsque l'élément couvert affecte le bénéficiaire.

c Résultat étendu

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

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

Pour les nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière adoptées par la Société au cours de l'exercice se terminant le 31 janvier 2005, veuillez vous reporter à la note 1 – Modifications de conventions comptables, afférente aux états financiers consolidés.

V Environnement

Les activités de fabrication et de services de la Société sont assujetties à la réglementation environnementale des administrations fédérales, provinciales et locales au Canada ainsi qu'à celle des organismes de réglementation ayant compétence à l'égard des activités étrangères de la Société.

La Société a donc établi une politique en matière de santé, sécurité et environnement qui définit sa vision pour ses activités à l'échelle internationale, politique qu'elle met périodiquement à jour. Conformément à cette politique, environ 85% des sites de fabrication et de services de la Société (plus de 150 employés) ont reçu de vérificateurs externes l'accréditation en vertu de la norme ISO 14001 pour la gestion environnementale.

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

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

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

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

VI Principales données financières

Les états financiers consolidés de Bombardier Inc. ont été dressés selon les PCGR du Canada et sont exprimés en dollars américains. Les résultats du secteur produits récréatifs sont présentés à titre d'activités abandonnées.

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

(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS, SAUF LES MONTANTS PAR ACTION)	2005	2004	2003
Revenus découlant des activités poursuivies	15 839 \$	15 508 \$	13 535 \$
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	71	311	243
Perte découlant des activités poursuivies	(85)	(166)	(453)
Bénéfice découlant des activités abandonnées – après impôts	–	81	60
Perte nette	(85)	(85)	(393)
Perte par action de base et diluée			
Découlant des activités poursuivies	(0,06)	(0,11)	(0,34)
Perte nette	(0,06)	(0,07)	(0,30)
Dividendes en espèces déclarés par action (\$ CAN) :			
Actions classe A (droits de vote multiples)	0,090000	0,090000	0,180000
Actions classe B (droits de vote limités)	0,091600	0,091600	0,181563
Actions privilégiées, série 2	0,997810	1,169296	1,193750
Actions privilégiées, série 3	1,369000	1,369000	0,684500
Actions privilégiées, série 4	1,562500	1,562500	1,398760
Actif total – Bombardier	15 886	15 385	13 580
Actif total – BC	4 704	5 338	6 356
Passifs financiers :			
Emprunts à court terme – Bombardier	–	–	249
Emprunts à court terme – BC	300	232	1 428
Dettes à long terme – Bombardier	3 128	2 097	2 027
Dettes à long terme – BC	3 776	3 991	3 811

Le tableau suivant présente les données relatives aux actions autorisées et émises au 31 janvier 2005.

	AUTORISÉES	ÉMISES
Actions classe A (droits de vote multiples) ¹	1 892 000 000	342 000 010
Actions classe B (droits de vote limités) ²	1 892 000 000	1 408 466 958
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	2 597 907
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	9 402 093
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

² Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) sous réserve de certaines conditions (voir la note 12 – Capital social, afférente aux états financiers consolidés).

Le tableau suivant présente les données relatives aux options d'achat d'actions au 31 janvier 2005.

Options émises et en circulation en vertu de régimes d'options au 28 février 2005	52 659 790
---	------------

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

30 mars 2005

DONNÉES TRIMESTRIELLES

(non vérifié)

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS, SAUF LES MONTANTS PAR ACTION)

	2005	2004
	TOTAL	TOTAL
Revenus sectoriels		
Aéronautique ¹	7 944 \$	8 243 \$
Transport	7 584	6 954
BC	426	493
Revenus intersectoriels	(115)	(182)
Revenus de tiers	15 839	15 508
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, intérêts et impôts sur les bénéfices		
Aéronautique ¹	190	390
Transport ²	33	39
BC ³	29	53
Intérêts intersectoriels	(28)	(12)
	224	470
Éléments spéciaux		
Aéronautique	-	(19)
Transport	172	349
	172	330
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant intérêts et impôts sur les bénéfices ⁴		
Aéronautique	190	409
Transport	(139)	(310)
BC	29	53
Intérêts intersectoriels	(28)	(12)
	52	140
Intérêts débiteurs, nets	153	159
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	(16)	147
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	(85)	(166)
Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, après impôts	-	81
Bénéfice net (perte nette)	(85) \$	(85) \$
Bénéfice (perte) par action :		
De base et dilué(e)		
Découlant des activités poursuivies	(0,06) \$	(0,11) \$
Bénéfice net (perte nette)	(0,06) \$	(0,07) \$
Dividende – actions classe A (EN DOLLARS CANADIENS)	0,090000	0,090000
Dividende – actions classe B (EN DOLLARS CANADIENS)	0,091600	0,091600
Fourchette du cours des actions classe B (EN DOLLARS CANADIENS)		
Haut	7,13 \$	6,28 \$
Bas	1,87 \$	2,56 \$

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

² Les résultats de Bombardier Transport pour le premier trimestre de l'exercice 2005 et pour le quatrième trimestre de l'exercice 2004 ont subi l'incidence négative des révisions des estimations pour l'achèvement de certains contrats. De plus, les résultats du quatrième trimestre de l'exercice 2004 ont été touchés négativement par une charge liée au règlement de toutes les réclamations en suspens relativement aux contrats des trains grande vitesse Acela.

³ Les résultats de BC pour le quatrième trimestre de l'exercice 2005 ont été affectés négativement par le paiement de 19 millions \$ relatif au rachat des options d'achat liées aux billets encaissables ou remboursables par anticipation échéant en 2013 par suite des baisses de cote de crédit de la Société en novembre 2004.

⁴ Depuis le quatrième trimestre de l'exercice 2005, les intérêts débiteurs nets de la Société ne sont plus répartis entre les secteurs manufacturiers. La direction évalue désormais le rendement des secteurs manufacturiers d'après le bénéfice (la perte) avant intérêts nets et impôts sur les bénéfices. Les chiffres correspondants ont été reclassés.

2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
PREMIER TRIMESTRE	PREMIER TRIMESTRE	DEUXIÈME TRIMESTRE	DEUXIÈME TRIMESTRE	TROISIÈME TRIMESTRE	TROISIÈME TRIMESTRE	QUATRIÈME TRIMESTRE	QUATRIÈME TRIMESTRE
1 759 \$	1 608 \$	1 952 \$	2 052 \$	1 626 \$	1 721 \$	2 607 \$	2 862 \$
1 689	1 639	1 847	1 687	1 929	1 692	2 119	1 936
108	146	107	127	106	106	105	114
(28)	(61)	(30)	(48)	(27)	(36)	(30)	(37)
3 528	3 332	3 876	3 818	3 634	3 483	4 801	4 875
27	52	42	93	43	93	78	152
(115)	63	43	66	44	55	61	(145)
10	16	10	14	10	10	(1)	13
(5)	-	(7)	-	(7)	(1)	(9)	(11)
(83)	131	88	173	90	157	129	9
-	9	-	28	-	(69)	-	13
86	-	5	-	43	-	38	349
86	9	5	28	43	(69)	38	362
27	43	42	65	43	162	78	139
(201)	63	38	66	1	55	23	(494)
10	16	10	14	10	10	(1)	13
(5)	-	(7)	-	(7)	(1)	(9)	(11)
(169)	122	83	145	47	226	91	(353)
40	38	39	37	38	37	36	47
(35)	29	21	38	(1)	65	(1)	15
(174)	55	23	70	10	124	56	(415)
-	(1)	-	(2)	-	9	-	75
(174) \$	54 \$	23 \$	68 \$	10 \$	133 \$	56 \$	(340) \$
(0,10) \$	0,03 \$	0,01 \$	0,04 \$	- \$	0,07 \$	0,03 \$	(0,24) \$
(0,10) \$	0,03 \$	0,01 \$	0,04 \$	- \$	0,07 \$	0,03 \$	(0,20) \$
0,022500	0,022500	0,022500	0,022500	0,022500	0,022500	0,022500	0,022500
0,022900	0,022900	0,022900	0,022900	0,022900	0,022900	0,022900	0,022900
7,13 \$	5,54 \$	6,24 \$	5,49 \$	3,40 \$	6,28 \$	2,89 \$	6,00 \$
5,67 \$	2,56 \$	3,29 \$	3,38 \$	2,55 \$	4,80 \$	1,87 \$	4,83 \$

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

Les états financiers consolidés ci-joints de Bombardier Inc. et toute l'information contenue dans le présent rapport annuel sont la responsabilité de la direction et ont été approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les états financiers renferment certains montants fondés sur l'utilisation d'estimations et de jugements. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers sont présentés fidèlement, à tous égards importants. L'information financière présentée ailleurs dans le rapport annuel est concordante avec les états financiers consolidés.

Bombardier Inc. maintient des systèmes de contrôles internes comptables et administratifs et des systèmes de présentation de l'information financière de grande qualité, moyennant un coût raisonnable. Ces systèmes ont pour objet de fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est pertinente, exacte et fiable et que l'actif de la Société est correctement comptabilisé et bien protégé.

Le conseil d'administration est chargé de s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés. 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 externes. Le comité de vérification rencontre périodiquement la direction, ainsi que les vérificateurs externes et internes, afin de discuter des contrôles internes exercés sur le processus de présentation de l'information financière, des questions de vérification et des questions de présentation de l'information financière, de s'assurer que chaque partie remplit correctement ses fonctions et d'examiner les états financiers consolidés et le rapport des vérificateurs externes. Le comité de vérification fait part de ses constatations au conseil d'administration lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés à l'intention des actionnaires.

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

(Signé par)

PIERRE ALARY, CA
Vice-président principal et chef de la direction financière
Le 30 mars 2005

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux actionnaires de Bombardier Inc.

Nous avons vérifié les bilans consolidés de Bombardier Inc. aux 31 janvier 2005 et 2004 et les états consolidés des résultats, des capitaux propres et des flux de trésorerie des exercices terminés à ces dates. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

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

À notre avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société aux 31 janvier 2005 et 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour les exercices terminés à ces dates selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

(Signé par)

ERNST & YOUNG S.R.L.
Comptables agréés
Montréal (Canada)
Le 4 mars 2005

BILANS CONSOLIDÉSAUX 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS)

	NOTES	BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ		BOMBARDIER		BC	
		2005	2004	2005	2004	2005	2004
Actifs							
Espèces et quasi-espèces		2 355 \$	1 221 \$	2 291 \$	1 210 \$	64 \$	11 \$
Débiteurs	2	1 622	1 838	1 505	1 694	117	144
Débiteurs financiers	3	3 585	3 127	-	-	3 585	3 127
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres	4	474	558	249	86	225	472
Stocks	5	4 013	4 340	4 013	4 340	-	-
Immobilisations corporelles	6	3 414	3 550	3 322	3 460	92	90
Écart d'acquisition	7	2 357	2 290	2 357	2 290	-	-
Impôts sur les bénéfices reportés	17	628	527	443	343	185	184
Investissement dans BC/avances et prêts subordonnés à Bombardier		-	-	439	861	71	585
Actifs au titre des prestations constituées	23	353	375	353	375	-	-
Autres actifs	8	1 279	1 451	914	726	365	725
		20 080 \$	19 277 \$	15 886 \$	15 385 \$	4 704 \$	5 338 \$
Passifs							
Emprunts à court terme	9	300 \$	232 \$	- \$	- \$	300 \$	232 \$
Avances de BC		-	-	71	135	-	-
Créditeurs et frais courus	10	7 281	6 785	7 098	6 535	183	250
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	5	2 359	2 686	2 359	2 686	-	-
Impôts sur les bénéfices reportés	17	41	104	37	100	4	4
Dette à long terme	11	6 904	6 088	3 128	2 097	3 776	3 991
Passifs au titre des prestations constituées	23	897	932	895	932	2	-
Prêts subordonnés de BC		-	-	-	450	-	-
		17 782	16 827	13 588	12 935	4 265	4 477
Capitaux propres (Investissement dans BC)		2 298	2 450	2 298	2 450	439	861
		20 080 \$	19 277 \$	15 886 \$	15 385 \$	4 704 \$	5 338 \$
Engagements et éventualités	24						

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

Au nom du conseil d'administration,

(Signé par)

LAURENT BEAUDOIN
Administrateur

(Signé par)

L. DENIS DESAUTELS
Administrateur

ÉTATS CONSOLIDÉS DES CAPITAUX PROPRES

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS)

	NOTES	2005		2004	
		NOMBRE (EN MILLIERS)	MONTANT	NOMBRE (EN MILLIERS)	MONTANT
CAPITAL SOCIAL	12				
Actions privilégiées					
Série 2		2 598	51 \$	2 598	51 \$
Série 3		9 402	148	9 402	148
Série 4		9 400	148	9 400	148
		21 400	347	21 400	347
Actions ordinaires					
Actions classe A (droits de vote multiples)					
Solde au début de l'exercice		342 018	31	342 020	31
Conversion en actions classe B		(18)	-	(2)	-
Solde à la fin de l'exercice		342 000	31	342 018	31
Actions classe B (droits de vote limités)					
Solde au début de l'exercice		1 407 567	1 408	1 035 667	599
Émission d'actions		-	-	370 000	807
Émission en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	13	882	3	1 898	2
Conversion d'actions classe A		18	-	2	-
Solde à la fin de l'exercice		1 408 467	1 411	1 407 567	1 408
Solde à la fin de l'exercice – actions ordinaires		1 750 467	1 442	1 749 585	1 439
Total – capital social			1 789		1 786
SURPLUS D'APPORT					
Solde au début de l'exercice			4		-
Charge de rémunération à base d'actions	13		9		4
Solde à la fin de l'exercice			13		4
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS					
Solde au début de l'exercice			532		778
Perte nette			(85)		(85)
Dividendes :					
Actions privilégiées			(23)		(23)
Actions ordinaires			(123)		(115)
Frais d'émission d'actions, après impôts	12		-		(23)
Solde à la fin de l'exercice			301		532
ÉCART DE CONVERSION CUMULÉ	14		195		128
Total – capitaux propres			2 298 \$		2 450 \$

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

ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATSPOUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS, SAUF LES MONTANTS PAR ACTION)

	NOTES	BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ		BOMBARDIER		BC	
		2005	2004	2005	2004	2005	2004
Revenus							
Fabrication		11 508 \$	11 208 \$	11 508 \$	11 208 \$	- \$	- \$
Services		2 386	2 319	2 386	2 319	-	-
Financement		329	324	-	-	426	493
Autres		1 616	1 657	1 616	1 657	-	-
		15 839	15 508	15 510	15 184	426	493
Coût des ventes		13 989	13 370	13 797	13 278	261	249
Frais de vente, frais généraux et d'administration		927	992	839	898	88	94
Amortissement		551	563	503	466	48	97
Recherche et développement		148	113	148	113	-	-
Éléments spéciaux	15	172	330	172	330	-	-
Bénéfice de BC		-	-	(20)	(32)	-	-
		15 787	15 368	15 439	15 053	397	440
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant intérêts débiteurs, nets et impôts sur les bénéfices		52	140	71	131	29	53
Intérêts débiteurs, nets	16	153	159	181	171	-	-
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices		(101)	(19)	(110)	(40)	29	53
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	17	(16)	147	(25)	126	9	21
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		(85)	(166)	(85)	(166)	20	32
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	18	-	81	-	81	-	-
Bénéfice net (perte nette)		(85) \$	(85) \$	(85) \$	(85) \$	20 \$	32 \$
Perte par action :							
De base et diluée	19						
Découlant des activités poursuivies		(0,06) \$	(0,11) \$				
Perte nette		(0,06) \$	(0,07) \$				

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

ÉTATS CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS)

	NOTES	BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ		BOMBARDIER		BC	
		2005	2004	2005	2004	2005	2004
Activités d'exploitation							
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		(85) \$	(166) \$	(85) \$	(166) \$	20 \$	32 \$
Éléments hors caisse :							
Amortissement		551	563	503	466	48	97
Bénéfice de BC		-	-	(20)	(32)	-	-
Pertes sur créances	3	26	59	-	-	26	59
Impôts sur les bénéfices reportés		(101)	67	(98)	72	(3)	(5)
Perte (gain) sur cessions d'immobilisations corporelles		(5)	5	(5)	5	-	-
Charge de rémunération à base d'actions	13	9	3	9	3	-	-
Éléments spéciaux	15	172	330	172	330	-	-
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	21	(100)	(1)	185	(1 174)	(30)	(66)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		467	860	661	(496)	61	117
Activités d'investissement							
Acquisitions d'immobilisations corporelles		(307)	(300)	(304)	(297)	(3)	(3)
Cessions d'immobilisations corporelles		31	129	31	113	-	16
Cessions d'actifs destinés à la vente	15	-	135	-	135	-	-
Variation nette des débiteurs financiers		(15)	556	-	-	(460)	1 475
Acquisitions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation - BC		(15)	(11)	-	-	(28)	(224)
Cessions d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation - BC		33	22	-	-	236	555
Règlement de la réclamation - Adtranz	7	209	-	209	-	-	-
Cession d'activités abandonnées, après l'encaisse cédée	18	(31)	557	(31)	557	-	-
Investissement dans BC/avances et prêts subordonnés à Bombardier		-	-	(73)	564	73	(564)
Autres		317	(425)	(75)	(118)	392	(307)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		222	663	(243)	954	210	948
Activités de financement							
Variation nette des emprunts à court terme		59	(1 513)	-	(287)	59	(1 226)
Produits de l'émission de dette à long terme		1 051	945	764	41	287	904
Remboursements de dette à long terme		(632)	(1 086)	(73)	(136)	(559)	(950)
Émission d'actions, après les frais connexes	12,13	3	809	3	809	-	-
Dividendes versés		(146)	(138)	(146)	(138)	-	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		335	(983)	548	289	(213)	(1 272)
Incidence des fluctuations de taux de change							
sur les espèces et quasi-espèces		110	163	115	142	(5)	21
Flux de trésorerie liés aux activités poursuivies		1 134	703	1 081	889	53	(186)
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	18	-	(164)	-	(164)	-	-
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces							
		1 134	539	1 081	725	53	(186)
Espèces et quasi-espèces au début de l'exercice		1 221	682	1 210	485	11	197
Espèces et quasi-espèces à la fin de l'exercice		2 355 \$	1 221 \$	2 291 \$	1 210 \$	64 \$	11 \$
Information supplémentaire							
Espèces payées pour :							
Intérêts		380 \$	405 \$	207 \$	228 \$	201 \$	189 \$
Impôts sur les bénéfices		19 \$	60 \$	9 \$	49 \$	10 \$	11 \$

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

SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER 2005 ET 2004

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

MODE DE PRÉSENTATION

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

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

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

Voici une description des colonnes figurant dans les présents états financiers.

BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ	BOMBARDIER	BC
Regroupe toutes les activités de la Société de manière consolidée, après élimination des opérations et soldes entre Bombardier et BC.	Représente les activités des deux secteurs manufacturiers de la Société (aéronautique et transport). Les opérations et les soldes entre ces secteurs ont été éliminés, tandis que les opérations et les soldes entre apparentés entre Bombardier et BC n'ont pas été éliminés. L'investissement de Bombardier dans BC est comptabilisé à la valeur de consolidation et comprend les capitaux propres de BC ainsi que la dette subordonnée de Bombardier dans BC. L'ancien secteur produits récréatifs de Bombardier, vendu le 18 décembre 2003, est présenté comme activité abandonnée.	Représente les services financiers et immobiliers de la Société. Les opérations et les soldes au sein de BC ont été éliminés, tandis que les opérations et les soldes entre apparentés entre Bombardier et BC n'ont pas été éliminés.

I Bombardier Inc. consolidé

PRINCIPES DE CONSOLIDATION

Les états financiers consolidés comprennent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales, presque toutes détenues en propriété exclusive. En date du 1^{er} novembre 2004, les états financiers consolidés incluent également les comptes des entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») lorsque la Société est le bénéficiaire principal (voir la note 1 – Modifications de conventions comptables). Les états financiers consolidés comprennent aussi la quote-part de la Société dans ses coentreprises.

Les principales filiales de la Société incluses dans les états financiers consolidés sont comme suit :

FILIALE	EMPLACEMENT
Aéronautique	
Learjet Inc.	États-Unis
Short Brothers plc	Royaume-Uni
Transport	
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	Royaume-Uni
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Bombardier Transportation (Bahntechnologie) Germany GmbH & Co. KG	Allemagne
BC	
Bombardier Capital Inc.	États-Unis
Bombardier Capital Ltée	Canada

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

RECLASSEMENT DES ÉTATS DE FLUX DE TRÉSORERIE

À compter du quatrième trimestre de l'exercice 2005, la Société a changé, dans les états consolidés des flux de trésorerie, le classement des opérations entre les secteurs manufacturiers et le secteur BC, liés au financement des débiteurs et des stocks. Cette modification a eu pour effet d'éliminer des flux de trésorerie consolidés l'incidence de ces opérations, jusqu'à ce que les paiements soient reçus des clients externes. Cette modification n'a touché que la colonne Bombardier Inc. consolidé et n'a eu aucune incidence sur les colonnes Bombardier et BC. Ces opérations sont présentées à titre de flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation des secteurs manufacturiers et de flux de trésorerie utilisés pour des activités d'investissement dans le secteur BC lorsque les opérations surviennent. Par suite de cette modification, les flux de trésorerie consolidés provenant des activités d'exploitation ont diminué de 255 millions \$ pour l'exercice 2005 et se sont accrus de 1239 millions \$ pour l'exercice 2004 avec une augmentation et une diminution correspondantes des flux de trésorerie consolidés liés aux activités d'investissement respectivement pour les exercices 2005 et 2004.

UTILISATION D'ESTIMATIONS

La préparation d'états financiers selon les principes comptables généralement reconnus (« PCGR ») du Canada exige que la direction ait recours à des estimations et à des hypothèses, particulièrement pour la comptabilisation des contrats à long terme, des programmes aéronautiques, des mesures incitatives à la vente, dont les garanties de crédit et de valeur résiduelle offertes dans le secteur aéronautique, et des avantages sociaux futurs. Ces estimations et hypothèses ont une incidence sur les montants comptabilisés d'actifs et de passifs et sur la présentation des actifs et des passifs éventuels à la date des états financiers, et sur les montants comptabilisés des revenus et des dépenses au cours de la période. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations, et ces écarts pourraient être importants.

CONVERSION DE DEVISES

Les établissements étrangers se répartissent entre établissements intégrés et établissements autonomes. Tous les établissements étrangers importants sont classés comme des établissements 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 nets ou pertes nettes en résultant sont présentés à la rubrique « Écart de conversion cumulé » aux états consolidés des capitaux propres.

Établissements étrangers intégrés et comptes en devises – Les comptes sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. Selon 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 mêmes taux de change que les actifs correspondants) sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains ou pertes résultant de la conversion sont compris dans les états consolidés des résultats, sauf ceux découlant de la dette à long terme désignée à titre de couverture de l'investissement net de la Société dans les établissements étrangers autonomes qui sont présentés à la rubrique « Écart de conversion cumulé » aux états consolidés des capitaux propres.

ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES

Les espèces et quasi-espèces se composent d'espèces et de placements très liquides détenus par des institutions financières de premier ordre lesquels, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

ACTIFS DE LONGUE DURÉE

Les actifs de longue durée se composent des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres, des immobilisations corporelles et des actifs incorporels amortissables.

Les actifs de longue durée détenus à des fins d'utilisation sont passés en revue afin de déterminer s'il y a une perte de valeur lorsque certains événements ou changements de circonstances indiquent que la valeur comptable d'un actif peut ne pas être recouvrable. Le test de recouvrabilité est effectué à l'aide des flux de trésorerie nets futurs non actualisés qui sont directement associés à l'utilisation et à la cession éventuelle de l'actif. Le montant de la perte de valeur, le cas échéant, est mesuré comme étant l'écart entre la valeur comptable et la juste valeur des actifs dépréciés et comptabilisé dans les états consolidés des résultats.

Les actifs de longue durée détenus à des fins de vente sont présentés au moindre du coût et de la juste valeur.

Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres – Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres, comprenant surtout les avions d'occasion et les avions utilisés dans le cadre du programme de multipropriété, sont comptabilisés au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur des périodes correspondant aux durées d'utilisation prévues de ces actifs.

Immobilisations corporelles – Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. En outre, les contrats de location d'équipement où les risques et les avantages de la propriété sont cédés à la Société sont inclus dans les immobilisations corporelles. Les coûts liés aux programmes aéronautiques engagés une fois la faisabilité technique établie et les programmes lancés, y compris la conception des prototypes, la mise au point et les essais, sont comptabilisés à titre d'outillage des programmes aéronautiques. L'outillage des programmes aéronautiques comprend surtout les coûts de main-d'œuvre d'ingénierie et les coûts indirects de fabrication, les coûts des essais et de la certification ainsi que l'outillage acheté. L'outillage des programmes aéronautiques construit par la Société comprend les intérêts débiteurs engagés au cours de la construction.

L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire selon les durées d'utilisation prévues suivantes :

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

L'amortissement des actifs en construction débute lorsqu'ils sont prêts à être utilisés. L'amortissement des coûts de l'outillage des programmes aéronautiques commence à la date de livraison du premier avion du programme.

Les améliorations apportées aux immobilisations corporelles qui prolongent de manière importante la durée d'utilisation ou l'utilité de l'actif sont capitalisées, tandis que les frais d'entretien et de réparation sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Actifs incorporels amortissables – Les actifs incorporels amortissables correspondent au coût des licences, des brevets et des marques de commerce acquis et sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilisation prévue, qui ne dépasse pas 20 ans.

PLACEMENTS À LONG TERME

Les placements dans les entités sur lesquelles la Société exerce une influence notable sont comptabilisés à la valeur de consolidation. Les autres placements à long terme sont comptabilisés au coût. Lorsque le coût dépasse la juste valeur et que la baisse de la juste valeur est autre que temporaire, les placements à long terme sont réduits à leur juste valeur.

INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Conformément à sa stratégie de gestion des risques, la Société utilise les instruments financiers dérivés afin de gérer son risque de change et son risque de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés sont surtout constitués de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt et de swaps combiné de taux d'intérêt et de devises. La Société n'a pas recours à des instruments financiers dérivés à des fins de négociation ou de spéculation.

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

Les gains et pertes non réalisés sur les contrats de change à terme désignés et efficaces comme couvertures des flux de trésorerie en devises prévus ne sont constatés dans les états financiers consolidés que lorsque les transactions prévues ont lieu. Les gains et pertes non réalisés sur les contrats de change à terme utilisés afin de gérer le risque de change découlant de prêts à des tiers et de prêts et de débiteurs intersociétés sont immédiatement constatés aux résultats compensant les gains et pertes non réalisés découlant des fluctuations des devises liés aux prêts et aux débiteurs.

Les gains et pertes liés aux instruments financiers dérivés, qui ont été réglés avant l'échéance, sont reportés et inclus dans les autres actifs ou les créditeurs et frais courus aux bilans consolidés. S'il est toujours probable que les flux de trésorerie prévus sous-jacents en devises se produisent, ces gains et pertes sont constatés aux résultats comme un rajustement des revenus ou dépenses correspondants, au cours de la période où l'élément couvert correspondant est comptabilisé. Autrement, ces gains et pertes sont constatés immédiatement aux résultats.

Swaps de taux d'intérêt – Bombardier conclut des swaps de taux d'intérêt afin d'atteindre une combinaison appropriée de dettes à taux d'intérêt fixe et variable. En outre, Bombardier conclut également des swaps de taux d'intérêt afin de réduire l'incidence des fluctuations de taux d'intérêt sur les engagements financiers et les prêts intersociétés. BC conclut des swaps de taux d'intérêt afin d'échanger contre des taux d'intérêt variables les taux d'intérêt fixes sur certaines dettes à long terme et sur certains débiteurs financiers. BC conclut également des swaps de taux de référence afin d'aligner le taux de référence de base de certains débiteurs financiers sur celui de certaines dettes à long terme. Les swaps comportent l'échange d'obligations de paiements d'intérêt établis d'après un montant nominal de référence prédéterminé pour une période de temps précise.

Ces swaps sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Selon cette méthode, les gains et pertes non réalisés ne sont pas constatés et les paiements nets à payer ou à recevoir sur les instruments financiers dérivés sont comptabilisés comme rajustement des intérêts débiteurs dans les états consolidés des résultats. Les gains et pertes liés à des swaps inefficaces sont constatés aux résultats.

Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises – BC conclut des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises afin de gérer le risque de change sur sa dette à long terme et débiteurs intersociétés, et de modifier les caractéristiques de taux d'intérêt de la dette à long terme et de certains débiteurs financiers de taux d'intérêt fixes en taux d'intérêt variables. Ces swaps comportent l'échange d'obligations de paiements d'intérêt fixe et flottant ainsi que des montants du capital dans deux devises différentes. Les gains et pertes liés à ces instruments financiers dérivés sont comptabilisés conformément aux règles comptables relatives aux contrats de change à terme et aux swaps de taux d'intérêt décrites ci-dessus.

Comptabilité de couverture – La désignation comme couverture n'est permise que si, à la création de la couverture et au cours de la période de couverture, les variations de la juste valeur ou des flux de trésorerie de l'instrument dérivé devraient compenser largement les variations de la juste valeur ou des flux de trésorerie de l'élément couvert attribuables aux risques sous-jacents.

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 des risques pour l'exécution de diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'établissement de liens entre tous les instruments dérivés et les flux de trésorerie prévus en devises ou les actifs et passifs spécifiques. Également, la Société documente et évalue formellement, au moment de la création de la relation de couverture et de manière régulière, si les instruments financiers dérivés qui sont utilisés dans les opérations de couverture sont très efficaces pour contrebalancer les variations des justes valeurs ou des flux de trésorerie des éléments couverts.

Une relation de couverture prend fin lorsque la couverture cesse d'être efficace et tout gain (ou perte) non réalisé(e) sur l'instrument financier dérivé est constaté aux résultats et les variations subséquentes de la juste valeur des instruments financiers dérivés sont constatées aux résultats.

BÉNÉFICE PAR ACTION

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

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

RÉMUNÉRATION ET AUTRES PAIEMENTS À BASE D' ACTIONS

Toutes les attributions octroyées ou modifiées après le 31 janvier 2003 sont comptabilisées selon la méthode de la juste valeur. Selon cette méthode, la valeur de la dépense de rémunération est mesurée à la date d'attribution à l'aide d'un modèle d'évaluation du prix des options. La valeur de la dépense de rémunération est constatée sur la période d'acquisition des options d'achat d'actions avec une augmentation correspondante du surplus d'apport dans les capitaux propres.

Toutes les attributions octroyées ou modifiées avant le 1^{er} février 2003 sont comptabilisées comme des opérations sur capitaux propres. Aucune dépense de rémunération n'est comptabilisée dans les états consolidés des résultats pour ces attributions. Cependant, le bénéfice net pro forma et le bénéfice par action, incluant les attributions octroyées au cours de l'exercice 2003, sont présentés selon la méthode de la juste valeur.

Toute contrepartie versée par les participants du régime à l'exercice des options d'achat d'actions est créditée au capital social.

Les cotisations de la Société au régime d'achat d'actions des employés sont comptabilisées de la même façon que les dépenses de rémunération connexes.

IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode du passif fiscal pour comptabiliser ses impôts sur les bénéfices. Les actifs et les passifs d'impôts sur les bénéfices reportés sont comptabilisés pour tenir compte des incidences fiscales futures des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur valeur fiscale. Les actifs et les passifs d'impôts sur les bénéfices reportés sont mesurés à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront appliqués l'année où les écarts devraient se résorber.

Une provision pour moins-value est comptabilisée, afin de 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.

AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Les régimes à prestations déterminées sont comptabilisés comme suit :

- Les actifs du régime sont mesurés à la juste valeur.
- La Société utilise une évaluation axée sur la valeur marchande des actifs qui tient compte de l'incidence des gains ou pertes de placements sur une période de trois ans à partir de l'exercice pendant lequel ils se produisent aux fins de la mesure des coûts de retraite.
- Les gains et pertes actuariels nets, fondés sur la valeur axée sur la valeur marchande des actifs des régimes, en excédent de 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, ainsi que les coûts des services passés sont portés aux résultats sur la durée moyenne estimative du reste de la carrière active des participants qui est d'environ 16 ans.
- Les obligations au titre des régimes sont établies en fonction des paiements de prestations futurs prévus actualisés à l'aide des taux d'intérêt courants du marché.
- Lorsqu'un événement, comme la vente d'un secteur, entraîne à la fois une compression et un règlement, la compression est constatée avant le règlement. Une compression est la perte par les employés du droit de gagner des avantages futurs en vertu du régime. Un règlement est l'opération qui consiste à acquitter l'obligation d'un régime.
- Le coût des prestations de retraite et des autres prestations des employés est établi d'après des calculs actuariels qui font appel à la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service et aux meilleures estimations de la direction du rendement prévu des placements des régimes, de la croissance des salaires, de l'âge de retraite des employés et des coûts des soins de santé.

- Le coût des régimes est capitalisé au titre des coûts de main-d'œuvre et inclus dans les stocks et l'outillage des programmes aéronautiques ou constatés directement dans les résultats.
- La date de mesure utilisée par la Société est le 31 décembre.

OPÉRATIONS DE TITRISATION

La cession de prêts et de débiteurs dans le cadre d'opérations de titrisation est comptabilisée à titre de vente lorsque le contrôle de ces actifs a été cédé et qu'une contrepartie autre que le droit de bénéficiaire à l'égard des actifs cédés a été reçue. Les actifs conservés peuvent inclure des droits résiduels relatifs aux intérêts, des tranches subordonnées de titres, des droits de gestion, des montants de surdimensionnement, des comptes de fonds de réserve, des droits des cédants et autres droits résiduels qui sont tous inclus dans les débiteurs de Bombardier et les débiteurs financiers de BC.

Lorsque la cession est considérée comme une vente, tous les actifs vendus sont sortis du bilan, et les actifs reçus et les passifs engagés comme ceux résultant du soutien des améliorations des termes de crédit sont comptabilisés à leur juste valeur. Les gains et pertes sont constatés à la vente des actifs. La valeur comptable est répartie entre les actifs vendus et les droits conservés, d'après leur juste valeur relative à la date de cession. La juste valeur est généralement estimée d'après la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs prévus, selon les meilleures estimations de la direction des pertes sur créances, des courbes des taux de rendement à terme et des taux d'actualisation en fonction des risques sous-jacents.

Les actifs conservés sont comptabilisés comme des prêts, des créances liées à des contrats de location ou comme des placements, selon leur substance. Lorsque la valeur comptable dépasse la juste valeur des actifs conservés comptabilisés à titre de placements et que la baisse de la juste valeur est autre que temporaire, les actifs conservés sont ramenés à leur juste valeur. Les autres actifs conservés sont comptabilisés conformément aux conventions comptables applicables pour des actifs de même catégorie.

PROVISION POUR PERTES SUR CRÉANCES

Les débiteurs financiers, les débiteurs et les prêts sont classés comme douteux lorsque la direction est d'avis qu'il y a un doute raisonnable de recouvrer ultimement une partie du capital et des intérêts.

La Société établit une provision pour pertes sur créances selon un montant jugé suffisant pour fournir une protection adéquate contre les pertes. Le niveau de la provision est fondé sur l'estimation de la direction des risques associés à chacun des portefeuilles de la Société, dont les pertes subies par le passé et l'expérience de recouvrement, le rendement de l'industrie et l'incidence de la conjoncture économique actuelle et prévue.

OBLIGATIONS ENVIRONNEMENTALES

Un passif environnemental est comptabilisé lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les dépenses environnementales qui ont trait aux activités courantes sont imputées aux résultats ou capitalisées, selon le cas. Les dépenses relatives à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne contribueront pas à dégager des revenus futurs, sont imputées aux résultats.

II Bombardier

ÉVALUATION DES STOCKS

Programmes aéronautiques – Les stocks, établis selon la méthode du coût moyen, sont comptabilisés selon le moindre du coût et de la valeur de recouvrement nette. Ils comprennent les matières premières, la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication.

La méthode du coût moyen est une méthode de comptabilisation qui reflète la réalité économique de coûts de production unitaires plus élevés aux phases initiales d'un programme et de coûts de production unitaires plus bas à la fin du programme (concept de la courbe d'apprentissage). La différence entre les coûts réels et moyens au début d'un programme est comptabilisée comme excédent sur les coûts moyens de production et est incluse dans les stocks.

Lorsqu'on s'attend à ce que le coût des stocks dépasse leur montant recouvrable, des dépenses sont imputées aux résultats de l'exercice afin de réduire les coûts comptabilisés des stocks à leur valeur de recouvrement nette estimative.

Contrats à long terme – Les stocks des contrats à long terme comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux comprennent les matières premières, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les marges des contrats estimatives connexes. Les stocks liés aux contrats de services à long terme comptabilisés selon la méthode de l'amortissement linéaire incluent les matières premières, la main-d'œuvre directe et les coûts indirects de fabrication.

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

Les avions d'occasion détenus à des fins de vente sont présentés selon le moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. La Société établit la valeur de réalisation nette en utilisant des évaluations de tiers de la valeur de l'avion et en passant en revue les conditions courantes et futures du marché, dont l'information recueillie de la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

Avances et facturations progressives – Les avances reçues et les facturations progressives liées aux contrats à long terme et aux programmes aéronautiques sont déduites des coûts connexes inscrits aux stocks. Les avances et les facturations progressives en excédent des coûts connexes sont présentées à titre de passif.

ÉCART D'ACQUISITION

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

L'écart d'acquisition fait l'objet d'un test de dépréciation annuel ou plus souvent si des événements ou des circonstances comme une diminution importante des flux de trésorerie prévus indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif ait subi une perte de valeur. Si la valeur comptable d'une unité d'exploitation, y compris l'écart d'acquisition qui lui est attribué, dépasse la juste valeur de l'unité d'exploitation, une perte de valeur de l'écart d'acquisition est constaté. Cette perte de valeur est mesurée comme l'excédent de la valeur comptable de l'écart d'acquisition attribué à l'unité d'exploitation sur la juste valeur implicite de l'écart d'acquisition, d'après la juste valeur des actifs et des passifs de l'unité d'exploitation.

CONSTATATION DES REVENUS

Programmes aéronautiques – Les revenus provenant de la vente d'avions commerciaux et d'avions d'affaires à fuselage étroit (*Learjet*) sont constatés à la livraison finale des appareils et présentés dans les revenus tirés de la fabrication.

Les contrats des avions d'affaires à large fuselage (*Challenger 300, Challenger 604, Global Express* et *Bombardier Global 5000*) sont divisés entre les avions non aménagés (avant l'aménagement intérieur et avant que les appareils électroniques de bord facultatifs soient installés) et l'aménagement des intérieurs. Les revenus sont constatés au moment de la livraison d'avions non aménagés, lorsque certaines conditions sont respectées, et au moment de l'acceptation définitive par le client de l'aménagement intérieur et des appareils électroniques de bord facultatifs et sont présentés dans les revenus tirés de la fabrication.

Parts d'avion – En date du 1^{er} février 2004, les revenus tirés de la vente de parts d'avion sont constatés sur la période où les services connexes sont rendus au client et inclus dans les revenus tirés de la fabrication. Les autres revenus tirés du programme de multipropriété sont présentés dans les revenus tirés des services. Au moment de la vente, le produit de la vente est comptabilisé comme revenu reporté dans les créditeurs et frais courus aux bilans consolidés. La valeur comptable de l'avion correspondant est transférée aux actifs loués en vertu des contrats de location-exploitation et autres et est amortie selon la méthode linéaire sur la durée moyenne prévue d'utilisation de l'avion.

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie et à la fabrication de revenus, y compris les remises à neuf de véhicules et de composants, sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux, conformément 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 pour l'ensemble du contrat, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Ces revenus sont présentés à titre de revenus tirés de la fabrication, à l'exception des revenus tirés de la remise à neuf de véhicules et des composants qui figurent à titre de revenus tirés des services.

Les revenus provenant des contrats de services d'entretien conclus à partir du 17 décembre 2003 sont constatés proportionnellement au total des coûts qui devaient initialement être engagés au début du contrat (la méthode du coût prévu) et présentés dans les revenus tirés des services. Ces arrangements étaient auparavant constatés selon la méthode de l'avancement des travaux.

Les revenus tirés des autres contrats de services à long terme sont généralement constatés selon la méthode de l'amortissement linéaire et présentés dans les revenus tirés des services.

Les revenus estimatifs provenant des contrats à long terme incluent les revenus liés aux modifications de commandes et aux réclamations, lorsqu'il est probable que des revenus additionnels découleront de ces modifications et réclamations et qu'ils peuvent être estimés de manière fiable.

Autres – Les revenus tirés de la vente d'autres revenus, surtout des avions d'occasion et des pièces de rechange sont constatés à la livraison. Les revenus tirés des avions d'occasion sont présentés au poste Autres de la rubrique « Revenus » et les revenus tirés des pièces de rechange sont inclus dans les revenus tirés des services.

COÛT DES VENTES

Programmes aéronautiques – Le coût unitaire moyen des avions commerciaux et des avions d'affaires est établi selon le coût de production total estimatif pour une quantité d'avions prédéterminée relative à un programme. Le coût unitaire moyen est comptabilisé au coût des ventes au moment de la livraison de chaque avion. Selon le concept de la courbe d'apprentissage, qui prévoit une diminution des coûts au fur et à mesure que les tâches et les techniques de production deviennent plus efficaces grâce à l'expérience acquise et aux mesures de la direction, l'excédent sur les coûts moyens de production engagés au cours des phases initiales d'un programme est reporté dans les stocks et recouvert sur les ventes d'avions qui doivent être produits ultérieurement à des coûts inférieurs à la moyenne. Les estimations du total des coûts de production et des quantités d'avions produits dans le cadre des programmes font partie intégrante de la méthode du coût moyen. Les quantités d'avions des programmes sont fondées sur l'évaluation par la direction des conditions du marché et de la demande prévisible au début de l'étape de production de chacun des programmes, compte tenu notamment des commandes fermes et des options existantes.

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

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

La direction procède à des examens trimestriels ainsi qu'à un examen annuel détaillé au quatrième trimestre, dans le cadre de la préparation du budget annuel, des estimations des coûts. L'incidence de toute révision du coût unitaire moyen est comptabilisée par rajustement cumulatif aux résultats dans la période au cours de laquelle la révision a lieu.

MESURES INCITATIVES À LA VENTE

Dans le cadre de la vente d'avions neufs, la Société offre aux clients des mesures incitatives à la vente sous forme de garanties de crédit, de garanties de valeur résiduelle et d'options de reprise. La provision pour mesures incitatives à la vente est comptabilisée au moment de la vente. La provision relative aux garanties de crédit et aux garanties de valeur résiduelle est mesurée en fonction de la valeur actualisée nette prévue des paiements nets à verser en vertu des garanties. La provision pour pertes sur options de reprise est comptabilisée en fonction des pertes prévues.

La Société établit les paiements nets futurs prévus et les pertes prévues en vertu des garanties ou des options de reprise à l'aide, lorsque disponibles, d'évaluations de tiers de la valeur prévue de l'avion, des ratios prévus de prêts en défaut d'après les notations de crédit externes des tiers garantis, des conditions du marché courantes et futures, de l'âge et de l'état de l'avion ainsi que du niveau prévu de disponibilité d'avions sur le marché et de la probabilité que les options de reprise soient exercées.

Les provisions sont passées en revue tous les trimestres et l'incidence de toute révision est comptabilisée dans la période au cours de laquelle la révision a lieu.

RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Les frais de développement sont capitalisés lorsque certains critères de report sont respectés et que leur recouvrement est raisonnablement assuré. Les frais de développement capitalisés ayant trait aux programmes aéronautiques sont inclus dans les immobilisations corporelles à titre d'outillage des programmes aéronautiques. Les frais de recherche et de développement liés à des contrats à long terme sont comptabilisés à titre de coûts des stocks et imputés au coût des ventes selon la méthode de comptabilisation des contrats à long terme. Lorsque la perte de valeur est permanente, ces coûts capitalisés sont radiés.

Les frais de recherche et de développement présentés dans les états consolidés des résultats excluent ceux engagés en vertu de contrats à long terme et les coûts de développement capitalisés pour l'outillage des programmes.

GARANTIES DE PRODUITS

Les frais de garantie de produits sont comptabilisés lorsque le revenu tiré du produit sous-jacent est constaté. Le coût est estimé d'après un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de la Société.

La Société revoit trimestriellement ses provisions à l'égard des garanties de produits inscrites et tout rajustement est immédiatement comptabilisé aux résultats. Les frais de garantie de produits sont inscrits comme composante du coût des ventes.

III BC

DÉBITEURS LIÉS À DES CONTRATS DE LOCATION

Les actifs loués en vertu de conditions qui prévoient le transfert de la presque totalité des avantages et risques inhérents à la propriété aux clients sont comptabilisés à titre de contrats de location-financement directs. Les débiteurs liés à des contrats de location et l'investissement net dans les valeurs résiduelles non garanties sont inclus dans les débiteurs financiers aux bilans consolidés.

CONSTATATION DES REVENUS

Revenus de financement – Les revenus de financement se composent des éléments suivants :

- Les intérêts créditeurs relatifs aux débiteurs financiers sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice et calculés en fonction de la moyenne quotidienne du solde des débiteurs financiers impayés. Les intérêts sur les débiteurs financiers cessent de courir lorsque le compte est en souffrance depuis 90 jours, ou plus tôt si le recouvrement d'un compte devient douteux.
- Les revenus tirés des contrats de location liés aux débiteurs financiers sont comptabilisés sur la durée des contrats de location applicables d'une manière qui permet de produire un taux de rendement constant sur le placement du contrat de location.
- Les revenus tirés des contrats de location-exploitation sont comptabilisés sur la durée du contrat selon la méthode linéaire.

FRAIS DE MONTAGE REPORTÉS

Les frais de montage directs des débiteurs financiers sont amortis, en fonction du rendement, sur la durée prévue des débiteurs financiers.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

POUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER 2005 ET 2004
(TOUS LES MONTANTS SONT EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS, À MOINS D'INDICATION CONTRAIRE.)

1 Modifications de conventions comptables

A CONSOLIDATION DES ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

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

La NOC-15 exige qu'une EDDV soit consolidée si une partie détenant des droits de propriété, des droits contractuels ou d'autres intérêts financiers dans l'EDDV (détenteur de droits variables) assume la majorité du risque de perte lié aux activités de l'EDDV, a le droit de recevoir la majorité des rendements résiduels de l'EDDV (si aucune partie n'assume la majorité des pertes de l'EDDV) ou les deux (le principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit, généralement, constater initialement tous les actifs, passifs et parts des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à la juste valeur à la date où l'entreprise devient le principal bénéficiaire. Cependant, pour les entités à détenteurs de droits variables créées avant l'adoption initiale de la NOC-15, les actifs, les passifs et la part des actionnaires sans contrôle de ces entités doivent être au départ consolidés comme si les entités avaient toujours été consolidées en fonction d'une participation majoritaire. La NOC-15 exige également que des informations soient fournies à l'égard d'une EDDV que le détenteur de droits variables n'est pas tenu de consolider, mais dans laquelle il détient un droit variable important.

L'incidence de l'adoption de la NOC-15 sur les bilans consolidés de la Société, exclusion faite des actifs et des passifs des EDDV déjà incluses dans les bilans consolidés en vertu des règles comptables existantes, se présente comme suit au 31 janvier 2005 :

	NOUVELLEMENT CONSOLIDÉ	RECLASSEMENT	TOTAL
Actifs			
Stocks	– \$	11 \$	11 \$
Immobilisations corporelles	16	–	16
Autres actifs ¹	139	–	139
	155 \$	11 \$	166 \$
Passifs			
Créditeurs et frais courus ²	63 \$	(36) \$	27 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	–	(107)	(107)
Dette à long terme	92	154	246
	155 \$	11 \$	166 \$

¹ Constitués de débiteurs liés aux contrats de location de 78 millions \$ et d'encaisse affectée de 61 millions \$.

² Inclut 14 millions \$ en parts d'actionnaires sans contrôle.

L'incidence de l'adoption de la NOC-15 a eu un effet négligeable sur les états consolidés des résultats de la Société.
Voir la note 25 – Entités à détenteurs de droits variables, pour plus de renseignements sur les EDDV.

B ACCORDS DE PRESTATIONS MULTIPLES GÉNÉRATEURS DE PRODUITS

Le 17 décembre 2003, le Comité sur les problèmes nouveaux (« CPN ») a publié le CPN-142 intitulé « Accords de prestations multiples générateurs de produits ». Le CPN-142 porte sur certains aspects de la comptabilisation, par un fournisseur, des accords en vertu desquels celui-ci exécutera de multiples activités génératrices de produits. La Société a adopté prospectivement ces nouvelles règles en date du 1^{er} février 2004. Par conséquent, les revenus provenant de la vente de parts d'avion

1 Modifications de conventions comptables (suite)

sont maintenant constatés aux résultats au cours de la période où les services connexes sont rendus au client plutôt qu'au moment du transfert du titre de propriété au client. Au moment de la vente, les revenus tirés de la vente sont comptabilisés à titre de revenus reportés et sont inclus dans les créditeurs et frais courus, et la valeur comptable des stocks connexes est transférée au poste Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres, et est amortie sur la durée de vie estimative de l'actif. L'adoption de ces règles dans le secteur aéronautique a entraîné une réduction des revenus de fabrication d'environ 163 millions \$ pour l'exercice terminé le 31 janvier 2005 et n'a eu aucun effet important sur la perte nette et sur la perte par action pour cette même période. Ces règles n'ont eu aucune incidence importante sur la situation financière et les résultats d'exploitation du secteur transport.

**C RELATIONS DE COUVERTURE ET COMPTABILISATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS DÉTENUS
À DES FINS DE NÉGOCIATION OU DE SPÉCULATION OU À DES FINS AUTRES QUE DE COUVERTURE**

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

2 Débiteurs

Les débiteurs étaient comme suit aux 31 janvier :

	2005	2004
Bombardier		
Débiteurs		
Aéronautique		
Dollars américains	436 \$	139 \$
Dollars canadiens	11	32
Autres devises	7	13
Transport		
Euros	245	416
Dollars américains	167	195
Livres sterling	166	155
Diverses devises de l'Europe de l'Ouest	92	164
Autres devises	90	90
	1 214	1 204
Actifs conservés	103	164
Taxe de vente	90	100
Réclamations (VOIR LA NOTE 24 – ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS)	–	187
Autres	172	113
	1 579	1 768
Provision pour pertes sur créances	(74)	(74)
	1 505	1 694
BC	117	144
	1 622 \$	1 838 \$

Les débiteurs ont été répartis par monnaie de facturation.

2 Débiteurs (suite)

Au 31 janvier 2005, le solde impayé des débiteurs cédés aux facilités de titrisation totalisait 308 millions \$ (298 millions \$ au 31 janvier 2004), dont 205 millions \$ (134 millions \$ au 31 janvier 2004) avaient été vendus. Le solde invendu des débiteurs cédés figure dans les « actifs conservés » ci-dessus. Les actifs conservés fournissent des améliorations des termes de crédit pour les débiteurs transférés. Ces débiteurs ne sont pas disponibles pour payer les créanciers de la Société. La Société a tiré un produit de 1253 millions \$ de la vente de débiteurs pour l'exercice 2005 (985 millions \$ pour l'exercice 2004).

3 Débiteurs financiers

Les débiteurs financiers de BC, leur échéance moyenne pondérée et leur taux étaient comme suit aux 31 janvier :

	2005			2004		
	TOTAL	ÉCHÉANCE MOYENNE PONDÉRÉE (EN MOIS)	TAUX MOYEN PONDÉRÉ (%)	TOTAL	ÉCHÉANCE MOYENNE PONDÉRÉE (EN MOIS)	TAUX MOYEN PONDÉRÉ (%)
Financement de stocks ¹	2 069 \$	5	8,8	1 865 \$	5	8,7
Financement de débiteurs ²	59	2	6,6	63	2	5,2
	2 128			1 928		
Avions commerciaux						
Financement provisoire	1 000	104	6,0	516	44	4,6
Crédit-bail à long terme	66	68	5,3	75	68	5,7
	1 066			591		
Total – Portefeuilles d'activités poursuivies	3 194			2 519		
Portefeuilles en liquidation progressive ^{3,4}	437	127	9,6	665	128	9,6
	3 631			3 184		
Provision pour pertes sur créances ⁵	(46)			(57)		
	3 585 \$			3 127 \$		

¹ Comprend 1755 millions \$ titrisés auprès de tiers au 31 janvier 2005 (1396 millions \$ au 31 janvier 2004).

² Représente le financement offert à l'acquéreur de l'ancien secteur produits récréatifs de la Société (« BPR »), une partie apparentée (voir la note 20 – Opérations entre apparentés).

³ Les portefeuilles en liquidation progressive comprennent surtout les portefeuilles de maisons usinées, d'avions d'affaires et de financement de biens de consommation.

⁴ Au cours de l'exercice 2004, la Société a vendu une partie importante du portefeuille des avions d'affaires pour une somme de 339 millions \$, ce qui correspond à la valeur comptable des actifs vendus. Un versement de 42 millions \$ dépend du rendement du portefeuille vendu. Le montant du paiement conditionnel, déduction faite de la provision connexe, est présenté dans les autres actifs aux bilans consolidés.

⁵ Comprend 31 millions \$ liés aux portefeuilles en liquidation progressive au 31 janvier 2005 (28 millions \$ au 31 janvier 2004).

Financement provisoire d'avions commerciaux – Le financement conclu avec quatre lignes aériennes représente environ 79 % du total du portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux au 31 janvier 2005. L'échéance moyenne pondérée du portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux est calculée d'après les ententes existantes avec les transporteurs aériens. La Société prévoit obtenir un financement permanent avec des tiers au cours du prochain exercice.

Répartition géographique – Au 31 janvier 2005, 79 % des débiteurs financiers de BC provenaient des États-Unis et 16 % du Canada (respectivement 85 % et 12 % au 31 janvier 2004).

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit aux 31 janvier :

	2005	2004
Solde au début de l'exercice	57 \$	99 \$
Provision pour pertes sur créances	26	59
Montants radiés – après recouvrements	(37)	(102)
Incidence des fluctuations de taux de change	-	1
Solde à la fin de l'exercice	46 \$	57 \$

3 Débiteurs financiers (suite)

Les débiteurs financiers douteux s'établissaient à 36 millions \$ au 31 janvier 2005, dont 26 millions \$ avaient trait aux portefeuilles en liquidation progressive (respectivement 76 millions \$ et 70 millions \$ au 31 janvier 2004). Les actifs repris s'élevaient à 20 millions \$ au 31 janvier 2005 (37 millions \$ au 31 janvier 2004).

Encaissements minimums – Les encaissements minimums relatifs aux débiteurs financiers pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

	DÉBITEURS	PRÊTS ³	POURSUIVIES ¹	LIQUIDATION PROGRESSIVE ²		TOTAL
			CRÉANCES LIÉES À DES CONTRATS DE LOCATION ³	PRÊTS ³	CRÉANCES LIÉES À DES CONTRATS DE LOCATION ³	
2006	2 128 \$	292 \$	239 \$	67 \$	19 \$	2 745 \$
2007	–	148	45	42	21	256
2008	–	25	36	26	12	99
2009	–	24	33	23	10	90
2010	–	26	33	23	20	102
Par la suite	–	156	455	166	29	806
Encaissements minimums	2 128	671	841	347	111	4 098
Revenu non gagné	–	–	(477)	–	(22)	(499)
Valeur résiduelle non garantie	–	–	31	–	1	32
	2 128 \$	671 \$	395 \$	347 \$	90 \$	3 631 \$

¹ Constitués de 1928 millions \$ de débiteurs, de 504 millions \$ de prêts et de 87 millions \$ de créances liées à des contrats de location au 31 janvier 2004.

² Constitués de 521 millions \$ de prêts et de 144 millions \$ de créances liées à des contrats de location au 31 janvier 2004.

³ Les prêts et les créances liées à des contrats de location sont généralement garantis par les actifs correspondants.

Créances liées à des contrats de location – Les créances liées à des contrats de location se rapportent principalement aux portefeuilles d'avions commerciaux et d'avions d'affaires. Elles comprenaient ce qui suit, avant la provision pour pertes sur créances au 31 janvier :

	2005		2004	
	POURSUIVIES	LIQUIDATION PROGRESSIVE	POURSUIVIES	LIQUIDATION PROGRESSIVE
Total des loyers minimums	841 \$	111 \$	126 \$	171 \$
Revenu non gagné	(477)	(22)	(39)	(32)
Valeur résiduelle non garantie	31	1	–	5
	395 \$	90 \$	87 \$	144 \$

Facilités de crédit – BC a consenti des facilités de crédit à certains clients non apparentés relativement à son portefeuille de financement de stocks. Ces facilités de crédit sont généralement confirmées pour des périodes ne dépassant pas un an. Le total des tranches confirmées et disponibles des facilités de crédit de BC était comme suit aux 31 janvier :

	2005		2004	
	TRANCHE CONFIRMÉE	TRANCHE DISPONIBLE	TRANCHE CONFIRMÉE	TRANCHE DISPONIBLE
Facilité canadienne ¹	706 \$	371 \$	492 \$	185 \$
Facilité américaine	2 838 \$	1 104 \$	2 572 \$	950 \$

¹ Les totaux des tranches confirmées et disponibles sont présentés en leur équivalent en dollars américains.

Opérations de titrisation hors bilan et autres cessions de débiteurs – En janvier 2005, BC a établi une facilité de financement de 364 jours de 1,5 milliard \$ avec un tiers, en vertu de laquelle BC peut vendre certains débiteurs financiers liés au portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux à une structure d'accueil. Le tiers investisseur s'est engagé à avancer 55% du solde initial des débiteurs financiers cédés à la structure d'accueil. Au 31 janvier 2005, BC avait cédé des débiteurs financiers totalisant 306 millions \$ à cette entité, dans laquelle il a conservé une participation subordonnée de

3_Débiteurs financiers (suite)

137 millions \$ et offert des améliorations limitées des termes de crédit. La tranche de la participation conservée est incluse dans le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux. Dans le cadre de cette opération, BC offre des services administratifs en contrepartie d'honoraires établis à leur juste valeur. Cette opération a eu une incidence négligeable sur les états consolidés des résultats.

BC a conservé des participations dans certains débiteurs financiers liés aux portefeuilles de financement de biens de consommation et de maisons usinées vendus à des structures d'accueil, totalisant 25 millions \$ au 31 janvier 2005 (66 millions \$ au 31 janvier 2004). Ces participations conservées sont incluses dans les portefeuilles de débiteurs financiers connexes.

BC gère également des débiteurs financiers vendus à des tiers principalement liés à ses portefeuilles de prêts liés à ses activités de maisons usinées, totalisant 1039 millions \$ au 31 janvier 2005 (1238 millions \$ au 31 janvier 2004). BC comptabilise des revenus d'honoraires relatifs aux droits de gestion conservés.

4_Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres (avions dans le cadre du programme de multipropriété) étaient comme suit aux 31 janvier :

	2005		2004	
	COÛT	VALEUR COMPTABLE NETTE	COÛT	VALEUR COMPTABLE NETTE
Bombardier				
Avions dans le cadre du programme de multipropriété	145 \$	142 \$	- \$	- \$
Avions d'occasion	129	107	90	86
	274	249	90	86
BC				
Portefeuilles d'activités poursuivies	254	152	320	207
Portefeuilles en liquidation progressive	120	73	392	265
	374	225	712	472
	648 \$	474 \$	802 \$	558 \$

L'échéance moyenne pondérée (en mois) des contrats de location-exploitation était comme suit pour les exercices :

	2005	2004
Bombardier	37	66
BC	23	39

L'amortissement des actifs loués en vertu des contrats de location-exploitation et autres, inclus dans le poste « Amortissement » dans les états consolidés des résultats, était comme suit pour les exercices :

	2005	2004
Bombardier	21 \$	4 \$
BC	43 \$	90 \$

BC gère aussi un portefeuille de wagons de marchandises faisant l'objet de contrats de location-exploitation en vertu desquels BC est le locataire/sous-locateur. La valeur actualisée nette des loyers minimums payables par BC en vertu de ces contrats de location-exploitation s'élevait à 602 millions \$ au 31 janvier 2005 (651 millions \$ au 31 janvier 2004). Les paiements minimums non actualisés de BC liés à ce portefeuille figurent aux opérations de cession-bail dans la note 24 – Engagements et éventualités.

5 Stocks

Les stocks de Bombardier étaient comme suit aux 31 janvier :

	2005	2004
Contrats à long terme	1 663 \$	1 838 \$
Programmes aéronautiques	1 616	1 714
Produits finis ¹	734	788
	4 013 \$	4 340 \$

¹ Les produits finis comprennent trois avions neufs, non rattachés à une commande ferme, totalisant 39 millions \$ et 11 avions d'occasion totalisant 56 millions \$ au 31 janvier 2005 (quatre avions neufs totalisant 53 millions \$ et 23 avions d'occasion totalisant 161 millions \$ au 31 janvier 2004).

Programmes aéronautiques – Les stocks des programmes aéronautiques comprenaient l'excédent sur les coûts moyens de production suivant aux 31 janvier :

	2005 ¹	2004
Avions régionaux		
Série CRJ	83 \$	239 \$
Série Q	54	71
Avions d'affaires		
Série Learjet	254	275
Challenger 300	117	54
Série Global	411	406
	919 \$	1 045 \$

¹ Exclut les appareils CRJ200 et Q200, qui n'avaient aucun solde d'excédent sur les coûts moyens de production au 31 janvier 2005.

L'excédent sur les coûts moyens de production recouvrables de commandes fermes en main totalisait 380 millions \$ au 31 janvier 2005 (332 millions \$ au 31 janvier 2004). La direction prévoit récupérer le solde de l'excédent sur les coûts moyens de production à partir des commandes futures de clients.

Le produit anticipé des ventes futures d'avions pour chaque programme excédait les coûts afférents aux stocks aux 31 janvier 2005 et 2004, plus les coûts de production additionnels estimés à engager pour chaque programme. Cependant, des sommes importantes au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production pourraient éventuellement être imputées au coût des ventes au cours d'un exercice donné si une quantité d'avions inférieure à celle prévue pour un programme est vendue, si le produit des ventes futures d'avions est moindre que celui anticipé ou si les coûts à engager pour achever les programmes dépassent les estimations en cours.

Avances et facturations progressives – En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les pratiques de l'industrie. De plus, dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement dans le secteur transport, au titre des avances reçues de clients pour l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relatives à l'achèvement des contrats, conformément aux spécifications préétablies, au calendrier des livraisons et au rendement des produits.

Les coûts engagés et les marges comptabilisées sur les contrats à long terme ainsi que les coûts engagés relatifs aux programmes aéronautiques en cours s'établissaient respectivement à 4112 millions \$ et 2216 millions \$ au 31 janvier 2005 (respectivement à 4161 millions \$ et 2289 millions \$ au 31 janvier 2004).

Les avances reçues et les facturations progressives liées aux contrats à long terme et aux programmes aéronautiques en cours totalisaient respectivement 4276 millions \$ et 1132 millions \$ au 31 janvier 2005 (respectivement 4407 millions \$ et 1177 millions \$ au 31 janvier 2004), dont respectivement 1827 millions \$ et 532 millions \$ constituent un passif et sont présentés à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes au 31 janvier 2005 (respectivement 2084 millions \$ et 602 millions \$ au 31 janvier 2004).

6__ Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux 31 janvier :

	2005		2004	
	COÛT	VALEUR COMPTABLE NETTE	COÛT	VALEUR COMPTABLE NETTE
Bombardier				
Terrains	115 \$	115 \$	104 \$	104 \$
Bâtiments	1 746	927	1 641	968
Matériel	1 386	590	1 296	568
Outillage des programmes aéronautiques				
Avions régionaux	1 189	502	1 127	527
Avions d'affaires	1 778	1 036	1 714	1 129
Autres	159	152	180	164
	6 373	3 322	6 062	3 460
BC	130	92	123	90
	6 503 \$	3 414 \$	6 185 \$	3 550 \$

Le tableau ci-dessus tient compte d'actifs en construction et en développement totalisant 32 millions \$ et 158 millions \$ respectivement aux 31 janvier 2005 et 2004. Les intérêts capitalisés aux actifs en construction et en développement se sont établis à 2 millions \$ et 13 millions \$ respectivement pour les exercices 2005 et 2004.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques s'est établi à 244 millions \$ pour l'exercice 2005 (195 millions \$ pour l'exercice 2004).

7__ Écart d'acquisition

L'écart d'acquisition est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Les variations du solde de l'écart d'acquisition étaient comme suit pour les exercices terminés les 31 janvier :

	2005	2004
Solde au début de l'exercice	2 290 \$	2 122 \$
Rajustement du prix d'achat	(25)	-
Rajustement de la ventilation du prix d'achat lié à la révision des coûts de restructuration	-	(42)
Constatation de pertes fiscales non comptabilisées antérieurement	(33)	(18)
Incidence des fluctuations de taux de change	125	228
Solde à la fin de l'exercice	2 357 \$	2 290 \$

Le 28 septembre 2004, la Société a conclu une entente avec DaimlerChrysler AG sur la totalité des différends en cours découlant de l'acquisition d'Adtranz, entraînant le versement à Bombardier de 170 millions € (209 millions \$). Au cours de l'exercice 2002, la Société avait comptabilisé un rajustement du prix d'achat de 150 millions € comme une réduction de l'écart d'acquisition relativement à ces différends. Le montant additionnel de 20 millions € (25 millions \$) a été comptabilisé comme une réduction supplémentaire de l'écart d'acquisition.

8 *Autres actifs*

Les autres actifs étaient comme suit aux 31 janvier :

	2005	2004
Bombardier		
Prêts et créances liées aux contrats de location ¹	316 \$	217 \$
Actifs incorporels, déduction faite de l'amortissement cumulé de 64 millions \$ au 31 janvier 2005 (44 millions \$ au 31 janvier 2004)	195	206
Frais payés d'avance	129	133
Placements	99	69
Placements dans des sociétés sous influence notable	73	33
Encaisse affectée ²	64	11
Placement en actions privilégiées de BPR	30	30
Autres	8	27
	914	726
BC		
Instruments financiers dérivés	211	224
Frais payés d'avance	47	56
Dépôts	27	44
Prêt ³	-	311
Autres	80	90
	365	725
	1 279 \$	1 451 \$

¹ Comprend 78 millions\$ en créances liées aux contrats de location pour des entités à détenteurs de droits variables consolidées au 31 janvier 2005 (néant au 31 janvier 2004).

² Comprend 61 millions\$ en encaisse affectée liée aux entités à détenteurs de droits variables consolidées au 31 janvier 2005 (néant au 31 janvier 2004).

³ Le prêt se rapporte à une opération de financement conclue aux fins de la gestion de la dette à terme.

9 *Emprunts à court terme*

Les emprunts à court terme étaient comme suit aux 31 janvier :

	2005	2004
Bombardier	- \$	- \$
BC	300	232
	300 \$	232 \$

En vertu d'ententes avec des syndicats bancaires, Bombardier Inc. doit maintenir un certain ratio financier. Ce ratio était respecté aux 31 janvier 2005 et 2004.

BOMBARDIER

Les facilités de crédit de Bombardier, ainsi que leurs taux et échéances, étaient comme suit au 31 janvier 2005 :

	MONTANTS CONFIRMÉS	MONTANTS PRÉLEVÉS	LETTRES DE CRÉDIT PRÉLEVÉES	MONTANTS DISPONIBLES	TAUX DE FIN D'EXERCICE	TAUX MOYEN DE L'EXERCICE	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Européenne	4 753 \$	- \$	3 103 \$	1 650 \$	-	-	2006-2008
Lettres de crédit européennes	378	s.o.	89	289	s.o.	s.o.	2008-2009
Nord-américaine	1 388	-	1 128	260	-	-	2006
	6 519 \$	- \$	4 320 \$	2 199 \$			

s.o. : sans objet.

9 Emprunts à court terme (suite)

- En novembre 2004, Bombardier a conclu une facilité de lettre de crédit européenne de trois ans de 165 millions €.
- En septembre 2004, Bombardier a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit nord-américaine. Cette tranche de 718 millions \$ CAN remplace la tranche à court terme de 730 millions \$ CAN de la facilité de crédit nord-américaine.
- En juillet 2004, Bombardier a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit européenne. Cette tranche de 492 millions € remplace la tranche à court terme de 560 millions € de la facilité de crédit européenne.
- En juillet 2004, Bombardier a conclu une facilité de lettre de crédit européenne de quatre ans de 125 millions €.

Les facilités de crédit de Bombardier, ainsi que leurs taux et échéances, étaient comme suit au 31 janvier 2004 :

	MONTANTS CONFIRMÉS	MONTANTS PRÉLEVÉS	LETTRES DE CRÉDIT PRÉLEVÉES	MONTANTS DISPONIBLES	TAUX DE FIN D'EXERCICE	TAUX MOYEN DE L'EXERCICE	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Européenne	4 621 \$	- \$	3 380 \$	1 241 \$	-	2,5 %	2005-2008
Nord-américaine	1 304	-	958	346	-	3,9 %	2005-2006
	5 925 \$	- \$	4 338 \$	1 587 \$			

- En septembre 2003, Bombardier a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit nord-américaine. Cette tranche de 730 millions \$ CAN a remplacé la tranche à court terme de 750 millions \$ CAN de la facilité de crédit nord-américaine.
- En juillet 2003, Bombardier a renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit européenne. Cette tranche de la facilité, totalisant 560 millions €, a remplacé la tranche à court terme de 600 millions € de la facilité de crédit européenne.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans les tableaux ci-dessus, Bombardier avait des facilités bilatérales de 287 millions \$ au 31 janvier 2005 (592 millions \$ au 31 janvier 2004).

BC

Les facilités de crédit de BC, ainsi que leurs taux et échéances, étaient comme suit au 31 janvier 2005 :

	MONTANTS CONFIRMÉS	MONTANTS PRÉLEVÉS	MONTANTS DISPONIBLES	TAUX DE FIN D'EXERCICE	TAUX MOYEN DE L'EXERCICE	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Lignes renouvelables	600 \$	- \$	600 \$	-	1,9 %	2006
Titrisation liée au financement de stocks	300	300	-	3,1 %	2,2 %	2006
	900 \$	300 \$	600 \$			

- En octobre 2004, la tranche à court terme de la facilité canadienne de titrisation liée au financement de stocks a été remplacée par une facilité à long terme (voir la note 11 – Dette à long terme).

9 Emprunts à court terme (suite)

Les facilités de crédit de BC, ainsi que leurs taux et échéances, étaient comme suit au 31 janvier 2004 :

	MONTANTS CONFIRMÉS	MONTANTS PRÉLEVÉS ¹	MONTANTS DISPONIBLES	TAUX DE FIN D'EXERCICE	TAUX MOYEN DE L'EXERCICE	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Lignes renouvelables	600 \$	– \$	600 \$	–	1,8 %	2006
Titrisation liée au financement de stocks	397	232	165	2,0 %	2,2 %	2005
	997 \$	232 \$	765 \$			

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

- En septembre 2003, BC n'a pas renouvelé deux facilités de crédit renouvelables de 364 jours totalisant respectivement 400 millions \$ et 470 millions \$ CAN (347 millions \$) compte tenu des besoins réduits en flux de trésorerie.
- En mars 2003, BC a mis fin à une facilité bancaire bilatérale non confirmée de 50 millions \$.

10

Créditeurs et frais courus

Les créditeurs et frais courus étaient comme suit aux 31 janvier :

	2005	2004
Bombardier		
Créditeurs	2 112 \$	1 848 \$
Frais courus	1 277	1 346
Mesures incitatives à la vente ¹	1 190	1 187
Garanties de produits	1 055	932
Salaires et avantages sociaux à payer	334	364
Indemnités de départ et autres obligations liées à la cessation d'emploi pour départ involontaire	229	179
Revenus reportés – programme de multipropriété	163	–
Impôts sur les bénéfices et autres taxes	120	49
Intérêts	73	115
Autres	545	515
	7 098	6 535
BC	183	250
	7 281 \$	6 785 \$

¹ Composées de la provision pour garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle et d'options de reprise ainsi que d'autres provisions et obligations associées à la vente d'avions (voir la note 24 – Engagements et éventualités).

Garanties de produits – La durée des garanties de produits dans le secteur aéronautique varie, de manière générale, d'un an à cinq ans, à l'exception des garanties relatives aux structures qui s'étendent jusqu'à 20 ans. Dans le secteur transport, la durée des garanties de produits s'étend d'un an à cinq ans.

10_Créditeurs et frais courus (suite)

Les variations de la provision pour garanties de produits ont été comme suit pour les exercices terminés les 31 janvier 2005 et 2004 :

	AÉRONAUTIQUE	TRANSPORT	TOTAL
Solde au 31 janvier 2003	204 \$	626 \$	830 \$
Charge courante	124	403	527
Variations des estimations	77	(17)	60
Paiements	(170)	(416)	(586)
Incidence des fluctuations de taux de change	25	76	101
Solde au 31 janvier 2004	260	672	932
Charge courante	120	370	490
Variations des estimations	27	29	56
Paiements	(150)	(304)	(454)
Incidence des fluctuations de taux de change	-	31	31
Solde au 31 janvier 2005	257 \$	798 \$	1 055 \$

Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire – Les variations de la provision pour indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire et autres coûts ont été comme suit pour les exercices terminés les 31 janvier 2005 et 2004 :

	INDEMNITÉS DE DÉPART ET AUTRES COÛTS DE CESSATION D'EMPLOI POUR DÉPART INVOLONTAIRE	AUTRES	TOTAL
Solde au 31 janvier 2003	97 \$	14 \$	111 \$
Charge courante	217	188	405
Variations des estimations	(4)	-	(4)
Éléments hors caisse	-	(164)	(164)
Révision de la ventilation du prix d'achat	(42)	-	(42)
Paiements	(107)	(5)	(112)
Incidence des fluctuations de taux de change	18	4	22
Solde au 31 janvier 2004	179	37	216
Charge courante ¹	221	79	300
Variations des estimations ¹	(44)	(46)	(90)
Éléments hors caisse	-	(37)	(37)
Paiements	(137)	(26)	(163)
Incidence des fluctuations de taux de change	10	-	10
Solde au 31 janvier 2005	229 \$	7 \$	236 \$

¹ Comprend 38 millions \$ comptabilisés dans le coût des ventes du secteur aéronautique et 172 millions \$ dans les éléments spéciaux du secteur transport dans les états consolidés des résultats (voir la note 15 – Éléments spéciaux et autres coûts de restructuration).

11 Dette à long terme

La dette à long terme était comme suit aux 31 janvier :

							2005	2004
	MONTANT EN MONNAIE D'ORIGINE (SOLDE DE 2004)	MONNAIE	FIXE/ VARIABLE	TAUX D'INTÉRÊT ¹ (TAUX DE 2004)	ÉCHÉANCE	PAIEMENT D'INTÉRÊT ²	MONTANT	MONTANT
Bombardier								
Déventures	150	USD	Fixe	6,58 %	Jan. 2006	S	150 \$	150 \$
	175	GBP	Fixe	6,25 %	Fév. 2006	A	330	319
	150	CAD	Fixe	6,40 %	Déc. 2006	S	121	113
	500	EUR	Fixe	5,75 %	Fév. 2008	A	653	623
	150	CAD	Fixe	7,35 %	Déc. 2026	S	121	113
Billets	34 (39)	CAD	Fixe	7,00 %	2006-2012	A	27	29
	550	USD	Fixe	6,75 %	Mai 2012	S	550	550
	500	USD	Fixe	6,30 %	Mai 2014	S	500	-
	250	USD	Fixe	7,45 %	Mai 2034	S	250	-
Autres ³	94	USD	Fixe/Var.	5,54 % (4,45 %)	2006-2027	Divers	94	94
	86 (106) ⁴	Diverses	Fixe/Var.	4,63 % (3,82 %)	2006-2018	Divers	86	106
EDDV (VOIR LA NOTE 1)	246	USD	Fixe	8,59 %	2006-2013	Divers	246	-
							3 128 \$	2 097 \$
BC								
Billets à moyen terme	300	USD	Fixe	7,50 %	Août 2004	S	- \$	300 \$
	250	CAD	Fixe	6,60 %	Nov. 2004	S	-	189
	300	USD	Variable	5,44 % (10,24 %)	Mai 2005	M ⁶	300	300
	200	USD	Fixe	7,50 %	Oct. 2005	S	200	200
	450	USD	Fixe	6,13 %	Juin 2006	S	450	450
	200	CAD	Fixe	6,35 %	Juil. 2006	S	162	151
	220	USD	Fixe	7,09 %	Mars 2007	S	220	220
Billets	500	EUR	Fixe	6,13 %	Mai 2007	A	653	623
	300	GBP	Fixe	6,75 %	Mai 2009	A	565	547
Titrisation liée au financement de stocks – certificats	400	USD	Variable	2,16 %	Août 2005	M	400	400
	500	USD	Variable	2,14 % (1,45 %)	Déc. 2005	M	500	500
	350 ⁵	CAD	Variable	3,53 % (3,41 %)	Avril 2010	M	282	60
Autres	44 (51) ⁴	Diverses	Fixe/Var.	7,23 % (8,30 %)	2005-2017	M	44	51
							3 776	3 991
							6 904 \$	6 088 \$

¹ Les taux d'intérêt ne tiennent pas compte de l'incidence des instruments financiers dérivés de couverture correspondants (voir la note 22 – Instruments financiers) et, pour la dette à taux variable, correspondent au taux moyen de l'exercice.

² Mensuel (M), semestriel (S) et annuel (A).

³ Comprend 94 millions \$ liés aux obligations en vertu des contrats de location-acquisition au 31 janvier 2005 (97 millions \$ au 31 janvier 2004).

⁴ Les montants sont libellés en dollars américains.

⁵ Le montant de la monnaie d'origine représente le total de la facilité confirmée.

⁶ Paiement d'intérêts annuels pour l'exercice 2004.

Tous les éléments de dette à long terme sont de rang égal et ne sont pas garantis, sauf la titrisation liée au financement de stocks et la dette des EDDV qui sont des emprunts garantis.

Au 31 janvier 2005, la Société respectait les clauses restrictives contenues dans ses diverses ententes de financement.

11 Dette à long terme (suite)

Les remboursements prévus sur la dette à long terme pour les cinq prochains exercices et par la suite étaient comme suit :

	BOMBARDIER	BC	TOTAL
2006	341 \$	1 403 \$	1 744 \$
2007	560	614	1 174
2008	34	875	909
2009	666	3	669
2010	13	568	581
Par la suite	1 514	313	1 827
	3 128 \$	3 776 \$	6 904 \$

12 Capital social**ACTIONS PRIVILÉGIÉES**

Un nombre illimité d'actions privilégiées, sans droit de vote, sans valeur nominale, pouvant être émises en séries est autorisé. Les séries suivantes ont été émises aux 31 janvier 2005 et 2004 :

12 000 000 D'ACTIONS PRIVILÉGIÉES RACHETABLES, À DIVIDENDE CUMULATIF, SÉRIE 2

Rachat Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 \$ CAN l'action.

Conversion Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation à une date de conversion donnée, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.

Dividende Depuis le 1^{er} août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15^e jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable égal à 80 % du taux préférentiel canadien. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera rajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 \$ CAN l'action ou supérieur à 25,10 \$ CAN l'action. Jusqu'au 31 juillet 2002, le taux de dividende trimestriel était égal à 0,34375 \$ CAN l'action.

12 000 000 D'ACTIONS PRIVILÉGIÉES RACHETABLES, À DIVIDENDE CUMULATIF, SÉRIE 3

Rachat Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ CAN l'action, le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite.

Conversion Convertibles au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2007 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. En outre, si la Société détermine qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées, rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation à une date de conversion donnée, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.

12_Capital social (suite)

Dividende Jusqu'au 31 juillet 2007, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 5,476 %, ou 1,369 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,34225 \$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts constitutifs. Ces dividendes seront payables trimestriellement le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre, lorsque déclarés.

9 400 000 ACTIONS PRIVILÉGIÉES RACHETABLES, À DIVIDENDE CUMULATIF, SÉRIE 4

Rachat Rachetables, au gré de la Société, en tout temps à compter du 31 mars 2007, à 26,00 \$ CAN l'action si elles sont rachetées avant le 31 mars 2008; à 25,75 \$ CAN si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2008 mais avant le 31 mars 2009; à 25,50 \$ CAN si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2009 mais avant le 31 mars 2010; à 25,25 \$ CAN si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2010 mais avant le 31 mars 2011; et à 25,00 \$ CAN si elles sont rachetées à compter du 31 mars 2011.

Conversion À compter du 31 mars 2007, la Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 \$ CAN ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de bourse d'affilée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de bourse, le jour de bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.

Dividende Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 %, ou 1,5625 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ CAN l'action.

ACTIONS ORDINAIRES

Les classes d'actions ordinaires suivantes, sans valeur nominale, sont autorisées aux 31 janvier 2005 et 2004 :

1 892 000 000 D'ACTIONS CLASSE A (DROITS DE VOTE MULTIPLES)

Droits de vote Dix votes chacune.

Conversion Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).

1 892 000 000 D'ACTIONS CLASSE B (DROITS DE VOTE LIMITÉS)

Droits de vote Un vote chacune.

Conversion Convertibles chacune, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % des actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.

Dividende Dividendes préférentiels non cumulatifs annuels de 0,0015625 \$ CAN l'action, en priorité par rapport aux actions classe A (droits de vote multiples), payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ CAN l'action, lorsque déclarés.

En avril 2003, la Société a émis 370 millions d'actions classe B (droits de vote limités) à un prix de 3,25 \$ CAN l'action. Le produit net de cette émission s'est élevé à 1170 millions \$ CAN (807 millions \$), déduction faite des frais d'émission de 33 millions \$ CAN (23 millions \$).

13 Régimes à base d'actions

RÉGIMES D'OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS

En vertu de régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Des options ont également été attribuées aux administrateurs jusqu'au 1^{er} octobre 2003. Sur les 135 782 688 actions classe B (droits de vote limités) initialement réservées aux fins d'émission, 51 697 056 étaient disponibles à ces fins au 31 janvier 2005 en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions. Au cours de l'exercice 2005, la Société a émis 882 050 actions classe B (droits de vote limités) après l'exercice des options d'achat d'actions (1 898 000 actions classe B au cours de l'exercice 2004).

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. Ces options sont acquises à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant deux ans après la date d'attribution, à l'exception de 140 000 options en cours attribuées aux administrateurs qui sont acquises à raison de 20 % par année à compter de la date d'attribution. Les options prennent fin au plus tard dix ans après la date d'attribution.

L'information sur ces options se résume comme suit au 31 janvier 2005 :

FOURCHETTES DE PRIX D'EXERCICE (\$ CAN)	NOMBRE D'OPTIONS	ÉMISES ET EN COURS			EXERÇABLES	
		DURÉE RÉSIDUELLE MOYENNE PONDÉRÉE (ANNÉES)	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ (\$ CAN)	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ (\$ CAN)	
3 à 5	734 000	1,04	4,34	734 000	4,34	
5 à 7	9 415 400	2,06	5,41	8 665 400	5,42	
7 à 10	3 823 120	3,02	7,77	3 823 120	7,77	
10 à 12	7 803 250	4,24	10,79	7 803 250	10,79	
12 à 15	4 227 500	7,09	14,53	1 137 875	14,40	
15 à 25	7 700 000	5,77	20,54	4 830 813	20,27	
	33 703 270 ¹			26 994 458		

¹ Comprend trois millions d'options détenues par des employés de BPR.

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices :

	2005		2004	
	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ (\$ CAN)	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	37 427 486	11,54	41 347 086	11,32
Exercées	(873 800)	3,86	(1 898 000)	2,24
Annulées	(2 850 416)	14,39	(2 021 600)	15,83
Solde à la fin de l'exercice	33 703 270	11,50	37 427 486	11,54
Options exerçables à la fin de l'exercice	26 994 458	10,31	24 240 236	9,24

13 Régimes à base d'actions (suite)

Régimes d'options d'achat d'actions liées au rendement en vigueur – En date du 27 mai 2003, la Société a modifié, prospectivement, le régime d'options d'achat d'actions pour les employés clés. Ce régime a été de nouveau modifié le 30 mars 2004 et s'applique à toutes les options attribuées en vertu du régime lié au rendement. 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 options attribuées sont acquises 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, dans la période de 12 mois précédant la date à laquelle ces options sont acquises, le prix moyen pondéré à la bourse (durant une période de 21 jours de bourse consécutifs) est supérieur ou égal au seuil du prix cible établi au moment où l'option a été attribuée. Si, au cours de cette période de 12 mois, le prix moyen pondéré à la bourse n'a pas été atteint, le seuil du prix cible correspondant à la prochaine tranche acquise s'appliquera.
- Au 31 janvier 2005, les prix cibles se situaient entre 6 \$ CAN et 11 \$ CAN.
- Les options prennent fin au plus tard sept ans après la date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions lié au rendement se résume comme suit au 31 janvier 2005 :

FOURCHETTES DE PRIX D'EXERCICE (\$ CAN)	NOMBRE D'OPTIONS	ÉMISES ET EN COURS		EXERÇABLES	
		DURÉE RÉSIDUELLE MOYENNE PONDÉRÉE (ANNÉES)	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ (\$ CAN)	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ (\$ CAN)
2 à 4	6 004 750	5,49	3,79	1 336 250	3,93
4 à 6	13 395 520	6,35	4,34	51 750	5,58
6 à 7	359 000	6,08	6,83	–	–
	19 759 270			1 388 000	

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices :

	2005		2004	
	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ (\$ CAN)	NOMBRE D'OPTIONS	PRIX D'EXERCICE MOYEN PONDÉRÉ (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	6 646 500	4,00	–	–
Attribuées	15 402 520	4,31	7 193 000	4,00
Exercées	(8 250)	3,93	–	–
Annulées	(2 281 500)	4,20	(546 500)	3,93
Solde à la fin de l'exercice	19 759 270	4,22	6 646 500	4,00
Options exerçables à la fin de l'exercice	1 388 000	3,99	–	–

CHARGE DE RÉMUNÉRATION À BASE D' ACTIONS

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2005 s'est établie à 1,06 \$ l'option (1,11 \$ l'option pour l'exercice 2004) et la charge constatée dans les états consolidés des résultats des exercices 2005 et 2004 s'est élevée à respectivement 9 millions \$ et 4 millions \$. Une augmentation correspondante du compte de surplus d'apport a été constatée dans les états consolidés des capitaux propres.

13 Régimes à base d'actions (suite)

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

	2005	2004
Taux d'intérêt sans risque	4,16 %	3,57 %
Durée prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	49,08 %	50,88 %
Taux de dividende prévu de l'action	1,20 %	1,20 %

PRÉSENTATION PRO FORMA DE LA JUSTE VALEUR DES OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS

Avant le 1^{er} février 2003, la Société comptabilisait les options attribuées en vertu de ses régimes d'options d'achat d'actions à titre d'opérations sur capitaux propres. Si les options attribuées au cours de l'exercice 2003 avaient été comptabilisées selon la méthode de la juste valeur, la perte nette pour les exercices 2005 et 2004 aurait augmenté de respectivement 4 millions \$ et 6 millions \$ et la perte par action de base et diluée serait restée égale à celle déclarée. Les données pro forma ne prennent pas en compte les options d'achat d'actions attribuées avant le 1^{er} février 2002.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution de toutes les options attribuées au cours de l'exercice 2003 a été de 2,91 \$ l'option.

La juste valeur de chaque option attribuée au cours de l'exercice 2003 a été déterminée au moyen d'un modèle d'évaluation d'options fondé sur les hypothèses moyennes pondérées suivantes :

Taux d'intérêt sans risque	5,26 %
Durée prévue	6 ans
Volatilité prévue du cours des actions	30,55 %
Taux de dividende prévu de l'action	0,90 %

RÉGIME D'ACHAT D'ACTIONS DES EMPLOYÉS

En vertu du régime d'achat d'actions 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 les actions classe B (droits de votes limités) sur le marché libre à des dates de placement mensuelles ou déterminées autrement par la Société, mais au moins une fois par mois. La cotisation de la Société au régime a totalisé 6 millions \$ pour chacun des exercices 2005 et 2004. Les actions achetées sont assujetties à une période de détention obligatoire de 12 mois qui doit être terminée à la date anniversaire du 1^{er} janvier.

14 Écart de conversion cumulé

Les composantes de la variation nette de l'écart de conversion cumulé ont été comme suit pour l'exercice 2005 :

Solde au début de l'exercice	128 \$
Incidence des fluctuations de taux de change au cours de l'exercice :	
Sur le placement net dans des établissements étrangers autonomes	97
Sur certains éléments de dette à long terme et prêts intersociétés libellés en devises désignées comme couvertures de placements nets dans des établissements étrangers autonomes	(30)
Solde à la fin de l'exercice	195 \$

15 *Éléments spéciaux et autres coûts de restructuration*

ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

La Société a comptabilisé les éléments spéciaux suivants pour les exercices :

	2005	2004
Transport		
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	142 \$	161 \$
Réductions de valeur d'immobilisations corporelles	-	162
Autres ¹	30	26
Aéronautique		
Gains réalisés lors des ventes des Services à l'aviation militaire et de l'aéroport municipal de Belfast	-	(71)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	-	52
	172	330
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	(18)	(17)
	154 \$	313 \$

¹ Comprend des frais de résiliation de contrats de location et des frais environnementaux ainsi que d'autres coûts.

TRANSPORT

Le 16 mars 2004, le conseil d'administration a approuvé un plan de restructuration afin de réduire la structure de coûts du secteur transport. Ce plan envisageait une réduction d'environ 6600 postes, dont 5100 postes permanents. Par suite du ralentissement récent de la demande sur le marché européen, le plan de restructuration a été élargi au cours du troisième trimestre de l'exercice 2005 (le « plan élargi »), afin que la Société puisse maintenir sa position concurrentielle. Le plan élargi prévoit maintenant d'autres compressions pour un total net de 7300 postes permanents. La réduction totale planifiée des effectifs, y compris des employés contractuels, est de 7600 postes, déduction faite de l'embauche prévue de nouveaux employés.

Le coût total du plan de restructuration, initialement évalué à 583 millions \$, est maintenant estimé à 617 millions \$.

Des coûts de 96 millions \$ relatifs à ce plan de restructuration devraient être comptabilisés comme éléments spéciaux au cours des exercices 2006 et 2007.

AÉRONAUTIQUE (EXERCICE 2004)

- La Société a réalisé la vente de ses Services à l'aviation militaire pour un produit net de 85 millions \$, ce qui a entraîné un gain avant impôts sur les bénéfices de 69 millions \$.
- La Société a également réalisé la vente de l'aéroport municipal de Belfast pour un produit net de 35 millions £ (50 millions \$), ce qui a entraîné un gain avant impôts sur les bénéfices de 2 millions \$.
- Des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire de 52 millions \$ ont été comptabilisés, relativement à la réduction des niveaux d'emploi aux installations de Montréal, Toronto, Belfast, Tucson et Wichita. La charge pour les installations de Tucson et de Wichita découle de la création des centres de fabrication intégrée des avions d'affaires *Learjet* et *Challenger* aux installations de Wichita et de Montréal.

AUTRES COÛTS DE RESTRUCTURATION

Un programme de réduction de la main-d'œuvre touchant environ 2000 employés aux installations de Belfast et de Montréal est en cours en vue de réaligner la cadence de production des appareils *CRJ* pour respecter la demande du marché actuelle et prévue. Le programme de réduction de la main-d'œuvre, qui a démarré en novembre 2004, sera terminé avant la fin du deuxième trimestre de l'exercice 2006. Quelque 200 employés avaient quitté leur emploi au 31 janvier 2005. Le coût total de la réduction de la main-d'œuvre est estimé à 26 millions \$, dont 19 millions \$ ont été constatés dans le coût des ventes au cours de l'exercice 2005. Une charge additionnelle de 19 millions \$, liée principalement aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire se rapportant aux diverses initiatives de réduction de la main-d'œuvre, a été constatée dans le coût des ventes au cours de l'exercice 2005.

16_ *Intérêts débiteurs, nets*

Les intérêts débiteurs, nets de Bombardier se présentaient comme suit pour les exercices :

	2005	2004
Emprunts à court terme	- \$	40 \$
Dette à long terme	152	124
Intérêts accumulés sur les mesures incitatives à la vente	29	37
Intérêts débiteurs avec BC	28	12
Intérêts créditeurs	(38)	(14)
Intérêts capitalisés	(2)	(13)
Affectation des intérêts débiteurs aux activités abandonnées	-	(21)
Autres	12	6
	181	171
Élimination intersectorielle	(28)	(12)
	153 \$	159 \$

Les intérêts débiteurs de BC totalisant 148 millions \$ pour l'exercice 2005 (135 millions \$ pour l'exercice 2004) sont classés à titre de coût des ventes.

17_ *Impôts sur les bénéfices*

La charge (le recouvrement) d'impôts sur les bénéfices attribuée aux activités poursuivies se détaille comme suit pour les exercices :

	2005	2004
Impôts sur les bénéfices exigibles		
Canada	55 \$	47 \$
Étranger	40	46
Constataion d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement - étranger	(10)	(13)
	85	80
Impôts sur les bénéfices reportés		
Écarts temporaires et reports prospectifs de pertes d'exploitation	(37)	5
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	-	4
Moins-value des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés	23	79
Constataion d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement	(87)	(21)
	(101)	67
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	(16) \$	147 \$

17 Impôts sur les bénéfices (suite)

Le rapprochement des impôts sur les bénéfices attribués aux activités poursuivies, calculés aux taux canadiens prévus par la loi, et de la charge d'impôts sur les bénéfices se présente comme suit pour les exercices :

	2005	2004
	(EN \$)	(EN \$)
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices aux taux prévus par la loi	(32) \$ 31,9	(6) \$ 33,6
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants :		
Crédit d'impôt pour bénéfices de fabrication et de transformation	-	(4)
Écart des taux d'imposition de sociétés émettrices étrangères	(60)	(25)
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes et d'écarts temporaires de sociétés émettrices étrangères	106	211
Moins-value des actifs d'impôts sur les bénéfices reportés	23	79
Constatation d'économies fiscales non comptabilisées antérieurement	(97)	(33)
Éléments exempts d'impôts	42	(100)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	-	4
Impôts des grandes sociétés	-	9
Autres	2	12
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	(16) \$	147 \$

Les impôts sur les bénéfices reportés reflètent l'incidence fiscale nette des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs aux fins de la présentation de l'information financière et leur valeur fiscale. Les principales composantes de l'actif (du passif) d'impôts sur les bénéfices reportés de la Société étaient les suivantes aux 31 janvier :

	2005	2004
Reports prospectifs de pertes d'exploitation	1 914 \$	1 746 \$
Garanties et autres provisions	436	428
Passif au titre des prestations constituées	171	184
Débiteurs financiers	91	78
Actifs incorporels	17	45
Stocks	108	(156)
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres	(39)	(38)
Immobilisations corporelles	(325)	(255)
Autres	10	8
	2 383	2 040
Provision pour moins-value	(1 796)	(1 617)
Montant net	587 \$	423 \$

Le montant net des impôts sur les bénéfices reportés présenté aux bilans consolidés était comme suit aux 31 janvier :

	2005	2004
Bombardier		
Actif d'impôts reportés	443 \$	343 \$
Passif d'impôts reportés	(37)	(100)
	406	243
BC		
Actif d'impôts reportés	185	184
Passif d'impôts reportés	(4)	(4)
	181	180
	587 \$	423 \$

17 Impôts sur les bénéfices (suite)

Les reports prospectifs de pertes d'exploitation et autres écarts temporaires, qui sont disponibles afin de réduire le bénéfice imposable futur de certaines filiales pour lesquelles une provision pour moins-value a été constatée, atteignaient 5,1 milliards \$ aux 31 janvier 2005 et 2004; de ces pertes, environ 1,1 milliard \$ ont une date d'échéance survenant dans deux à 20 ans, tandis que les autres pertes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment. Environ 2,0 milliards \$ des reports prospectifs de pertes d'exploitation et autres écarts temporaires se rapportent aux acquisitions d'entreprises. Toute constatation ultérieure de ces économies d'impôts futurs sera enregistrée à titre de réduction de l'écart d'acquisition lié à cette acquisition.

De plus, la Société dispose d'environ 900 millions \$ de pertes en capital dont la majorité peuvent être reportées prospectivement indéfiniment. Les pertes en capital peuvent uniquement être déduites des gains en capital futurs et, de ce fait, aucune économie d'impôts sur les bénéfices reportés n'a été comptabilisée.

Les bénéfices non distribués des filiales étrangères de la Société sont considérés comme étant réinvestis indéfiniment. Par conséquent, aucune provision pour impôts sur les bénéfices n'a été constituée 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.

18 Activités abandonnées

Le 18 décembre 2003, la Société a vendu son secteur produits récréatifs. Les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de ce secteur pour l'exercice 2004 (jusqu'au 18 décembre 2003) ont été présentés séparément, à titre d'activités abandonnées, dans les présents états financiers consolidés.

Les résultats des activités abandonnées étaient comme suit pour la période du 1^{er} février 2003 au 18 décembre 2003 :

Revenus	1 549 \$
Coût des ventes et frais d'exploitation ¹	1 488
Amortissement	33
Intérêts débiteurs, nets	21
	1 542
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices	7
Charge d'impôts sur les bénéfices	3
	4
Gain réalisé lors de la vente du secteur produits récréatifs, après impôts	77
Bénéfice découlant des activités abandonnées	81 \$

¹ Comprennent les frais de vente et les frais généraux et d'administration ainsi que les frais de recherche et de développement.

Le secteur produits récréatifs a été vendu pour un montant de 723 millions \$, dont 685 millions \$ ont été payés au comptant et 38 millions \$ par l'émission d'actions privilégiées de la société mère de l'acquéreur. Les actions privilégiées, qui donnent droit à un dividende cumulatif de 6% et sont rachetables à certaines conditions, ont été comptabilisées à leur juste valeur de 30 millions \$. Le produit net à la clôture a été rajusté d'un montant total de 115 millions \$ pour tenir compte des variations du fonds de roulement, de la capitalisation des régimes de retraite, des frais de l'opération et d'autres éléments. Par conséquent, le produit net au comptant s'est établi à 557 millions \$, après espèces cédées de 13 millions \$. Cette opération a entraîné un gain de 118 millions \$ (77 millions \$ après impôts). Les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de ce secteur d'activité ont été présentés séparément dans les présents états financiers consolidés ci-joints.

Les flux de trésorerie liés aux activités abandonnées étaient comme suit pour la période du 1^{er} février 2003 au 18 décembre 2003 :

Activités d'exploitation	(155) \$
Activités d'investissement	(21)
Activités de financement	-
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	12
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	(164) \$

18 Activités abandonnées (suite)

Au cours de l'exercice 2005, la Société a versé 31 millions \$ à titre de rajustement du produit de cession de ce secteur d'activité, principalement à l'égard de son engagement envers la capitalisation des régimes de retraite. Cet engagement avait été constaté au moment de la cession et, par conséquent, le versement n'a eu aucune incidence sur les résultats d'exploitation de l'exercice 2005.

19 Bénéfice (perte) par action

Le bénéfice (la perte) par action de base et dilué(e) a été calculé(e) comme suit pour les exercices 2005 et 2004. Le nombre d'actions et d'options d'achat d'actions est exprimé en milliers.

	2005	2004
Perte découlant des activités poursuivies	(85) \$	(166) \$
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	(23)	(23)
Perte découlant des activités poursuivies attribuée aux porteurs d'actions ordinaires	(108)	(189)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts sur les bénéfices	-	81
Perte attribuée aux porteurs d'actions ordinaires	(108) \$	(108) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 750 292	1 670 690
Effet net des options d'achat d'actions	59	299
Nombre dilué moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 750 351	1 670 989
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) :		
Découlant des activités poursuivies	(0,06) \$	(0,11) \$
Découlant des activités abandonnées	-	0,05
	(0,06) \$	(0,07) \$

Pour les exercices 2005 et 2004, les options d'achat d'actions pouvant éventuellement être exercées ont eu un effet antidilutif sur la perte par action découlant des activités poursuivies, de sorte que les pertes par action de base et diluées découlant des activités poursuivies sont les mêmes.

Pour l'exercice 2004, un total de 42 799 520 options d'achat d'actions ont été exclues du calcul du bénéfice par action dilué découlant des activités abandonnées, puisque la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure aux prix d'exercice ou aux seuils de prix cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société pour l'exercice.

20 Opérations entre apparentés

Les opérations effectuées par BC avec BPR, entreprise avec laquelle Bombardier Inc. partage des actionnaires importants, est comme suit pour les exercices :

	2005	2004 ¹
Volume du financement de débiteurs	227 \$	74 \$
Revenus du financement des stocks ²	30 \$	2 \$

¹ Pour la période du 19 décembre 2003 au 31 janvier 2004.

² Compris dans les revenus de financement de BC dans les états consolidés des résultats.

Financement de débiteurs – BPR et BC ont conclu une entente de financement de débiteurs. Dans le cours normal des affaires, BC achète des débiteurs de BPR sur lesquels il réalise des revenus de financement. L'entente de financement vise un montant maximum de 115 millions \$ et vient à échéance en juin 2005. BC finance des débiteurs, sous réserve de certains critères d'admissibilité, pour les filiales américaines et européennes de BPR. Le financement s'effectue en dollars américains et le risque de change est assumé par BPR.

20 Opérations entre apparentés (suite)

Financement de stocks – BPR et BC ont conclu une entente de financement de stocks pour les détaillants de produits de BPR. Dans le cours normal des affaires, BC tire des revenus de financement liés aux mesures incitatives à la vente de BPR dans le cadre du financement des détaillants offert par BC. L'entente de financement de stocks vise un montant maximum de 750 millions \$ pour une période renouvelable restante de quatre ans. En vertu de cette entente, BC agit à titre de fournisseur exclusif du financement garanti de stocks aux détaillants de produits fabriqués par BPR (à l'exception des moteurs hors-bord). BC a convenu de ne pas fournir aux détaillants du financement de stocks relatifs aux produits de concurrents directs de BPR pendant la durée du contrat (sauf pour les moteurs hors-bord).

Ces opérations sont mesurées aux valeurs d'échange qui se rapprochent de la juste valeur.

21 Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation

Les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation ont été comme suit pour les exercices :

	2005	2004
Bombardier		
Débiteurs	36 \$	(131) \$
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres	(184)	(82)
Stocks	424	(575)
Créditeurs et frais courus	313	(117)
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	(302)	(133)
Obligations au titre des prestations constituées, montant net	(37)	(101)
Autres	(65)	(35)
	185	(1 174)
BC		
Débiteurs	28	(38)
Créditeurs et frais courus	(69)	(39)
Autres	11	11
	(30)	(66)
	155	(1 240)
Éliminations intersectorielles	(255)	1 239
Bombardier Inc. consolidé	(100) \$	(1) \$

22 Instruments financiers

La Société est exposée à des fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt. La Société a recours à un certain nombre d'instruments financiers dérivés, surtout à des contrats de change à terme, des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises pour couvrir une partie importante de son risque de change et de son risque de taux d'intérêt. Ces instruments financiers dérivés servent à gérer les risques de change et de taux d'intérêt pour les actifs et passifs existants ainsi que pour les flux de trésorerie prévus en devises.

Contrats de change à terme – La Société a recours à des contrats de change à terme afin de gérer son risque de change découlant des flux de trésorerie prévus en devises. La Société utilise également des contrats de change à terme pour gérer les risques de change découlant des prêts de tiers et des prêts et débiteurs intersociétés.

Par suite du changement des monnaies fonctionnelles pour le dollar américain dans le cas de la plupart des activités du secteur aéronautique et des activités nord-américaines du secteur transport, en date du 1^{er} février 2004, le portefeuille de contrats de change à terme servant à couvrir les flux de trésorerie prévus en devises a été réaligné en fonction du nouveau risque de change à cette date.

22 Instruments financiers (suite)

- Dans le secteur aéronautique, les contrats de change à terme servent principalement à vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens et des livres sterling afin de couvrir les dépenses en devises prévus.
- Dans le secteur transport, les contrats de change à terme servent principalement à vendre ou acheter des dollars américains, des livres sterling, des euros et des devises d'autres pays de l'Europe de l'Ouest afin de couvrir les produits et dépenses prévus en devises.

Les tableaux suivants résumant, par monnaie principale, les contrats de change à terme de la Société aux 31 janvier :

					2005
MONNAIES D'ACHAT	MONTANT NOMINAL ¹	ÉQUIVALENT EN DOLLARS AMÉRICAINS	MONNAIES DE VENTE	TAUX ²	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
CAD	3 749	3 028	USD	1,3106	2006-2010
EUR	157	204	GBP	1,4317	2006-2012
EUR	1 425	1 860	USD	0,7692	2006-2009
GBP	417	785	USD	0,5710	2006-2007
USD	378	378	CAD	0,7594	2006-2008
USD	609	609	EUR	1,2431	2006-2007
USD	226	226	Autres	-	2006-2010
CHF	519	437	EUR	1,5229	2006-2010
SEK	1 629	233	GBP	12,4524	2006-2011
SEK	1 959	281	EUR	9,1874	2006-2010
Autres	301	301	EUR	-	2006-2009
Autres	424	424	Autres	-	2006-2011

¹ Les montants nominaux sont exprimés en monnaie d'achat, à l'exception des catégories «Autres», qui sont exprimées en dollars américains.

² Le taux représente le taux de change moyen pondéré consenti.

					2004
MONNAIES D'ACHAT	MONTANT NOMINAL ¹	ÉQUIVALENT EN DOLLARS AMÉRICAINS	MONNAIES DE VENTE	TAUX ²	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
CAD	3 033	2 287	USD	1,3538	2005-2008
EUR	282	351	GBP	1,4938	2005-2007
EUR	288	359	USD	0,8477	2005-2007
EUR	379	473	Autres	-	2005-2010
GBP	454	827	USD	0,6106	2005-2006
USD	327	327	CAD	0,7273	2005-2008
USD	262	262	EUR	1,1296	2005-2007
CHF	532	422	EUR	1,5184	2005-2010
SEK	2 800	378	EUR	9,2252	2005-2010
Autres	372	372	EUR	-	2005-2009
Autres	536	536	GBP	-	2005-2007
Autres	143	143	Autres	-	2005-2007

¹ Les montants nominaux sont exprimés en monnaie d'achat, à l'exception des catégories «Autres», qui sont exprimées en dollars américains.

² Le taux représente le taux de change moyen pondéré consenti.

Swaps de taux d'intérêt – Bombardier a conclu des swaps de taux d'intérêt afin d'atteindre une combinaison appropriée de dettes à taux d'intérêt fixe et variable. En outre, Bombardier a également conclu des swaps de taux d'intérêt afin de réduire l'incidence des fluctuations de taux d'intérêt sur les engagements financiers et les prêts intersociétés. BC a conclu des swaps de taux d'intérêt afin d'échanger les taux d'intérêt fixes sur certaines dettes à long terme et sur certains débiteurs financiers, contre des taux d'intérêt variables. BC a aussi conclu des swaps de taux de référence afin d'aligner le taux d'intérêt de référence de certains débiteurs financiers sur le taux de référence sur la dette à long terme. Les swaps prévoient l'échange de paiements d'intérêt en fonction d'un montant nominal prédéterminé pour une période de temps spécifique.

22 Instruments financiers (suite)

Les swaps de taux d'intérêt de Bombardier sont comme suit aux 31 janvier :

					2005
	MONNAIES	MONTANT NOMINAL ¹	TAUX FIXE	TAUX VARIABLE ²	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Taux fixe à recevoir	USD	550	6,75 %	LIBOR 3 mois + 2,28 %	2013
Taux fixe à recevoir	USD	500	6,30 %	LIBOR 3 mois + 1,60 %	2015
Taux fixe à recevoir	USD	450	2,07 % - 2,15 %	LIBOR 1 mois	2007
Taux fixe à recevoir	USD	200	1,72 % - 1,78 %	LIBOR 1 mois	2006
Taux fixe à payer	USD	89	6,61 %	LIBOR 6 mois	2014
Taux fixe à payer	GBP	62	5,62 %	LIBOR 3 mois	2013
Taux fixe à payer	Diverses	18	6,13 % - 12,28 %	CDOR ou LIBOR	2009-2012

¹ Les montants en monnaie d'origine sont exprimés en dollars américains.

² LIBOR : taux interbancaire offert à Londres; CDOR : taux offert pour les dépôts canadiens.

					2004
	MONNAIES	MONTANT NOMINAL ¹	TAUX FIXE	TAUX VARIABLE ²	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Taux fixe à recevoir	USD	450	2,07 % - 2,15 %	LIBOR 1 mois	2007
Taux fixe à recevoir	USD	200	1,72 % - 1,78 %	LIBOR 1 mois	2006
Taux fixe à payer	USD	96	6,61 %	LIBOR 6 mois	2014
Taux fixe à payer	GBP	60	5,62 %	LIBOR 3 mois	2013
Taux fixe à payer	Diverses	18	6,13 % - 13,50 %	CDOR ou LIBOR	2009-2012

¹ Les montants nominaux sont exprimés en dollars américains.

² LIBOR : taux interbancaire offert à Londres; CDOR : taux offert pour les dépôts canadiens.

Les swaps de taux d'intérêt de BC étaient comme suit aux 31 janvier :

				2005
OBJECTIF	TAUX FIXE À RECEVOIR	TAUX VARIABLE À PAYER	MONTANT NOMINAL ¹	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Couverture d'actifs	3,90 % - 8,68 %	LIBOR, taux des acceptations bancaires ou EUROLIBOR	167	2006-2018
Couverture de dettes	4,96 % - 6,35 %	LIBOR, taux des acceptations bancaires ou EUROLIBOR	708	2007-2008

¹ Les montants nominaux sont exprimés en dollars américains.

				2004
OBJECTIF	TAUX FIXE À RECEVOIR	TAUX VARIABLE À PAYER	MONTANT NOMINAL ¹	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Couverture d'actifs	3,90 % - 8,68 %	LIBOR, taux des acceptations bancaires ou EUROLIBOR	228	2005-2018
Couverture de dettes	4,96 % - 6,60 %	LIBOR ou taux des acceptations bancaires	559	2005-2008

¹ Les montants nominaux sont exprimés en dollars américains.

Les swaps de taux de référence de BC étaient comme suit aux 31 janvier :

			2005	2004	
TAUX À PAYER	TAUX À RECEVOIR	MONTANT NOMINAL	ÉCHÉANCE (EXERCICE)	MONTANT NOMINAL	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
Taux préférentiel aux États-Unis - 2,85 %	LIBOR	900	2006	827	2005

22_Instruments financiers (suite)

Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises – BC a conclu des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises afin de gérer les risques de change sur sa dette à long terme et débiteurs intersociétés, et modifier les caractéristiques de taux d'intérêt de certaines dettes à long terme et de certains débiteurs financiers pour des taux d'intérêt variables.

Les swaps combinés de taux d'intérêt et de devises de BC sont comme suit aux 31 janvier :

						2005
DEVICES À RECEVOIR	MONTANT NOMINAL	DEVICES À PAYER	MONTANT NOMINAL	TAUX FIXE À RECEVOIR	TAUX VARIABLE À PAYER	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
EUR	250	USD	226	EUR 6,13 %	LIBOR 1 mois + 1,31 %	2008
GBP	300	USD	456	GBP 6,75 %	LIBOR 1 mois + 1,61 %	2010
USD	164	EUR	124	LIBOR 1 mois + 2,28 %	EUROLIBOR 6 mois + 2,4 %	2010

						2004
DEVICES À RECEVOIR	MONTANT NOMINAL	DEVICES À PAYER	MONTANT NOMINAL	TAUX FIXE À RECEVOIR	TAUX VARIABLE À PAYER	ÉCHÉANCE (EXERCICE)
EUR	500	USD	496	EUR 6,13 %	LIBOR 1 mois + 2,06 %	2008
GBP	300	USD	456	GBP 6,75 %	LIBOR 1 mois + 1,61 %	2010

Garanties de taux d'intérêt plafond – Bombardier a conclu des garanties de taux d'intérêt plafond afin de se protéger contre les risques de hausse des taux d'intérêt découlant de la protection accordée à certains clients dans le cadre de vente d'avions.

Le montant nominal des garanties de taux plafond totalisait 359 millions \$ au 31 janvier 2005 (253 millions \$ au 31 janvier 2004). Les taux plafond varient entre 1,9 % et 5,7 %, et les contrats arrivent à échéance en 2013.

JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La juste valeur des instruments financiers pour lesquels la valeur comptable déclarée diffère de la juste valeur étaient comme suit aux 31 janvier :

	2005		2004	
	VALEUR COMPTABLE	JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE	JUSTE VALEUR
Bombardier				
Dette à long terme	3 128 \$	2 904 \$	2 097 \$	2 158 \$
Instruments financiers dérivés :				
Contrats à terme				
Favorables	30	261	–	177
Défavorables	–	(127)	–	(109)
Garanties de taux d'intérêt plafond	–	26	4	22
Swaps ¹				
Favorables	–	18	–	–
Défavorables	(11)	(25)	–	(19)
BC				
Débiteurs financiers	3 585	3 588	3 127	3 138
Dette à long terme	3 776	3 761	3 991	4 110
Instruments financiers dérivés :				
Swaps ¹				
Favorables	211	281	224	308
Défavorables	–	(5)	–	(11)

¹ Comprennent les swaps de taux d'intérêt et les swaps combinés de taux d'intérêt et de devises.

22 Instruments financiers (suite)

Les justes valeurs présentées sont fondées sur l'information dont la direction disposait aux 31 janvier 2005 et 2004. La juste valeur estimative de certains instruments financiers a été calculée à partir de l'information disponible sur le marché ou d'autres méthodes d'évaluation qui exigent l'exercice d'un jugement considérable dans l'interprétation des données du marché et l'élaboration des estimations. Par conséquent, les estimations figurant dans les présentes ne sont pas nécessairement représentatives des montants que la Société pourrait obtenir dans un échange aux conditions actuelles du marché. L'utilisation d'autres hypothèses ou d'autres méthodes d'évaluation pourrait avoir un effet important sur les justes valeurs estimatives.

La juste valeur des instruments financiers a été établie comme suit :

- **Espèces et quasi-espèces, débiteurs, emprunts à court terme et créditeurs et frais courus** – La valeur comptable présentée aux bilans consolidés se rapproche de la juste valeur.
- **Débiteurs financiers** – La juste valeur des débiteurs financiers à taux variable, dont le taux est fréquemment modifié et dont le risque de crédit change peu, se rapproche de leur valeur comptable. La juste valeur des débiteurs financiers à taux fixe est estimée à l'aide d'analyses de flux de trésorerie actualisés d'après des taux d'intérêt offerts pour des débiteurs financiers assortis de modalités semblables à celles des emprunteurs dont la qualité du crédit est similaire.
- **Prêts et créances liées à des contrats de location et placements** – La juste valeur des prêts et des créances liées à des contrats de location et des placements est estimée à l'aide de cours publics, lorsqu'ils sont disponibles, ou d'analyses de flux de trésorerie actualisés utilisant des taux d'intérêt applicables aux actifs assortis de modalités semblables. La valeur comptable présentée aux bilans consolidés se rapproche de la juste valeur.
- **Dettes à long terme** – La juste valeur de la dette à long terme est évaluée à l'aide de cours publics ou d'analyses de flux de trésorerie actualisés d'après des taux d'emprunt courants qui s'appliquent à des emprunts semblables.
- **Instruments financiers dérivés** – La juste valeur reflète généralement les montants estimatifs que la Société recevrait au règlement de contrats favorables ou serait tenue de payer afin de mettre fin aux contrats défavorables à la date du bilan. Des cours de courtiers en valeurs mobilières peuvent être obtenus des banquiers de la Société pour la plupart des instruments financiers dérivés de la Société.

RISQUE DE CRÉDIT

En plus du risque de crédit décrit ailleurs dans les présents états financiers consolidés, la Société est exposée à des risques liés à la nature hors bilan des instruments financiers dérivés, où un manquement d'une contrepartie entraînerait des pertes économiques sur les contrats favorables. Cependant, les contreparties à ces instruments financiers dérivés sont des institutions financières de premier ordre qui, selon la Société, vont respecter leurs obligations contractuelles.

23 *Avantages sociaux futurs*

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. La Société offre également des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi et des régimes d'avantages complémentaires 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 au Canada et aux États-Unis.

RÉGIMES DE RETRAITE

Les principales hypothèses actuarielles ayant servi à déterminer le coût des avantages et l'obligation de la Société au titre des prestations constituées étaient comme suit (hypothèses moyennes pondérées au 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice) :

23_Avantages sociaux futurs (suite)**Hypothèses actuarielles**

(EN POURCENTAGE)	2005			2004		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	6,00	5,37	5,59	6,50	5,47	5,83
Taux de rendement à long terme prévu de l'actif des régimes	7,14	7,59	7,40	7,17	7,55	7,39
Taux de croissance des salaires	4,00	3,85	3,90	4,25	3,58	3,78
Obligation au titre des prestations constituées						
Taux d'actualisation	6,00	5,06	5,39	6,00	5,37	5,59
Taux de croissance des salaires	3,50	3,61	3,57	4,00	3,85	3,90

Les tableaux ci-après présentent un rapprochement des variations de l'obligation au titre des prestations constituées des régimes et de la juste valeur des actifs des régimes au 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice, ainsi que leur répartition entre les principaux pays :

Obligation au titre des prestations constituées

	2005			2004		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Obligation au début de l'année	1 637 \$	3 087 \$	4 724 \$	1 313 \$	2 484 \$	3 797 \$
Coût des services rendus	61	98	159	63	98	161
Intérêts débiteurs	105	173	278	100	145	245
Cotisations des participants aux régimes	21	28	49	21	25	46
Modifications des régimes	10	3	13	12	(24)	(12)
Perte actuarielle (gain actuariel)	(32)	30	(2)	130	225	355
Prestations versées	(80)	(105)	(185)	(70)	(84)	(154)
Cessions	-	-	-	-	4	4
Désinvestissements	-	-	-	(125)	(53)	(178)
Compression	(2)	(16)	(18)	(20)	(15)	(35)
Règlement	-	(9)	(9)	-	-	-
Prestations de cessation d'emploi spéciales	2	-	2	6	1	7
Incidence des fluctuations de taux de change	121	115	236	207	281	488
Obligation à la fin de l'année	1 843 \$	3 404 \$	5 247 \$	1 637 \$	3 087 \$	4 724 \$
Royaume-Uni			2 218 \$			2 023 \$
Canada			1 843			1 637
Allemagne			401			339
États-Unis			386			352
Suisse			235			214
Autres			164			159
			5 247 \$			4 724 \$

23 Avantages sociaux futurs (suite)**Actifs des régimes**

	2005			2004		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Juste valeur au début de l'année	1 111 \$	1 501 \$	2 612 \$	857 \$	1 205 \$	2 062 \$
Rendement réel des actifs des régimes	83	153	236	69	135	204
Cotisations de la Société	181	293	474	161	95	256
Cotisations des participants aux régimes	21	28	49	21	25	46
Prestations versées	(80)	(105)	(185)	(70)	(84)	(154)
Désinvestissements	-	-	-	(63)	-	(63)
Règlement	(2)	(10)	(12)	-	-	-
Autres	-	(1)	(1)	-	2	2
Incidence des fluctuations de taux de change	88	60	148	136	123	259
Juste valeur à la fin de l'année	1 402 \$	1 919 \$	3 321 \$	1 111 \$	1 501 \$	2 612 \$
Royaume-Uni			1 513 \$			1 148 \$
Canada			1 402			1 111
États-Unis			222			185
Suisse			160			144
Autres			24			24
			3 321 \$			2 612 \$

Le rapprochement de la situation de capitalisation des régimes de retraite et des montants inscrits aux bilans consolidés était comme suit aux 31 janvier :

Situation de capitalisation

	2005			2004		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Juste valeur des actifs des régimes	1 402 \$	1 919 \$	3 321 \$	1 111 \$	1 501 \$	2 612 \$
Obligation au titre des prestations constituées	(1 843)	(3 404)	(5 247)	(1 637)	(3 087)	(4 724)
Situation de capitalisation – déficit	(441)	(1 485)	(1 926)	(526)	(1 586)	(2 112)
Perte actuarielle nette non amortie	556	1 014	1 570	570	1 021	1 591
Coûts des services passés non amortis	57	(7)	50	51	(10)	41
Cotisations versées en janvier	8	11	19	156	3	159
Actifs (passifs) au titre des prestations constituées	180 \$	(467) \$	(287) \$	251 \$	(572) \$	(321) \$

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

	2005			2004		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Juste valeur des actifs des régimes	1 014 \$	1 719 \$	2 733 \$	1 111 \$	1 212 \$	2 323 \$
Obligation au titre des prestations constituées	(1 490)	(3 230)	(4 720)	(1 637)	(2 831)	(4 468)
	(476) \$	(1 511) \$	(1 987) \$	(526) \$	(1 619) \$	(2 145) \$

23 Avantages sociaux futurs (suite)

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages pour les exercices :

Coût des avantages ¹

	2005			2004		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Coût des services rendus	61 \$	98 \$	159 \$	63 \$	98 \$	161 \$
Intérêts débiteurs	105	173	278	100	145	245
Rendement réel des actifs des régimes	(83)	(153)	(236)	(69)	(135)	(204)
Perte actuarielle (gain actuariel)	(32)	30	(2)	130	225	355
Modifications des régimes	10	3	13	12	(24)	(12)
Perte (gain) de compression	1	(15)	(14)	5	2	7
Perte (gain) sur règlement	2	-	2	-	(1)	(1)
Prestations de cessation d'emploi spéciales	2	-	2	6	1	7
Autres	-	1	1	-	2	2
Coût des avantages avant rajustements pour tenir compte de la nature à long terme des régimes	66	137	203	247	313	560
Écart entre le rendement réel et le rendement prévu des actifs des régimes	(12)	16	4	(17)	14	(3)
Écart entre la perte actuarielle réelle (le gain actuariel réel) et le montant comptabilisé	53	18	71	(118)	(205)	(323)
Amortissement des coûts des services passés	(6)	(2)	(8)	(8)	27	19
Coût des avantages comptabilisé	101 \$	169 \$	270 \$	104 \$	149 \$	253 \$

¹ Pour l'exercice 2004, le coût des avantages comptabilisé inclut 11 millions \$ pour les régimes au Canada et 7 millions \$ pour les régimes à l'étranger liés au secteur produits récréatifs. Ces montants sont inclus dans les bénéfices découlant des activités abandonnées aux états consolidés des résultats. Pour l'exercice 2004, le coût des avantages exclut des gains de compression et sur règlement de 1 million \$ pour les régimes au Canada et de 34 millions \$ pour les régimes à l'étranger par suite de la vente du secteur produits récréatifs et des Services à l'aviation militaire, puisque ces gains sont inclus dans le gain à la cession d'activités.

Les actifs des régimes sont détenus en fiducie et leurs répartitions moyennes pondérées étaient comme suit au 31 décembre, date de mesure :

Actifs des régimes

(EN POURCENTAGE) CATÉGORIE D'ACTIFS	RÉPARTITION VISÉE		RÉPARTITION RÉELLE
	2006	2005	2004
Encaisse	3	3	6
Titres de participation cotés en bourse	58	57	64
Titres à revenu fixe cotés en bourse	37	37	24
Titres de participation de sociétés fermées et autres	2	3	5
Immobilier	-	-	1

Aux 31 décembre 2004 et 2003, les titres de participation cotés en bourse n'incluaient pas d'actions de la Société.
Les cotisations aux régimes de retraite pour l'exercice 2006 sont estimées à 335 millions \$.

23 Avantages sociaux futurs (suite)

Régimes de retraite (à l'exclusion du Royaume-Uni) – L'évaluation actuarielle la plus récente aux fins de la capitalisation des régimes de retraite capitalisés de la Société a été préparée en date du 31 décembre 2003. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée au cours des deuxième et troisième trimestres de l'exercice 2006 et avec date effective du 31 décembre 2004.

Régimes au Royaume-Uni – Les dates d'évaluation actuarielle les plus récentes aux fins de capitalisation se situent entre décembre 2001 et septembre 2003. La prochaine d'évaluation actuarielle exigée se fera entre décembre 2004 et juin 2006.

AVANTAGES COMPLÉMENTAIRES À LA RETRAITE

Les principales hypothèses actuarielles utilisées pour calculer le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations constituées étaient comme suit (hypothèses moyennes pondérées au 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice) :

Hypothèses actuarielles

(EN POURCENTAGE)	2005			2004		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	6,00	5,90	5,98	6,50	6,54	6,51
Taux de croissance des salaires	4,00	4,00	4,00	4,25	4,50	4,30
Obligation au titre des prestations constituées						
Taux d'actualisation	6,00	5,75	5,96	6,00	5,90	5,98
Taux de croissance des salaires	3,50	4,00	3,64	4,00	4,00	4,00

Au 31 décembre 2004, le taux de croissance du coût des soins de santé, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, est supposé être de 9,5 % et réduire à 5,5 % d'ici l'exercice 2010, puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage du taux de croissance ou de décroissance prévue aurait les effets suivants :

	AUGMENTATION DE 1 %	DIMINUTION DE 1 %
Effet sur le coût des avantages comptabilisé	4 \$	(4) \$
Effet sur l'obligation au titre des prestations constituées	38 \$	(32) \$

Les tableaux suivants présentent un rapprochement des variations de l'obligation au titre des prestations constituées et sa répartition entre les principaux pays au 31 décembre, date de mesure précédant la fin de l'exercice :

Obligation au titre des prestations constituées

	2005			2004		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Obligation au début de l'année	228 \$	51 \$	279 \$	158 \$	47 \$	205 \$
Coût des services rendus	9	2	11	9	1	10
Intérêts débiteurs	14	3	17	12	3	15
Modifications des régimes	–	–	–	25	–	25
Perte actuarielle	16	4	20	27	4	31
Prestations versées	(13)	(4)	(17)	(9)	(4)	(13)
Désinvestissements	–	–	–	(9)	–	(9)
Compression	–	(4)	(4)	(9)	(1)	(10)
Incidence des fluctuations de taux de change	16	6	22	24	1	25
Obligation à la fin de l'année	270 \$	58 \$	328 \$	228 \$	51 \$	279 \$
Canada			270 \$			228 \$
États-Unis			39			41
Royaume-Uni			12			10
Autres			7			–
			328 \$			279 \$

23 Avantages sociaux futurs (suite)

Le rapprochement de la situation de capitalisation des régimes d'avantages complémentaires à la retraite et des montants inscrits aux bilans consolidés était comme suit pour les exercices :

Situation de capitalisation

	2005			2004		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Déficit	(270) \$	(58) \$	(328) \$	(228) \$	(51) \$	(279) \$
Perte actuarielle nette non amortie	61	10	71	35	8	43
Coûts des services passés non amortis	(1)	-	(1)	(1)	-	(1)
Cotisations versées en janvier	1	-	1	1	-	1
Passifs au titre des prestations constituées	(209) \$	(48) \$	(257) \$	(193) \$	(43) \$	(236) \$

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages pour les exercices :

Coût des avantages ¹

	2005			2004		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Coût des services rendus	9 \$	2 \$	11 \$	9 \$	1 \$	10 \$
Intérêts débiteurs	14	3	17	12	3	15
Perte actuarielle	14	4	18	27	4	31
Modifications des régimes	-	-	-	25	-	25
Gain de compression	-	(2)	(2)	(7)	-	(7)
Coût des avantages avant rajustements pour tenir compte de la nature à long terme des régimes	37	7	44	66	8	74
Écart entre la perte actuarielle réelle de l'exercice et le montant comptabilisé	(9)	(4)	(13)	(25)	(4)	(29)
Amortissement des coûts des services passés	-	-	-	3	-	3
Coût des avantages comptabilisé	28 \$	3 \$	31 \$	44 \$	4 \$	48 \$

¹ Pour l'exercice 2004, le coût des avantages pour les régimes au Canada inclut 3 millions \$ liés au secteur produits récréatifs. Ce montant est inclus dans les bénéfices découlant des activités abandonnées dans les états consolidés des résultats. Pour l'exercice 2004, le coût des avantages exclut des gains découlant de compression et de règlement de 1 million \$ pour les régimes au Canada par suite de la vente du secteur produits récréatifs et des Services à l'aviation militaire, puisque ces gains sont inclus dans le gain à la cession d'activités.

Le tableau suivant présente l'actif (le passif) au titre des prestations constituées comptabilisé dans les bilans consolidés aux 31 janvier :

Montants comptabilisés

	2005			2004		
	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL	CANADA	ÉTRANGER	TOTAL
Actifs au titre des prestations constituées						
Régimes de retraite	235 \$	118 \$	353 \$	281 \$	94 \$	375 \$
Passifs au titre des prestations constituées						
Régimes de retraite	(55)	(585)	(640)	(30)	(666)	(696)
Avantages complémentaires à la retraite	(209)	(48)	(257)	(193)	(43)	(236)
	(264) \$	(633) \$	(897) \$	(223) \$	(709) \$	(932) \$

24 Engagements et éventualités

En plus des engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés, la Société est soumise à d'autres risques hors bilan. Le tableau suivant présente le risque éventuel maximal pour chaque groupe important de risques au 31 janvier. Le risque éventuel maximal ne reflète pas les paiements prévus par la Société.

Certains de ces risques hors bilan figurent aussi à la note 25 – Entités à détenteurs de droits variables.

	2005		2004	
	RISQUE ÉVENTUEL MAXIMAL	PROVISIONS ET OBLIGATIONS ¹	RISQUE ÉVENTUEL MAXIMAL	PROVISIONS ET OBLIGATIONS ¹
Ventes d'avions				
Crédit ^a	1 074 \$		1 004 \$	
Valeur résiduelle ^a	2 481		2 308	
Risques mutuellement exclusifs ²	(811)		(806)	
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 744 \$	817 \$	2 506 \$	825 \$
Options de reprise ^b	1 470	24	1 983	45
Options de vente multipropriété ^c	21	5	81	23
Autres ³				
Crédit et valeur résiduelle ^e	181	–	163	–
Obligations de rachat ^f	175	61	185	–
Garanties d'exécution ^g	1 031	–	1 889	–

¹ Incluses dans les créditeurs et frais courus.

² Certaines garanties portant sur la valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont venues à échéance sans être exercées et, par conséquent, ne doivent pas être additionnées pour calculer le risque combiné maximal de la Société.

³ La Société a aussi fourni des garanties non présentées dans ce tableau (voir le paragraphe h).

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

VENTES D'AVIONS

a_Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle – Bombardier fournit des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de location et de remboursements de prêts, ainsi que des services liés à la revente d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance à diverses périodes jusqu'en 2025. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit éventuel a trait à des clients exploitant des lignes aériennes commerciales. Le risque de crédit relatif à trois clients de l'aviation commerciale représentait 59 % du total du risque de crédit maximal au 31 janvier 2005. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie de crédit que si les avions sous-jacents sont vendus à un tiers.

En outre, Bombardier offre des garanties portant sur la valeur résiduelle d'avions à la date d'échéance de certaines ententes de location et de financement. Cette garantie offre un paiement limité par contrat à la partie garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu d'une garantie portant sur la valeur résiduelle peut être faite à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

24 Engagements et éventualités (suite)

Le tableau suivant résume les garanties portant sur la valeur résiduelle en cours au 31 janvier 2005 ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées :

Moins d'un an	23 \$
De 1 an à 5 ans	107
De 6 à 10 ans	535
De 11 à 15 ans	797
Par la suite	1 019
	2 481 \$

b Options de reprise – Dans le cadre de la vente d'avions neufs, la Société offre, de temps à autre, à ses clients des options de reprise. Ces options offrent aux clients la reprise de leur avion d'occasion, à un montant prédéterminé et pendant une période prédéterminée, conditionnelle à l'achat d'un avion neuf.

L'engagement de la Société visant l'achat d'avions d'occasion, à la date d'exercice la plus rapprochée, se présentait comme suit au 31 janvier 2005 :

Moins d'un an	1 039 \$
De 1 an à 3 ans	160
De 4 à 5 ans	226
Par la suite	45
	1 470 \$

La Société réévalue ses engagements d'achat d'avions avec reprise par rapport à la juste valeur prévue des avions et comptabilise les pertes anticipées à titre d'imputation aux bénéfices. La juste valeur d'un avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information recueillie relativement à la vente d'avions semblables sur le marché secondaire. Les provisions relatives aux pertes anticipées sur les options de reprise ont totalisé 18 millions \$ au 31 janvier 2005 (24 millions \$ au 31 janvier 2004). Elles ont été établies selon la probabilité que ces options soient exercées. De plus, la Société avait une provision à l'égard des options de reprise relatives à des engagements fermes d'acheter des avions neufs de 6 millions \$ au 31 janvier 2005 (21 millions \$ au 31 janvier 2004).

c Options de vente multipropriété – En vertu du programme nord-américain de multipropriété *Flexjet*, certains clients peuvent échanger leurs parts d'avion à des montants prédéterminés pour des parts d'avion d'un plus grand modèle à des montants prédéterminés. L'engagement total de racheter des parts d'avion, en échange de parts d'un plus grand modèle, atteignait 21 millions \$ au 31 janvier 2005 (81 millions \$ au 31 janvier 2004). Les provisions pour des pertes anticipées établies selon la probabilité que ces options soient exercées totalisaient 5 millions \$ au 31 janvier 2005 (23 millions \$ au 31 janvier 2004).

En outre, la Société offre à ses clients l'option de lui revendre leurs parts d'avion à la juste valeur estimative au cours d'une période prédéterminée à compter de la date de l'achat. L'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondées sur les justes valeurs courantes estimatives totalisait 527 millions \$ au 31 janvier 2005 (504 millions \$ au 31 janvier 2004). Étant donné que le prix d'achat est établi à la juste valeur estimative des parts d'avion lorsque l'option est exercée, la Société n'encourt pas de risque hors bilan lié à ces options.

d Engagements de financement – La Société s'est engagée à fournir du financement dans le cadre de commandes en main qui, déduction faite du financement par des tiers déjà en place, s'élevait à 4,6 milliards \$ au 31 janvier 2005 (3,5 milliards \$ au 31 janvier 2004). Ces engagements sont liés aux avions faisant l'objet de commandes fermes, dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2010 et ont des dates d'échéance fixées à l'avance. La Société atténue ses risques de taux d'intérêt et de crédit en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement auxquelles les parties faisant l'objet de la garantie doivent satisfaire avant de bénéficier de l'engagement de la Société.

24 Engagements et éventualités (suite)**AUTRES GARANTIES**

e_Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle – Dans le cadre de la vente de certain matériel de transport sur rail, Bombardier a fourni une garantie de crédit à l'égard du paiement de location totalisant 45 millions \$ aux 31 janvier 2005 et 2004. Cette garantie vient à échéance en 2020 et est relative à un client. De plus, à la date d'échéance de certaines ententes de financement et autres, la Société a fourni des garanties portant sur la valeur résiduelle totalisant 136 millions \$ au 31 janvier 2005 (118 millions \$ au 31 janvier 2004), principalement liées au secteur transport. La plupart de ces garanties peuvent être exercées en 2014.

f_Obligations de rachat – La Société a offert à certains prestataires de financement et à certains clients, principalement dans le secteur transport, le droit, sous certaines conditions, de revendre du matériel à la Société à des prix prédéterminés. Un montant de 175 millions \$ au 31 janvier 2005 (169 millions \$ au 31 janvier 2004) avait trait à deux ententes en vertu desquelles la Société peut être tenue, à compter de l'exercice 2009, et en cas de manquement au paiement de la part du client au prestataire de financement, de racheter le matériel. En outre, à trois dates distinctes, à compter de l'exercice 2009, la Société peut également être tenue de racheter le matériel. Dans le cadre de cet engagement, des fonds ont été déposés par le client dans un compte de dépôt en garantie qui, avec l'intérêt cumulé, devraient couvrir entièrement le risque de la Société. Par suite de la consolidation des deux entités, qui détiennent le dépôt en garantie en vertu des règles comptables s'appliquant aux EDDV depuis le 1^{er} novembre 2004, une provision pour obligations de rachat totalisant 61 millions \$ est maintenant incluse dans les crédettes et frais courus au 31 janvier 2005.

g_Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de véhicules de partenariat dans le secteur transport, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Dans le cours normal des affaires en vertu de ces obligations conjointes et solidaires, ou dans le cadre de garanties d'exécution qui peuvent être émises à cet égard, chaque partenaire est généralement responsable face à un client d'un manquement d'un autre partenaire. Ces projets prévoient normalement des contre-indemnités entre partenaires. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client. Le risque maximal de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait environ 228 millions \$ au 31 janvier 2005 (1135 millions \$ au 31 janvier 2004). Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur contractuelle totale revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque de la Société totaliserait environ 803 millions \$ au 31 janvier 2005 (754 millions \$ au 31 janvier 2004). Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé et aucun passif important n'a été constaté dans les états financiers consolidés relativement à ces obligations et garanties.

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

OPÉRATIONS DE CESSION-BAIL

BC et Bombardier ont conclu des opérations de cession-bail avec des tiers portant essentiellement sur des wagons à marchandises et des avions d'occasion. Les wagons à marchandises sont en grande partie loués simultanément à des exploitants. Les paiements minimum exigibles en vertu du bail pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

	LOYERS	GARANTIES PORTANT SUR LA VALEUR RÉSIDUELLE	TOTAL
2006	78 \$	– \$	78 \$
2007	73	84	157
2008	68	13	81
2009	67	–	67
2010	73	–	73
Par la suite	673	–	673
	1 032 \$	97 \$	1 129 \$

24 Engagements et éventualités (suite)

Les loyers minimums totaux comprennent 980 millions \$ pour les wagons à marchandises, 107 millions \$ pour les avions d'occasion et 42 millions \$ pour d'autres types de matériel.

Les paiements de sous-location minimums prévus des exploitants et l'avantage net relatif à la valeur de revente estimative du matériel correspondent approximativement au montant des loyers minimums.

Les loyers relatifs aux arrangements de cession-bail ont été de 89 millions \$ pour l'exercice 2005.

CONTRATS DE LOCATION-EXPLOITATION

La Société loue des bâtiments et du matériel et a pris en charge des contrats de location-exploitation d'avions lors de la vente d'avions neufs. Les paiements minimums exigibles en vertu du bail 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
2006	108 \$	48 \$	5 \$	161 \$
2007	90	37	–	127
2008	81	27	–	108
2009	65	22	–	87
2010	52	14	–	66
Par la suite	333	22	75	430
	729 \$	170 \$	80 \$	979 \$

Les loyers relatifs aux contrats de location-exploitation ont totalisé 178 millions \$ pour l'exercice 2005.

AUTRES ENGAGEMENTS

La Société avait des engagements en vertu d'ententes visant à impartir une part importante de sa fonction de technologies de l'information dans les secteurs aéronautique et transport ainsi qu'avec un prestataire de services logistiques pour les entrepôts de pièces de rechange centralisés de la Société dans le secteur aéronautique. Les paiements minimums s'y rattachant pour les cinq prochains exercices et par la suite sont comme suit :

2006	217 \$
2007	200
2008	186
2009	164
2010	144
Par la suite	76
	987 \$

Bombardier reçoit un soutien financier de divers paliers gouvernementaux, dont le soutien financier pour le développement d'avions. Certains programmes de soutien financier exigent que Bombardier verse des montants aux gouvernements, au moment de la livraison du produit, lorsqu'un niveau minimal convenu de ventes de produits correspondants est atteint. Si le niveau minimal convenu n'est pas atteint, aucun montant n'est payable aux gouvernements. Bombardier comptabilise le montant payable aux gouvernements au moment où est vendu le produit donnant lieu à ce paiement.

RÉCLAMATION

Amtrak – Par suite de la médiation et des négociations, la Société et Alstom Transport Inc. ont conclu une entente de règlement avec Amtrak sur tous les points en suspens ayant trait aux contrats relatifs aux trains et aux locomotives à haute vitesse Acela. Ainsi, une charge de 101 millions \$ a été comptabilisée dans le coût des ventes pour l'exercice 2004 relativement à ce règlement.

24 Engagements et éventualités (suite)**AUTRES LITIGES**

Le 7 février 2005, le Teamsters Local 445 Freight Division Pension Fund a intenté un recours collectif devant la cour de district américaine du Southern District of New York contre la Société, Bombardier Capital Inc., Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation (« BCMSC ») et autres pour violations présumées des lois fédérales sur les valeurs mobilières relativement aux certificats de titres de premier rang/subordonnés avec flux identiques de série 2000-A (Senior/Subordinated Pass-Through Certificates, Series 2000-A) de BCMSC échéant le 15 janvier 2030. La Société est d'avis que ce recours est non fondé et entend défendre avec vigueur sa position.

La Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en suspens devant divers tribunaux en matière de responsabilité de produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes.

La direction est d'avis que la Société a établi des provisions adéquates pour couvrir les pertes éventuelles et les montants non recouvrables des sociétés d'assurances, le cas échéant, relatifs à ces poursuites.

25 Entités à détenteurs de droits variables

Le tableau suivant résume par segment les principales entités à détenteurs de droits variables (EDDV) dans lesquelles la Société détient des droits variables au 31 janvier 2005 :

	ACTIFS	PASSIFS
Aéronautique		
Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux ¹	5 306 \$	2 871 \$
Vente de droits en vertu de contrats de fabrication ²	166	154
Structure de cession-bail ³	16	16
Transport		
Véhicules de partenariat	4 352	4 035
Garantie de soutien à la vente	663	662
Comptes de dépôt en espèces ³	61	61
BC		
Structures de titrisation ²	1 692	1 692
	12 256	9 491
Moins actifs et passifs :		
Déjà consolidés en vertu des règles comptables existantes	1 858	1 846
Nouvellement consolidés en vertu de la NOC-15	155	153
Actifs et passifs des EDDV non consolidées devant être divulgués	10 243 \$	7 492 \$

¹ Dont des actifs et des passifs totalisant respectivement 78 millions \$ et 76 millions \$ étaient consolidés à compter du 1^{er} novembre 2004.

² Les actifs et les passifs étaient déjà inclus dans le bilan consolidé en vertu des règles comptables existantes.

³ Consolidées à compter du 1^{er} novembre 2004.

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

25_Entités à détenteurs de droits variables (suite)

AÉRONAUTIQUE

Structures de financement liées à la vente d'avions régionaux – La Société a offert des garanties de crédit et/ou des garanties portant sur la valeur résiduelle à certaines structures d'accueil créées uniquement pour acheter des avions régionaux de la Société et pour louer ces avions à des sociétés aériennes et 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 et du capital émis à des porteurs de titres non liés qui tirent avantage 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 sont uniquement des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle, sauf dans deux cas où ils se présentent aussi sous forme de participation résiduelle aux actifs de la structure d'accueil. La Société offre également des services administratifs à certaines de ces structures d'accueil en contrepartie d'honoraires à la juste valeur.

La plupart de ces structures d'accueil sont des EDDV et la Société est le principal bénéficiaire pour seulement un nombre limité de ces structures d'accueil ayant des actifs et des passifs totalisant respectivement 78 millions \$ et 76 millions \$ au 31 janvier 2005. Par conséquent, ces entités ont été consolidées en date du 1^{er} novembre 2004. Pour toutes les autres structures d'accueil, la Société n'est pas le principal bénéficiaire et la consolidation ne convient pas en vertu de la NOC-15. Au 31 janvier 2005, le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces structures d'accueil non consolidées était de 1,6 milliard \$, dont 295 millions \$ en provisions et obligations étaient disponibles pour couvrir le risque de la Société. Le risque maximal de la Société en vertu de ces garanties figure à la note 24 – Engagements et éventualités.

Vente de droits en vertu de contrats de fabrication – En 1995, la Société a conclu une entente avec LR Jet Corporation (« LR Jet »), société créée dans le seul but d'acheter, de manière renouvelable, des droits en vertu de certains contrats de fabrication d'avions de la Société. Le prix d'acquisition est essentiellement financé par de la dette à long terme émise à des investisseurs non liés. Le montant des droits vendus totalisait 171 millions \$ au 31 janvier 2005 (170 millions \$ au 31 janvier 2004). Les actifs de LR Jet sont donnés en garantie de sa dette à long terme. Dans le cadre de la vente de ces droits, la Société avait donné à LR Jet un recours limité de 17 millions \$ au 31 janvier 2005 qui est inclus à la note 24 – Engagement et éventualités.

LR Jet est une EDDV et la Société en est le principal bénéficiaire. Avant l'adoption de la NOC-15, la Société comptabilisait le produit tiré de la vente des droits comme des avances de clients qui étaient présentées dans les avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes ou déduites des stocks, ou présentées dans les créditeurs et frais courus aux bilans consolidés. L'adoption de la NOC-15 a donné lieu à un reclassement qui a entraîné des augmentations de 11 millions \$ des stocks et de 154 millions \$ de la dette à long terme ainsi que des diminutions des créditeurs et frais courus de 36 millions \$ (déduction faite de la part des actionnaires sans contrôle de 12 millions \$) et des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes de 107 millions \$.

Structure de cession-bail – Au cours de l'exercice 2002, la Société a conclu des ententes de cession-bail avec Inaugural Equipment Trust (« IET ») relativement au matériel d'usine. Le matériel d'usine est donné en garantie de la dette à long terme de IET. La Société a déterminé que IET est une EDDV et que la Société en est le principal bénéficiaire. Par conséquent, IET a été consolidée à partir du 1^{er} novembre 2004. La consolidation de IET s'est traduite par des augmentations de 16 millions \$ des immobilisations corporelles et de la dette à long terme au 31 janvier 2005.

TRANSPORT

Véhicules de partenariat – La Société est devenue partie à des véhicules de partenariat, en vue de fournir du matériel de transport sur rail, des travaux d'ingénierie civile et des services à long terme connexes comme l'exploitation et l'entretien du matériel de transport sur rail.

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

25 *Entités à détenteurs de droits variables (suite)*

Au 31 janvier 2005, la Société détenait la participation suivante dans des véhicules de partenariat importants qui sont des EDDV :

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

Garanties de soutien à la vente – En août 1998, la Société a donné des garanties portant sur la valeur résiduelle de rames automotrices électriques et diesels vendues à Lombard Leasing Contracts Limited (« Lombard »). En vertu d'une structure de location-exploitation, Lombard loue des trains à un tiers exploitant. La Société a conclu que Lombard est une EDDV, mais 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 pour un montant maximal de 135 millions \$. Le risque maximal de la Société découlant de ces garanties figure à la note 24 – Engagements et éventualités.

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

Par suite de cet engagement, Fabian Investments Limited et Lineal Investments Limited ont été créées et des fonds ont été déposés dans un compte de dépôt en garantie par le locataire du matériel. Ces fonds, ainsi que l'intérêt cumulé, devraient couvrir entièrement le risque de la Société. Ces structures d'accueil sont des EDDV et la Société en est leur principal bénéficiaire. Par conséquent, la Société a consolidé ces structures d'accueil à compter du 1^{er} novembre 2004. Leurs actifs, consistant en encaisse affectée, sont présentés dans les autres actifs, et leurs passifs, constitués d'une provision pour obligations de rachat, sont présentés dans les crédettes et frais courus dans les bilans consolidés de la Société. Ces actifs et passifs totalisaient 61 millions \$ au 31 janvier 2005.

BC

Structures de titrisation – BC a convenu de vendre, de manière renouvelable, certains de ses débiteurs financiers liés aux stocks à Bombardier Receivables Master Trust I (« BRMT I ») en vertu d'une facilité de titrisation de 1,2 milliard \$ et à Bombardier Receivables Master Trust II (« BRMT II ») en vertu d'une facilité de titrisation de 350 millions \$ CAN (283 millions \$). Les prix d'achat de BRMT I et BRMT II ont été financés par l'émission à des parties non apparentées de certificats garantis par les débiteurs. BRMT I et BRMT II sont des entités légales séparées qui sont des EDDV et la Société en est leur principal bénéficiaire. Leurs actifs sont isolés sur le plan légal par rapport aux créanciers généraux de BC et les investisseurs n'ont aucun recours sur les actifs de BC, lorsque les débiteurs font défaut, à l'exception des droits subordonnés conservés de BC de 209 millions \$ au 31 janvier 2005. BC conserve aussi les responsabilités de service de la dette et reçoit des honoraires axés sur la valeur marchande. Avant l'adoption de la NOC-15, BC consolidait ces entités en vertu des règles comptables existantes.

26 *Reclassement*

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour l'exercice 2005.

27 *Information sectorielle*

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

AÉRONAUTIQUE	TRANSPORT	BOMBARDIER CAPITAL
<p>Aéronautique est un constructeur d'avions d'affaires, d'avions régionaux et d'avions amphibies et un fournisseur de services connexes. Il offre une famille complète de biréacteurs régionaux et de turbopropulseurs commerciaux ainsi qu'un vaste éventail d'avions d'affaires. Il propose également le programme de multipropriété <i>Flexjet</i>, des programmes donnant droit à des heures de vol, des services de logistique de pièces, des services techniques, des services d'entretien d'avions et des services de formation au pilotage. Les principales installations de fabrication d'Aéronautique sont situées au Canada, au Royaume-Uni et aux États-Unis.</p>	<p>Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes en plus d'offrir une gamme complète de véhicules de transport-passagers, incluant des locomotives, des véhicules légers sur rail et des systèmes de transport automatisés. Il propose aussi des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des systèmes de transport et fournit des solutions de contrôle ferroviaire. Transport est également un prestataire de services d'entretien. Ses principales installations de fabrication sont situées en Allemagne, au Royaume-Uni, en France, au Canada et aux États-Unis.</p>	<p>BC offre du financement de stocks garanti, du financement de débiteurs et du financement provisoire d'avions commerciaux, surtout sur les marchés de l'Amérique du Nord, et gère la liquidation progressive de divers portefeuilles.</p>

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le Sommaire des principales conventions comptables.

Depuis le quatrième trimestre de l'exercice 2005, la Société a cessé l'attribution des intérêts débiteurs nets du siège social aux secteurs manufacturiers, puisque la direction évalue dorénavant le rendement sectoriel selon le bénéfice (la perte) avant intérêts nets et impôts sur les bénéfices (« BAI »), conformément à ses stratégies actuelles de gestion de la dette centralisée. Les chiffres correspondants ont été reclassés.

Les intérêts débiteurs de BC continuent d'être inclus dans le coût des ventes. Le rendement du secteur BC est évalué selon le bénéfice (la perte) avant impôts sur les bénéfices (« BAI »).

La plupart des autres dépenses du siège social sont attribuées à tous les secteurs en fonction de leurs revenus respectifs.

Des opérations intersectorielles sont conclues dans le cours normal des affaires et sont mesurées à la valeur d'échange, soit la contrepartie établie et acceptée par les secteurs connexes.

Les actifs sectoriels nets excluent les espèces et quasi-espèces, l'investissement dans BC et les avances et prêts subordonnés à Bombardier ainsi que les impôts sur les bénéfices reportés et sont réduits des créditeurs et frais courus (à l'exclusion des impôts sur les bénéfices et des intérêts à payer), des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes ainsi que des passifs au titre des prestations constituées.

INFORMATION SECTORIELLE

(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS)

SECTEURS D'ACTIVITÉ	NOTES	BOMBARDIER INC. CONSOLIDÉ	
		2005	2004
Revenus de tiers			
Fabrication		11 508 \$	11 208 \$
Services		2 386	2 319
Financement		329	324
Autres		1 616	1 657
		15 839	15 508
Revenus intersectoriels		-	-
Revenus sectoriels		15 839	15 508
Coût des ventes		13 989	13 370
Frais de vente, frais généraux et d'administration		927	992
Amortissement		551	563
Recherche et développement		148	113
Éléments spéciaux	15	172	330
		15 787	15 368
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant intérêts et impôts sur les bénéfices		52 \$	140 \$
Actifs nets sectoriels		2 934 \$	3 794 \$
Créditeurs et frais courus		7 098	6 535
Intérêts à payer		(73)	(115)
Impôts sur les bénéfices à payer		(61)	-
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes		2 359	2 686
Passifs au titre des prestations constituées		895	932
Actif d'impôts reportés		443	343
Espèces et quasi-espèces		2 291	1 210
Total actifs - Bombardier		15 886	15 385
Investissement dans BC		(439)	(861)
Avances et prêts subordonnés de BC		(71)	(585)
Total de l'actif - BC		4 704	5 338
Total actifs - Bombardier Inc. consolidé		20 080 \$	19 277 \$
Acquisitions d'immobilisations corporelles		307 \$	300 \$

INFORMATION GÉOGRAPHIQUE	REVENUS ¹		IMMOBILISATIONS CORPORELLES, ACTIFS INCORPORELS, ET ÉCART D'ACQUISITION ²	
	2005	2004	2005	2004
États-Unis	6 557 \$	7 295 \$	364 \$	480 \$
Royaume-Uni	2 167	1 447	723	651
Allemagne	1 585	1 714	1 423	1 337
Suisse	609	552	303	262
France	541	388	35	35
Canada	485	541	2 222	2 219
Espagne	407	171	9	13
Italie	391	523	138	166
Autriche	375	105	11	11
Suède	331	434	487	504
Pays-Bas	323	304	-	-
Chine	265	153	19	21
Japon	100	159	-	-
Portugal	100	174	9	115
Autres - Europe	661	652	204	213
Autres - Amériques	383	180	9	15
Autres - Asie	107	257	2	2
Autres	452	459	8	2
	15 839 \$	15 508 \$	5 966 \$	6 046 \$

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.

	AÉRONAUTIQUE		TRANSPORT		BC
	2005	2004	2005	2004	2004
	5 904 \$	6 252 \$	5 604 \$	4 956 \$	- \$
	1 116	1 130	1 270	1 189	-
	-	-	-	-	329
	924	861	692	796	-
	7 944	8 243	7 566	6 941	329
	-	-	18	13	97
	7 944	8 243	7 584	6 954	426
	6 965	7 155	6 850	6 136	261
	362	352	477	546	88
	365	308	138	158	48
	62	38	86	75	-
	-	(19)	172	349	-
	7 754	7 834	7 723	7 264	397
	190 \$	409 \$	(139) \$	(310) \$	29 \$
	2 258 \$	2 411 \$	237 \$	522 \$	439 \$
	207 \$	197 \$	97 \$	100 \$	3 \$
					3 \$

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

AUX 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS)

	2005	2004	2003	2002	2001
Bombardier Inc. consolidé					
Espèces et quasi-espèces	2 355 \$	1 221 \$	663 \$	276 \$	911 \$
Débiteurs	1 622	1 838	1 478	1 157	544
Débiteurs financiers	3 585	3 127	4 587	4 019	4 761
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres	474	558	889	1 156	1 195
Stocks	4 013	4 340	3 443	3 532	2 531
Immobilisations corporelles	3 414	3 550	3 523	3 259	2 848
Écart d'acquisition	2 357	2 290	2 122	1 704	-
Impôts sur les bénéfices reportés	628	527	598	569	121
Actifs au titre des prestations constituées	353	375	173	153	98
Actifs détenus à des fins de vente	-	-	824	692	379
Autres actifs	1 279	1 451	749	591	268
Total actifs	20 080 \$	19 277 \$	19 049 \$	17 108 \$	13 656 \$
Emprunts à court terme	300 \$	232 \$	1 677 \$	1 907 \$	1 687 \$
Créditeurs et frais courus	7 281	6 785	5 825	4 655	2 645
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	2 359	2 686	2 496	2 067	1 885
Impôts sur les bénéfices reportés	41	104	122	399	448
Dettes à long terme	6 904	6 088	5 838	4 931	4 082
Passifs au titre des prestations constituées	897	932	753	624	293
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	-	-	545	430	342
Actions privilégiées	347	347	347	199	199
Capitaux propres actions ordinaires	1 951	2 103	1 446	1 896	2 075
Total passifs et capitaux propres	20 080 \$	19 277 \$	19 049 \$	17 108 \$	13 656 \$
Bombardier					
Espèces et quasi-espèces	2 291 \$	1 210 \$	466 \$	276 \$	901 \$
Débiteurs	1 505	1 694	1 369	963	394
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres	249	86	5	6	17
Stocks	4 013	4 340	3 443	3 532	2 531
Immobilisations corporelles	3 322	3 460	3 427	3 157	2 759
Écart d'acquisition	2 357	2 290	2 122	1 704	-
Impôts sur les bénéfices reportés	443	343	413	364	73
Investissement dans et avances à BC	439	861	842	856	1 055
Actifs au titre des prestations constituées	353	375	173	153	98
Actifs détenus à des fins de vente	-	-	824	692	379
Autres actifs	914	726	496	443	128
Total actifs	15 886 \$	15 385 \$	13 580 \$	12 146 \$	8 335 \$
Emprunts à court terme	- \$	- \$	249 \$	843 \$	- \$
Avances de BC	71	135	45	-	-
Créditeurs et frais courus	7 098	6 535	5 556	4 390	2 514
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	2 359	2 686	2 496	2 067	1 885
Impôts sur les bénéfices reportés	37	100	119	396	448
Dettes à long terme	3 128	2 097	2 027	1 303	580
Passifs au titre des prestations constituées	895	932	750	622	292
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	-	-	545	430	342
Prêts subordonnés de BC	-	450	-	-	-
Actions privilégiées	347	347	347	199	199
Capitaux propres actions ordinaires	1 951	2 103	1 446	1 896	2 075
Total passifs et capitaux propres	15 886 \$	15 385 \$	13 580 \$	12 146 \$	8 335 \$
BC					
Espèces et quasi-espèces	64 \$	11 \$	197 \$	- \$	10 \$
Débiteurs	117	144	109	194	150
Débiteurs financiers	3 585	3 127	4 587	4 019	4 761
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres	225	472	884	1 150	1 178
Immobilisations corporelles	92	90	96	102	89
Impôts sur les bénéfices reportés	185	184	185	205	48
Avances et prêts subordonnés à Bombardier	71	585	45	-	-
Autres actifs	365	725	253	148	140
Total actifs	4 704 \$	5 338 \$	6 356 \$	5 818 \$	6 376 \$
Emprunts à court terme	300 \$	232 \$	1 428 \$	1 064 \$	1 687 \$
Avances de Bombardier	-	-	-	13	138
Créditeurs et frais courus	183	250	269	265	131
Impôts sur les bénéfices reportés	4	4	3	3	-
Dettes à long terme	3 776	3 991	3 811	3 628	3 502
Passifs au titre des prestations constituées	2	-	3	2	1
Investissement dans BC	439	861	842	843	917
Total passifs et capitaux propres	4 704 \$	5 338 \$	6 356 \$	5 818 \$	6 376 \$

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈREPOUR LES EXERCICES TERMINÉS LES 31 JANVIER
(EN MILLIONS DE DOLLARS AMÉRICAINS, SAUF LES MONTANTS PAR ACTION ET LES ACTIONNAIRES INSCRITS)

	2005	2004	2003	2002	2001
Revenus sectoriels					
Aéronautique	7 944 \$	8 243 \$	7 214 \$	7 893 \$	7 176 \$
Transport	7 584	6 954	6 019	4 509	2 043
BC	426	493	572	621	628
Revenus intersectoriels	(115)	(182)	(270)	(265)	(191)
Revenus de tiers	15 839 \$	15 508 \$	13 535 \$	12 758 \$	9 656 \$
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, intérêts et impôts sur les bénéfices					
Aéronautique	190 \$	390 \$	182 \$	609 \$	808 \$
Transport	33	39	133	65	(29)
BC	29	53	66	26	15
Intérêts intersectoriels	(28)	(12)	(6)	(8)	(11)
	224	470	375	692	783
Éléments spéciaux					
Aéronautique	-	(19)	837	229	(34)
Transport	172	349	-	48	-
BC	-	-	-	425	54
	172	330	837	702	20
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant intérêts et impôts sur les bénéfices					
Aéronautique	190	409	(655)	380	842
Transport	(139)	(310)	133	17	(29)
BC	29	53	66	(399)	(39)
Intérêts intersectoriels	(28)	(12)	(6)	(8)	(11)
	52	140	(462)	(10)	763
Intérêts débiteurs, nets	153	159	132	55	22
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	(16)	147	(141)	(22)	216
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	(85)	(166)	(453)	(43)	525
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	-	81	60	66	39
Bénéfice net (perte nette)	(85) \$	(85) \$	(393) \$	23 \$	564 \$
Bénéfice (perte) par action :					
De base et dilué(e)					
Découlant des activités poursuivies	(0,06) \$	(0,11) \$	(0,34) \$	(0,04) \$	0,37 \$
Bénéfice net (perte nette)	(0,06) \$	(0,07) \$	(0,30) \$	0,01 \$	0,40 \$

Information générale sur les activités poursuivies

Revenus à l'exportation provenant du Canada	5 430 \$	5 851 \$	4 764 \$	5 320 \$	5 029 \$
Acquisitions d'immobilisations corporelles	307 \$	300 \$	461 \$	723 \$	822 \$
Amortissement	551 \$	563 \$	515 \$	481 \$	508 \$
Dividende par action ordinaire (EN DOLLARS CANADIENS)					
Classe A	0,090000 \$	0,090000 \$	0,180000 \$	0,180000 \$	0,135000 \$
Classe B	0,091600 \$	0,091600 \$	0,181563 \$	0,181563 \$	0,136563 \$
Dividende par action privilégiée (EN DOLLARS CANADIENS)					
Série 2	0,997810 \$	1,169296 \$	1,193750 \$	1,375000 \$	1,375000 \$
Série 3	1,369000 \$	1,369000 \$	0,684500 \$	- \$	- \$
Série 4	1,562500 \$	1,562500 \$	1,398760 \$	- \$	- \$
Nombre d'actions ordinaires (EN MILLIONS)	1 750	1 750	1 378	1 371	1 366
Valeur comptable par action ordinaire (EN DOLLARS AMÉRICAINS)	1,11 \$	1,20 \$	1,05 \$	1,38 \$	1,52 \$
Actionnaires inscrits	13 008	12 371	11 579	11 310	12 666

Fourchette des cours de l'action (EN DOLLARS CANADIENS)

Classe A					
Haut	7,11 \$	6,32 \$	15,67 \$	24,60 \$	26,80 \$
Bas	2,01 \$	2,95 \$	3,19 \$	9,25 \$	14,05 \$
Fermeture	2,80 \$	5,96 \$	5,34 \$	14,72 \$	24,70 \$
Classe B					
Haut	7,13 \$	6,28 \$	15,67 \$	24,65 \$	26,70 \$
Bas	1,87 \$	2,56 \$	3,13 \$	9,19 \$	13,90 \$
Fermeture	2,62 \$	5,99 \$	5,12 \$	14,70 \$	24,54 \$

Principales places d'affaires**Bombardier Inc.**

BOMBARDIER INC.
Siège social
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Téléphone: +1 514 861-9481
Télécopieur: +1 514 861-7053
www.bombardier.com

Bombardier Aéronautique

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

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Site de Toronto
123 Garratt Boulevard
Downsview (Ontario)
Canada M3K 1Y5
Téléphone: +1 416 633-7310
Télécopieur: +1 416 375-4546

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Learjet Inc.
One Learjet Way
Wichita, Kansas 67209
États-Unis
Téléphone: +1 316 946-2000
Télécopieur: +1 316 946-2220

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Short Brothers plc
Airport Road
Belfast BT3 9DZ
Irlande du Nord
Téléphone: +44 2890 458 444
Télécopieur: +44 2890 733 396

BOMBARDIER INC.
Formation à l'aviation militaire
12655, boul. Henri-Fabre, 3^e étage
Aéroport International
de Montréal-Mirabel
Mirabel (Québec)
Canada J7N 1E1
Téléphone: +1 450 476-7450
Télécopieur: +1 450 476-0029

BOMBARDIER INC.
Avions Amphibies
3400, rue Douglas B. Floréani
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4S 1V2
Téléphone: +1 514 855-5000
Télécopieur: +1 514 855-7604

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
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

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Skyjet International – Europe
Siège social
Vista Office Centre
50 Salisbury Road
Hounslow, Middlesex, TW4 6JH
Royaume-Uni
Téléphone: +44 20 8538 0225
Télécopieur: +44 20 8538 0292
www.skyjetinternational.com

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Skyjet International – Asie-Pacifique
Central Plaza, 18 Harbour Road
Suite 2003A
Wanchai, Hong Kong
Chine
Téléphone: +852 2151 3059
Télécopieur: +852 2151 4059

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Skyjet International – Moyen-Orient
Al Hai Building, 5th floor, 509
P.O. Box 2116
Al Ittihad Road, Port Saeed,
Deira, Dubaï, Émirats Arabes Unis
Téléphone: +971 4 294 9488
Télécopieur: +971 4 294 8403

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE
Skyjet
3040 Williams Drive
Suite 404
Fairfax, Virginia 22031
États-Unis
Téléphone: +1 703 584-3330
+1 888 275-9538
(sans frais aux États-Unis)
Télécopieur: +1 703 584-3361

Bombardier Transport

BOMBARDIER TRANSPORT
Centre administratif
Saatwinkler Damm 43
13627 Berlin
Allemagne
Téléphone: +49 30 3832 0
Télécopieur: +49 30 3832 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

BOMBARDIER TRANSPORT
Véhicules légers sur rail
Donaufelder Strasse 73-79
1211 Vienne
Autriche
Téléphone: +43 1 25 110
Télécopieur: +43 1 25 110 8

BOMBARDIER TRANSPORT
Trains de grandes
lignes et métros
Am Rathenaupark
16761 Hennigsdorf
Allemagne
Téléphone: +49 33 02 89 0
Télécopieur: +49 33 02 89 20 88

BOMBARDIER TRANSPORT
Locomotives et wagons
à marchandises
Brown-Boveri Strasse 5
8050 Zurich
Suisse
Téléphone: +41 1318 3333
Télécopieur: +41 1318 2727

BOMBARDIER TRANSPORT
Systèmes de transport
1501 Lebanon Church Road
Pittsburgh, Pennsylvania
États-Unis 15236-1491
Téléphone: +1 412 655-5700
Télécopieur: +1 412 655-5860

BOMBARDIER TRANSPORT
Propulsion et contrôles
Brown-Boveri Strasse 5
8050 Zurich
Suisse
Téléphone: +41 1318 3333
Télécopieur: +41 1318 1543

BOMBARDIER TRANSPORT
Services
West Street, Crewe
Cheshire CW1 3JB
Royaume-Uni
Téléphone: +44 1270 500 333
Télécopieur: +44 1270 255 439

BOMBARDIER TRANSPORT
Systèmes de contrôle ferroviaire
10 Church Street, Reading
Berkshire RG1 2SQ
Royaume-Uni
Téléphone: +44 118 953 8000
Télécopieur: +44 118 953 8483

BOMBARDIER TRANSPORT
Bogies
Siegstrasse 27
57250 Netphen
Allemagne
Téléphone: +49 271 702 0
Télécopieur: +49 271 702 222

BOMBARDIER TRANSPORT
Projets du métro de Londres
Litchurch Lane
Derby DE24 8AD
Royaume-Uni
Téléphone: +44 1332 344 666
Télécopieur: +44 1332 251 796

Bombardier Capital

BOMBARDIER CAPITAL INC.
12735 Gran Bay Parkway West
Suite 1000
Jacksonville, Florida 32258
États-Unis
Téléphone: +1 904 288-1000
Télécopieur: +1 904 288-1920

BOMBARDIER CAPITAL INC.
261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont
05446-0991
États-Unis
Téléphone: +1 802 654-8100
Télécopieur: +1 802 654-8435

BOMBARDIER CAPITAL RAIL INC.
12735 Gran Bay Parkway West
Suite 1000
Jacksonville, Florida 32258
États-Unis
Téléphone: +1 904 288-1000
Télécopieur: +1 904 288-2155

BOMBARDIER CAPITAL LTÉE
6400, rue Auteuil, 2^e étage
Brossard (Québec)
Canada J4Z 3P5
Téléphone: +1 450 443-4400
Télécopieur: +1 450 443-8943

LA FINANCIÈRE BOMBARDIER INC.
10180-101 Street
Edmonton (Alberta)
Canada T5J 4K1
Téléphone: +1 780 423-8608
Télécopieur: +1 780 423-2870

BOMBARDIER CAPITAL
Insurance Agency Inc.
12735 Gran Bay Parkway West
Suite 1000
Jacksonville, Florida 32258
États-Unis
Téléphone: +1 904 288-1000
Télécopieur: +1 904 288-1920

RJ FINANCE CORP. ONE
261 Mountain View Drive
Colchester, Vermont 05446-0991
États-Unis
Téléphone: +1 802 654-8100
Télécopieur: +1 802 654-8433

BOMBARDIER INC.
Services immobiliers
2505, rue des Nations
Bureau 200
Saint-Laurent (Québec)
Canada H4R 3C8
Téléphone: +1 514 335-9511
Télécopieur: +1 514 335-7007

Conseil d'administration

LAURENT BEAUDOIN,
C.C., FCA
Président du conseil
d'administration et
chef de la direction
Bombardier Inc.

PIERRE BEAUDOIN
Président et chef
de l'exploitation
Bombardier Aéronautique
Vice-président exécutif
Bombardier Inc.

ANDRÉ BÉRARD
Administrateur de sociétés

J.R. ANDRÉ BOMBARDIER
Vice-président du conseil
Bombardier Inc.

JANINE BOMBARDIER
Présidente et gouverneure
Fondation J. Armand Bombardier

L. DENIS DESAUTELS
Administrateur de sociétés

MICHAEL J. DURHAM
Administrateur de sociétés

JEAN-LOUIS FONTAINE
Vice-président du conseil
Bombardier Inc.

DANIEL JOHNSON
Avocat-conseil
McCarthy Tétrault, s.r.l.

JEAN C. MONTY
Administrateur de sociétés

ANDRÉ NAVARRI
Président
Bombardier Transport
Vice-président exécutif
Bombardier Inc.

JAMES E. PERRELLA
Président du conseil et
chef de la direction à la retraite
Ingersoll-Rand Company

CARLOS E. REPRESAS
Président du conseil
Nestlé México, S.A. de C.V.

FEDERICO SADA G.
Président et chef
de la direction
Vitro, S.A. de C.V.

DR HEINRICH WEISS
Président du conseil
d'administration
et chef de la direction
SMS GmbH

Bureau du président

LAURENT BEAUDOIN,
C.C., FCA
Président du conseil
d'administration et
chef de la direction

PIERRE BEAUDOIN
Président et chef
de l'exploitation
Bombardier Aéronautique
Vice-président exécutif

ANDRÉ NAVARRI
Président
Bombardier Transport
Vice-président exécutif

Direction de la société

LAURENT BEAUDOIN,
C.C., FCA
Président du conseil
d'administration et
chef de la direction

PIERRE BEAUDOIN
Président et chef
de l'exploitation
Bombardier Aéronautique
Vice-président exécutif

ANDRÉ NAVARRI
Président
Bombardier Transport
Vice-président exécutif

BRIAN PETERS
Président et chef
de l'exploitation
Bombardier Capital

J.R. ANDRÉ BOMBARDIER
Vice-président du conseil

JEAN-LOUIS FONTAINE
Vice-président du conseil

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

FRANÇOIS LEMARCHAND
Vice-président principal
et trésorier

CARROLL L'ITALIEN
Vice-président principal

JOHN PAUL MACDONALD
Vice-président principal,
affaires publiques

ROGER CARLE
Secrétaire de la Société

MARIE-CLAIRE SIMONEAU
Adjoint exécutif au président
du conseil

Renseignements aux actionnaires

CAPITAL SOCIAL AUTORISÉ ET ÉMIS AU 31 JANVIER 2005			INSCRIPTION BOURSIÈRE	
	Autorisé	Émis		
Actions classe A	1 892 000 000	342 000 010	Actions classes A et B	Toronto (Canada)
Actions classe B	1 892 000 000	1 408 466 958	Actions privilégiées, série 2, série 3 et série 4	Toronto (Canada)
Actions privilégiées, série 2	12 000 000	2 597 907	Symbole des actions	BBD (Toronto)
Actions privilégiées, série 3	12 000 000	9 402 093		
Actions privilégiées, série 4	9 400 000	9 400 000		

Relations avec les actionnaires et les investisseurs**Actionnaires**

Pour commander des exemplaires supplémentaires de ce rapport annuel ou d'autres documents corporatifs ou financiers, veuillez accéder sur Internet à l'adresse : www.bombardier.com, puis Relations avec les investisseurs, puis Contacts.

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 3487

Télécopieur : +1 514 861-7769

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 :

SOCIÉTÉ DE FIDUCIE COMPUTERSHARE DU CANADA

100, avenue University, 9e 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

Médias

Pour des renseignements sur Bombardier, communiquez avec le service des affaires publiques au +1 514 861-9481, poste 3271. Les communiqués de presse de Bombardier sont disponibles sur Internet à l'adresse : www.bombardier.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.

1, Place Ville-Marie

Montréal (Québec) Canada H3B 3M9

Assemblée annuelle

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu

le mardi 7 juin 2005, à 10 heures, à l'adresse suivante :

Le Centre Sheraton Montréal

Salle de bal

1201, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 2L7

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, Bombardier Global 5000, Challenger, Challenger 300, Challenger 604, Challenger 800, CITYFLO, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ705, CRJ900, CSeries, Dash 8, EBI, Electrostar, FLEXITY, Flexjet, Global, Global Express, Global Express XRS, Learjet, Learjet 31A, Learjet 40, Learjet 40 XR, Learjet 45, Learjet 45 XR, Learjet XR, Learjet 60, MITRAC, MOVIA, Q200, Q300, Q400, Série Q, Skyjet, Skyjet International, Smart Parts et TRAXX sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Photos, pages 2 et 7 : Monic Richard
Photos, pages 11 et 13 : Bombardier Inc.
Photos, page 15 : Étienne Magny

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

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.

Imprimé au Canada
2-921393-64-6 – Dépôt légal, Bibliothèque nationale du Québec

Tous droits réservés.
© 2005 Bombardier Inc. ou ses filiales.

