

BOMBARDIER

DEUXIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Semestre terminé le 31 juillet 2007



RAPPORT DE GESTION

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

I	Sommaire	2
II	Aéronautique	7
III	Transport	16
IV	Liquidités et sources de financement	22
V	Modifications de conventions comptables	24
VI	Modifications futures de conventions comptables	25
VII	Contrôles et procédures	25
VIII	Taux de change	25
IX	Principales données financières	26
X	Renseignements à l'intention des investisseurs	26

Énoncés prospectifs

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

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

I SOMMAIRE

Faits saillants du trimestre

- BAII découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 213 millions \$, ou 5,3 % des revenus, en regard de 126 millions \$, ou 3,6 %, pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- BPA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 0,05 \$ (0,03 \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent).
- Flux de trésorerie disponibles de 633 millions \$, une amélioration de 487 millions \$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.
- Carnet de commandes à un niveau record de 47,9 milliards \$, soit un progrès de 7,2 milliards \$ par rapport au 31 janvier 2007.
- Radiation de la valeur comptable du placement dans Metronet, qui a donné lieu à un élément spécial de 162 millions \$.

Mesures financières non conformes aux PCGR

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

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

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

Le rapprochement avec les mesures conformes aux PCGR découlant des activités poursuivies les plus comparables est présenté dans les sections suivantes :

- BAIIA, BAIIA, avant éléments spéciaux et BAII avant éléments spéciaux, par rapport au BAII – se reporter au tableau Analyse des résultats ci-après.
- BAII et BAI, avant éléments spéciaux, par rapport au BAI – se reporter au tableau Analyse des résultats ci-après.
- BPA avant éléments spéciaux, par rapport au BPA – se reporter au tableau Rapprochement du BPA ci-après.
- Flux de trésorerie disponibles par rapport aux flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation – se reporter au tableau Flux de trésorerie ci-après.

La direction croit qu'un grand nombre d'utilisateurs de son rapport de gestion analysent les résultats de la Société d'après ces mesures du rendement et que cette présentation est conforme aux pratiques de l'industrie. L'élément spécial pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007 a trait à la radiation par Transport de la valeur comptable de son placement dans Metronet. L'élément spécial pour le semestre terminé le 31 juillet 2006 a trait au plan de restructuration lancé au cours de l'exercice 2005 et visant à réduire la structure de coûts de Transport. De l'avis de la direction, ces éléments pourraient nuire à l'analyse des tendances.

INFORMATIONS FINANCIÈRES CONSOLIDÉES

Analyse des résultats

Les résultats consolidés ont été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Revenus	4 041 \$	3 523 \$	8 008 \$	7 062 \$
Coût des ventes	3 428	2 997	6 798	6 047
Marge	613	526	1 210	1 015
Frais d'exploitation ⁽¹⁾	290	264	576	530
Autres dépenses (revenus) ⁽²⁾	(19)	3	(22)	(4)
BAlIA découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	342	259	656	489
Amortissement	129	133	260	261
BAlI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	213	126	396	228
Revenus de financement	(55)	(39)	(106)	(78)
Dépenses de financement	127	88	247	176
BAlI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	141	77	255	130
Éléments spéciaux	162	-	162	24
BAlI découlant des activités poursuivies	(21)	77	93	106
Impôts sur les bénéfices	50	20	85	28
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	(71)	57	8	78
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts ⁽³⁾	-	1	-	4
Bénéfice net (perte nette)	(71) \$	58 \$	8 \$	82 \$
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) (en dollars)				
Découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	0,05 \$	0,03 \$	0,09 \$	0,05 \$
Découlant des activités poursuivies	(0,05) \$	0,03 \$	- \$	0,04 \$
Bénéfice net (perte nette)	(0,05) \$	0,03 \$	- \$	0,04 \$
(en pourcentage des revenus, découlant des activités poursuivies)				
Marge	15,2 %	14,9 %	15,1 %	14,4 %
BAlIA avant éléments spéciaux	8,5 %	7,4 %	8,2 %	6,9 %
BAlIA	4,5 %	7,4 %	6,2 %	6,6 %
BAlI avant éléments spéciaux	5,3 %	3,6 %	4,9 %	3,2 %
BAlI	1,3 %	3,6 %	2,9 %	2,9 %
BAlI avant éléments spéciaux	3,5 %	2,2 %	3,2 %	1,8 %
BAlI	(0,5) %	2,2 %	1,2 %	1,5 %
Flux de trésorerie disponibles	633 \$	146 \$	479 \$	(393) \$

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

⁽²⁾ Comprend le règlement des réclamations, les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations), les pertes (gains) de change, la perte (le bénéfice) découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation, l'incidence du rajustement découlant de l'alignement des dates d'achèvement aux fins comptables des programmes d'avion CRJ700 et CRJ900 et les rajustements de la juste valeur de certains instruments financiers.

⁽³⁾ Lié aux activités de Bombardier Capital.

Les principales données financières étaient comme suit aux :

	31 juillet 2007	31 janvier 2007
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	47,9 \$	40,7 \$
Espèces et quasi-espèces	2 998 \$	2 648 \$

Le rapprochement du bénéfice par action découlant des activités poursuivies avant et après éléments spéciaux était comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, après impôts	91 \$	57 \$	170 \$	100 \$
Éléments spéciaux, après impôts	(162)	-	(162)	(22)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies, après impôts	(71) \$	57 \$	8 \$	78 \$
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) (en dollars) :				
Découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, après impôts	0,05 \$	0,03 \$	0,09 \$	0,05 \$
Éléments spéciaux, après impôts	(0,09)	-	(0,09)	(0,01)
Découlant des activités poursuivies, après impôts	(0,05) \$	0,03 \$	- \$	0,04 \$

Analyse des résultats

Revenus – La hausse de 518 millions \$ pour le trimestre et de 946 millions \$ pour le semestre est surtout attribuable à :

- l'augmentation des revenus de fabrication des avions d'affaires (155 millions \$ pour le trimestre et 279 millions \$ pour le semestre) et des avions régionaux (61 millions \$ pour le trimestre et 135 millions \$ pour le semestre);
- la progression des revenus de Transport (207 millions \$ pour le trimestre et 328 millions \$ pour le semestre), principalement attribuable aux revenus plus élevés provenant des trains de grandes lignes, des véhicules légers sur rail et des systèmes et à l'incidence positive des taux de change, en partie contrebalancés par une baisse des activités en Amérique du Nord et des activités de signalisation;
- l'accroissement du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux d'occasion et une combinaison favorable des avions d'affaires d'occasion (48 millions \$ pour le trimestre et 98 millions \$ pour le semestre); et
- la hausse des revenus de service de Aéronautique (27 millions \$ pour le trimestre et 69 millions \$ pour le semestre).

Marge en pourcentage – La progression de 0,3 point de pourcentage pour le trimestre et de 0,7 point de pourcentage pour le semestre est attribuable aux éléments suivants :

- Dans Aéronautique, la marge en pourcentage plus élevée découle surtout de l'amélioration des prix de vente des avions d'affaires à large fuselage, de la progression des marges pour les avions régionaux et de l'amélioration des marges sur les activités de service. Ces hausses ont été en partie contrebalancées par l'augmentation des coûts de production de certains avions d'affaires, et par une charge de 22 millions \$ découlant de la modification apportée à l'hypothèse de taux de change à long terme du dollar canadien, qui a mené à une révision des estimations de coûts des programmes comptabilisés selon la méthode du coût moyen au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2007.
- Dans Transport, la marge en pourcentage plus élevée est surtout attribuable aux initiatives d'approvisionnement et à l'amélioration générale de l'exécution des contrats par suite du programme d'amélioration des marges et de la qualité, en partie contrebalancées par des rajustements négatifs de contrats de service au Royaume-Uni.

Frais d'exploitation – La hausse de 26 millions \$ pour le trimestre et de 46 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à :

- la hausse des frais de vente de Aéronautique et de Transport, par suite de l'intensification des activités (17 millions \$ pour le trimestre et 37 millions \$ pour le semestre);
- la hausse des frais d'administration de Transport (9 millions \$ pour le trimestre et le semestre); et
- l'incidence négative des taux de change de Transport (7 millions \$ pour le trimestre et 17 millions \$ pour le semestre).

En partie contrebalancées par :

- la baisse des frais de recherche et de développement de Aéronautique, puisque la phase de préparation au lancement du biréacteur régional *CRJ1000* est maintenant terminée (14 millions \$ pour le trimestre et 22 millions \$ pour le semestre).

Autres dépenses (revenus) – Les autres revenus nets pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007 sont principalement attribuables à :

- un gain de 18 millions \$ découlant du règlement d'une réclamation avec Northwest;
- un gain net de 8 millions \$ résultant de la réduction de la provision comptabilisée au titre des coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire de Transport; et
- un rajustement défavorable de la juste valeur de certains instruments financiers (6 millions \$) de Transport.

En outre, les autres revenus nets pour le semestre terminé le 31 juillet 2007 ont aussi trait à :

- un rajustement favorable de la juste valeur de certains instruments financiers (11 millions \$) de Aéronautique; et
- une perte découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation (6 millions \$) de Transport.

Les autres dépenses nettes pour le trimestre et les autres revenus nets pour le semestre terminés le 31 juillet 2006 avaient surtout trait à :

- un gain de 84 millions \$ découlant d'un règlement avec un fournisseur de composants d'avions régionaux;
- une charge de 74 millions \$ découlant de l'alignement des dates d'achèvement aux fins comptables des programmes d'avion *CRJ700* et *CRJ900*;
- des pertes de change (11 millions \$) de Transport; et
- un bénéfice découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation (9 millions \$ pour le trimestre et 11 millions \$ pour le semestre) de Transport.

En outre, les autres revenus nets du semestre terminé le 31 juillet 2006 avaient aussi trait :

- à un gain net de 12 millions \$ résultant de la réduction de la provision comptabilisée au titre des coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire de Aéronautique; et
- aux coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire liés à un alignement de la capacité de production (12 millions \$) de Transport.

Revenus de financement et dépenses de financement – Les dépenses nettes de financement ont totalisé 72 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 juillet 2007, en regard de 49 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Les dépenses nettes de financement ont totalisé 141 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2007, en regard de 98 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

Les augmentations de 23 millions \$ pour le trimestre et de 43 millions \$ pour le semestre sont surtout attribuables à la hausse des intérêts débiteurs sur la dette à long terme (20 millions \$ pour le trimestre et 50 millions \$ pour le semestre), et aux pertes nettes sur certains instruments financiers, y compris certaines options de rachat sur titres de dette à long terme (16 millions \$ pour le trimestre et le semestre), en partie contrebalancées par la hausse des intérêts créditeurs sur des prêts et créances liées à des contrats de location (9 millions \$ pour le trimestre et 4 millions \$ pour le semestre) et les intérêts créditeurs sur les titres déposés en garantie (9 millions \$ pour le trimestre et 20 millions \$ pour le semestre).

Éléments spéciaux – L'élément spécial pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007 a trait à la radiation de la valeur comptable du placement dans Metronet de Transport.

L'élément spécial pour le semestre terminé le 31 juillet 2006 avait trait au plan de restructuration lancé au cours de l'exercice 2005 et visant à réduire la structure de coûts de Transport.

Impôts sur les bénéfices – Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2007, la Société a comptabilisé une charge d'impôts sur les bénéfices de 50 millions \$ sur un BAI négatif de 21 millions \$ par suite de la non-constatation des économies d'impôts liées à la radiation de la valeur comptable du placement dans Metronet comptabilisé à titre d'élément spécial. Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2006, le taux d'imposition effectif s'était élevé à 26,0 %, en regard du taux d'imposition prévu par la loi de 32,7 %. Le taux d'imposition effectif inférieur était surtout attribuable aux taux d'imposition effectifs plus faibles des sociétés émettrices étrangères.

Pour le semestre terminé le 31 juillet 2007, le taux d'imposition effectif s'est élevé à 91 %, en regard du taux d'imposition prévu par la loi de 32,9 %. Le taux d'imposition effectif supérieur découle surtout de la non-constatation susmentionnée des économies d'impôts liées à la radiation de la valeur comptable du placement dans Metronet ainsi qu'à la variation nette des montants non constatés au titre des économies d'impôts liées aux pertes d'exploitation et aux écarts temporaires, en partie contrebalancées par les taux d'imposition effectifs moins élevés des sociétés émettrices étrangères. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2006, le taux d'imposition effectif s'était établi à 26,4 %, en regard du taux d'imposition prévu par la loi de 32,7 %. Le taux d'imposition effectif inférieur était surtout attribuable aux taux d'imposition effectifs plus faibles des sociétés émettrices étrangères, en partie contrebalancés par la non-constatation d'économies d'impôts liées au plan de restructuration de Transport.

Flux de trésorerie

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

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	(71) \$	57 \$	8 \$	78 \$
Éléments hors caisse	340	119	485	260
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	407	21	49	(571)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	676	197	542	(233)
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	(43)	(51)	(63)	(160)
Flux de trésorerie disponibles	633	146	479	(393)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (à l'exclusion des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles)	(40)	91	(82)	80
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(79)	(653)	(94)	(981)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	3	50	47	116
Flux de trésorerie liés aux activités poursuivies	517	(366)	350	(1 178)
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	-	6	-	50
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	517 \$	(360) \$	350 \$	(1 128) \$

Flux de trésorerie disponibles

L'amélioration de 487 millions \$ pour le trimestre est surtout attribuable aux augmentations des flux de trésorerie disponibles de 305 millions \$ de Transport et de 184 millions \$ de Aéronautique.

L'amélioration de 872 millions \$ pour le semestre est surtout attribuable aux augmentations des flux de trésorerie disponibles de 518 millions \$ de Aéronautique et de 334 millions \$ de Transport, après le versement d'une cotisation discrétionnaire de 174 millions \$ à des caisses de retraite au cours du premier trimestre de l'exercice 2008.

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

Les sorties de fonds au cours des trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007 reflètent essentiellement un accroissement du placement dans Metronet (31 millions \$ pour le trimestre et 55 millions \$ pour le semestre).

Les rentrées de fonds pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2006 reflétaient essentiellement la cession d'activités abandonnées, déduction faite de l'encaisse cédée.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les sorties de fonds pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007 reflètent surtout l'achat sur le marché libre, selon les modalités d'une convention de fiducie, de 9 426 000 actions classe B (droits de vote limités) de la Société pour 55 millions \$ au cours du deuxième trimestre de 2008, en rapport avec le régime d'unités d'actions fondées sur le rendement.

Les sorties de fonds au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2006 reflétaient essentiellement les remboursements de 450 millions \$ et de 200 millions \$ CAN (176 millions \$) de billets à moyen terme échéant respectivement en juin et juillet 2006. Les sorties de fonds au cours du semestre terminé le 31 juillet 2006 reflétaient surtout les remboursements des billets à moyen terme susmentionnés et le remboursement, à l'échéance, de débentures totalisant 175 millions £ (305 millions \$) en février 2006.

Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées

Les rentrées de fonds pour le semestre terminé le 31 juillet 2006 reflétaient surtout les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation (52 millions \$).

Par suite des éléments susmentionnés, les espèces et quasi-espèces totalisaient 3,0 milliards \$ au 31 juillet 2007, en regard de 2,6 milliards \$ au 31 janvier 2007.

Carnet de commandes

L'augmentation de 7,2 milliards \$ découle :

- des nouvelles commandes supérieures aux revenus comptabilisés de Aéronautique (5,0 milliards \$) et de Transport (0,8 milliard \$); et
- de l'incidence nette des taux de change de Transport (1,4 milliard \$), attribuable surtout au raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain au 31 juillet 2007 en regard du 31 janvier 2007.

II AÉRONAUTIQUE

SOMMAIRE

Faits saillants du trimestre

- BAII de 133 millions \$, ou 6,0 % des revenus, en regard de 66 millions \$, ou 3,5 %, pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- 103 commandes nettes et 49 livraisons d'avions d'affaires, par rapport à respectivement 67 et 48 pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- 84 commandes nettes et 29 livraisons d'avions régionaux, contre respectivement 9 et 26 pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Par suite du nombre croissant de commandes fermes de biréacteurs régionaux, il a été décidé de faire passer la cadence de production des avions *CRJ700* et *CRJ900* d'un appareil tous les cinq jours à un appareil tous les quatre jours.
- Carnet de commandes d'un niveau record de 18,2 milliards \$, une progression de 5,0 milliards \$ en regard du 31 janvier 2007.
- Les flux de trésorerie disponibles se sont élevés à 477 millions \$, une amélioration de 184 millions \$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

Analyse des résultats

Les résultats de Aéronautique ont été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Revenus				
Fabrication				
Avions d'affaires	1 032 \$	877 \$	2 121 \$	1 842 \$
Avions régionaux	551	490	1 089	954
Autres	95	103	199	186
Total des revenus de fabrication	1 678	1 470	3 409	2 982
Services ⁽¹⁾	349	322	693	624
Autres ⁽²⁾	183	107	368	246
Total des revenus	2 210	1 899	4 470	3 852
Coût des ventes	1 858	1 602	3 774	3 277
Marge	352	297	696	575
Frais d'exploitation ⁽³⁾	133	131	271	266
Autres dépenses (revenus) ⁽⁴⁾	(17)	(6)	(27)	(21)
BAlIA	236	172	452	330
Amortissement	103	106	207	209
BAlI	133 \$	66 \$	245 \$	121 \$
(en pourcentage du total des revenus)				
Marge	15,9 %	15,6 %	15,6 %	14,9 %
BAlIA	10,7 %	9,1 %	10,1 %	8,6 %
BAlI	6,0 %	3,5 %	5,5 %	3,1 %

⁽¹⁾ Comprennent les revenus liés à la logistique des pièces, aux activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol, à l'entretien d'avions, à la formation à l'aviation commerciale et à la formation à l'aviation militaire.

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

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

⁽⁴⁾ Comprennent le règlement de réclamations, les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations), l'incidence du rajustement découlant de l'alignement des dates d'achèvement aux fins comptables des programmes d'avion CRJ700 et CRJ900 et les rajustements de la juste valeur de certains instruments financiers.

Livraisons d'avions

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

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Avions d'affaires (y compris ceux du programme de multipropriété) ⁽¹⁾	49	48	99	101
Avions régionaux	29	26	57	50
Avions amphibies	-	1	-	1
	78	75	156	152

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

Revenus de fabrication – La hausse de 208 millions \$ pour le trimestre et de 427 millions \$ pour le semestre est essentiellement attribuable à :

- l'amélioration des prix de vente des avions d'affaires à large fuselage et une combinaison favorable des avions d'affaires (158 millions \$ pour le trimestre et 278 millions \$ pour le semestre); et
- l'accroissement du nombre de livraisons et l'amélioration des prix de vente des avions régionaux (61 millions \$ pour le trimestre et 135 millions \$ pour le semestre).

Revenus de service – L'augmentation de 27 millions \$ pour le trimestre et de 69 millions \$ pour le semestre découle principalement de :

- l'accroissement du volume et l'amélioration des prix de vente des pièces de rechange (27 millions \$ pour le trimestre et 45 millions \$ pour le semestre); et

- la hausse des revenus tirés des services d'entretien d'avions et de formation (7 millions \$ pour le trimestre et 20 millions \$ pour le semestre).

Autres revenus – L'augmentation de 76 millions \$ pour le trimestre et de 122 millions \$ pour le semestre résulte surtout de :

- l'accroissement du nombre de livraisons d'avions régionaux d'occasion (29 millions \$ pour le trimestre et 47 millions \$ pour le semestre); et
- une combinaison favorable des avions d'affaires d'occasion (19 millions \$ pour le trimestre et 51 millions \$ pour le semestre).

Marge en pourcentage – La progression de 0,3 point de pourcentage pour le trimestre et de 0,7 point de pourcentage pour le semestre est essentiellement attribuable à :

- l'amélioration des prix de vente des avions d'affaires à large fuselage;
- la hausse des marges réalisées sur les avions régionaux; et
- l'amélioration des marges réalisées sur les activités de service.

En partie contrebalancées par :

- la hausse des coûts de production de certains avions d'affaires; et
- une charge de 22 millions \$ découlant d'une modification apportée à l'hypothèse de taux de change à long terme du dollar canadien, qui a mené à une révision des estimations de coûts des programmes comptabilisés selon la méthode du coût moyen pour le trimestre terminé le 31 juillet 2007.

Frais d'exploitation – La hausse de 2 millions \$ pour le trimestre est attribuable à :

- l'augmentation des frais de vente par suite de l'intensification des activités (13 millions \$); et
- la hausse des coûts liés au développement de technologies à l'égard des matériaux composites (3 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une baisse des frais de recherche et de développement, puisque la phase de préparation au lancement du biréacteur régional *CRJ1000* est maintenant terminée (14 millions \$).

L'augmentation de 5 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à :

- l'augmentation des frais de vente par suite de l'intensification des activités (29 millions \$); et
- la hausse des coûts liés au développement de technologies à l'égard des matériaux composites (5 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une baisse des frais de recherche et de développement, puisque la phase de préparation au lancement du biréacteur régional *CRJ1000* est maintenant terminée (22 millions \$); et
- une diminution des coûts liés aux activités du programme d'appareils *CSeries* (5 millions \$).

Autres dépenses (revenus) – Les autres revenus nets pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007 sont principalement attribuables à :

- un gain de 18 millions \$ découlant du règlement d'une réclamation avec Northwest (voir la rubrique Avions régionaux ci-dessous pour plus de détails); et
- un rajustement favorable de la juste valeur de certains instruments financiers au cours du semestre terminé le 31 juillet 2007 (11 millions \$).

Les autres revenus nets pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2006 avaient surtout trait à :

- un gain de 84 millions \$ découlant d'un règlement avec un fournisseur de composants d'avions régionaux;
- une charge de 74 millions \$ découlant de l'alignement des dates d'achèvement aux fins comptables des programmes d'avions *CRJ700* et *CRJ900*; et
- un gain net de 12 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2006 résultant de la réduction de la provision auparavant comptabilisée au titre des coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire.

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles de Aéronautique ont été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
BAII	133 \$	66 \$	245 \$	121 \$
Éléments hors caisse :				
Amortissement				
Outillage des programmes	71	68	144	137
Autres	32	38	63	72
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles	-	-	(1)	-
Rémunération à base d'actions	4	2	6	4
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	266	155	131	(171)
Acquisitions d'immobilisations corporelles, montant net	(29)	(36)	(45)	(138)
Flux de trésorerie disponibles	477 \$	293 \$	543 \$	25 \$

L'amélioration de 184 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- l'écart positif d'un trimestre à l'autre de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (111 millions \$) (voir l'explication ci-après); et
- l'amélioration de la rentabilité (67 millions \$).

L'amélioration de 518 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à :

- l'écart positif d'un semestre à l'autre de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (302 millions \$) (voir l'explication ci-après);
- l'amélioration de la rentabilité (124 millions \$); et
- la baisse du montant net des acquisitions d'immobilisations corporelles (93 millions \$), car les acquisitions nettes pour le semestre terminé le 31 juillet 2006 comprenaient l'achat d'outillage auparavant visé par un contrat de location-exploitation pour le programme d'avion CRJ700 (50 millions \$).

Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation

Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2007, les rentrées de fonds de 266 millions \$ sont surtout attribuables à une baisse du financement d'avions, des débiteurs et des stocks, et une hausse des avances en excédent des coûts connexes, en partie compensées par une diminution des créditeurs et frais courus et une augmentation des autres actifs. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2007, les rentrées de fonds de 131 millions \$ sont surtout attribuables à une augmentation des avances en excédent des coûts connexes et une baisse du financement d'avions et des débiteurs, en partie compensées par une baisse des créditeurs et frais courus et une augmentation des autres actifs.

Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2006, les rentrées de fonds de 155 millions \$ découlaient principalement d'une diminution du financement d'avions et des stocks, en partie compensée par la hausse des débiteurs et une baisse des avances en excédent des coûts connexes. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2006, les sorties de fonds de 171 millions \$ découlaient principalement d'une augmentation des débiteurs et des stocks, en partie compensée par une baisse du financement d'avions.

Information sur les programmes

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

Famille de programmes	31 juillet 2007			31 janvier 2007		
	Excédent sur les coûts moyens de production	Outillage des programmes	Total	Excédent sur les coûts moyens de production	Outillage des programmes	Total
Avions d'affaires						
Série Learjet	130 \$	77 \$	207 \$	163 \$	89 \$	252 \$
Challenger 300	121	356	477	122	380	502
Challenger 604/ Challenger 605	-	50	50	-	56	56
Série Global	161	238	399	245	268	513
Avions régionaux						
Série CRJ	-	384	384	-	403	403
Série Q	-	73	73	-	80	80
	412 \$	1 178 \$	1 590 \$	530 \$	1 276 \$	1 806 \$

Excédent sur les coûts moyens de production – La baisse de 118 millions \$ pour le semestre est essentiellement attribuable au fait que toutes les familles de programmes ont atteint le point où le coût unitaire réel est inférieur au coût unitaire moyen constaté dans le Coût des ventes, et à la baisse découlant de la modification de l'hypothèse de taux de change à long terme du dollar canadien susmentionnée, en partie contrebalancés par une augmentation au deuxième trimestre de l'exercice 2008 liée à l'achat prévu d'outillage auparavant visé par un contrat de location-exploitation pour le programme d'avion *Challenger 300*.

Pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007, une charge au titre de l'excédent sur les coûts moyens de production de respectivement 67 millions \$, ou 3,0 % du total des revenus, et 136 millions \$, ou 3,0 % (45 millions \$, ou 2,4 % du total des revenus, et 87 millions \$, ou 2,3 %, respectivement, pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent, avant une charge de 74 millions \$ découlant de l'alignement des dates d'achèvement aux fins comptables des programmes d'avion *CRJ700* et *CRJ900*) a été comptabilisée dans le Coût des ventes.

Outillage des programmes – La diminution de 98 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à l'avantage tiré d'investissements antérieurs dans des plateformes de produits, ce qui a donné lieu à un investissement inférieur dans les programmes en développement ou en phase initiale de production. Cette diminution a été en partie compensée par les investissements dans le programme de biréacteurs régionaux *CRJ1000*.

Développement de produits

Évaluation du programme CSeries et entente de collaboration – Aéronautique évalue toujours la viabilité du programme d'avion *CSeries* pour cibler le segment inférieur du marché des avions de 100 à 149 sièges. Aéronautique continue d'affiner son plan d'affaires pour les avions *CSeries* et d'optimiser la configuration des avions afin de répondre aux exigences des clients à l'égard d'un appareil de ligne plus économique, plus polyvalent et davantage axé sur les passagers.

Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2008, China Aviation Industry Corporation (« AVIC I ») et Aéronautique ont signé une lettre d'entente, sous réserve de la signature d'ententes définitives, portant sur une nouvelle collaboration stratégique à long terme sur le marché des avions de 90 à 149 sièges, à rangées de cinq fauteuils.

La lettre d'entente étend la relation déjà bien établie entre AVIC I et Aéronautique. La division de Xian de AVIC I fabrique des composants de l'avion amphibie *Bombardier 415*. La division Shenyang Aircraft Corporation (« SAC ») de AVIC I fournit des composants pour les biturbopropulseurs de Série Q et a été retenu comme fournisseur d'éléments structuraux pour le programme d'avion *CSeries*, si ce dernier est lancé.

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

En mai 2007, Aéronautique a lancé les versions de la nouvelle génération de ses biréacteurs régionaux *CRJ*. Ces nouveaux avions *CRJ NextGen* offrent une toute nouvelle cabine et une utilisation accrue de matériaux composites, et affichent des coûts d'exploitation plus faibles, les coûts d'exploitation directs par trajet de ses concurrents les plus proches étant jusqu'à 15 % supérieurs aux siens. Avec leur moindre consommation de carburant, les appareils *CRJ NextGen* relèvent également les défis environnementaux d'aujourd'hui, produisant des émissions de gaz à effet de serre inférieures à celles de ses plus proches concurrents. Le premier biréacteur régional *CRJ900 NextGen* a été livré au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2008.

Les nouveaux volets, aubes et ailerons en matériaux composites des biréacteurs *CRJ700 NextGen* et *CRJ900 NextGen* sont produits dans de nouvelles installations de 20 000 pieds carrés spécialement prévues à cette fin à l'usine de Aéronautique de Dunmurry, à Belfast, au moyen d'une technologie novatrice de moulage par injection de résine (RTM). Ce procédé exige moins de pièces, réduit la masse de l'appareil et améliore son aérodynamisme, ce qui contribue à abaisser les coûts généraux d'exploitation pour les sociétés aériennes et présente des avantages sur le plan environnemental.

Moteurs d'avion – Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2008, Aéronautique a annoncé sa participation à un programme national de recherche du Royaume-Uni, s'étalant sur cinq ans, visant à améliorer la performance environnementale des moteurs d'avion. Le programme de moteur respectueux de l'environnement se concentre sur le développement et la validation de technologies clés pour réduire les émissions, la consommation de carburant et le bruit des avions. Le programme soutient également les objectifs de performance environnementale fixés par le Conseil consultatif de la recherche aéronautique européenne.

Carnet de commandes

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

(en milliards de dollars)	31 juillet 2007	31 janvier 2007
Programmes d'avions	17,2 \$	12,2 \$
Formation à l'aviation militaire	1,0	1,0
	18,2 \$	13,2 \$

Le carnet de commandes au 31 juillet 2007 a atteint un niveau record. L'augmentation de 38 % reflète essentiellement de solides nouvelles commandes d'avions régionaux et d'avions d'affaires. La décision de lancer la version de la prochaine génération des biréacteurs régionaux *CRJ700* et *CRJ900* ainsi que le lancement du biréacteur régional *CRJ1000* ont contribué à cette augmentation. Pour les avions d'affaires, les carnets de commandes d'appareils à fuselage étroit et d'appareils à large fuselage se sont accrus davantage et le carnet de commandes pour chaque famille de produits demeure très solide.

Main-d'œuvre et relations de travail

Conventions collectives

La convention collective de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale (« AIMTA »), visant environ 120 employés du service de formation à l'aviation militaire de Moose Jaw, en Saskatchewan, et de Cold Lake, en Alberta, est arrivé à échéance le 1^{er} juillet 2007. Les membres du syndicat ont rejeté la plus récente offre de la Société pour une nouvelle convention collective et ont voté afin de donner à leur direction syndicale un mandat de grève, avec prise d'effet éventuelle début septembre 2007.

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

AVIONS D'AFFAIRES

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

Au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2007, le biréacteur d'affaires *Learjet 60 XR* a été mis en service. Le nouvel appareil *Learjet 60 XR* mise sur le succès de la plateforme originale de l'appareil *Learjet 60* pour offrir aux clients confort et technologie modernes dans la catégorie intermédiaire.

Livraisons d'avions

Le nombre de livraisons d'avions d'affaires a été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007 ⁽¹⁾	2006 ⁽¹⁾	2007 ⁽¹⁾	2006 ⁽¹⁾
Biréacteurs d'affaires à fuselage étroit				
<i>Learjet 40/40 XR/Learjet 45/45 XR</i>	17	14	29	26
<i>Learjet 60/60 XR</i>	1	4	5	9
Biréacteurs d'affaires à large fuselage				
<i>Challenger 300</i>	9	13	21	27
<i>Challenger 604/Challenger 605</i>	7	7	15	15
<i>Bombardier Global 5000/Global Express XRS</i>	12	8	24	17
Série <i>Challenger 800</i>	3	2	5	7
	49	48	99	101

⁽¹⁾ Une livraison d'avion est comprise dans le tableau ci-dessus lorsque l'équivalent de toutes les parts d'un modèle d'avion du programme *Flexjet* a été vendu à des clients externes. Selon cette règle, quatre et cinq avions ont été livrés respectivement pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007 (deux et trois avions ont été livrés respectivement pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent).

Le nombre de livraisons d'avions d'affaires pour le trimestre et le semestre est essentiellement le même que celui de l'exercice précédent. L'accroissement du nombre de livraisons d'avions de la famille *Global*, d'avions *Learjet 40/40 XR* et *Learjet 45/45 XR* résulte d'une cadence de production plus élevée pour ces avions en réponse à une forte demande. La baisse du nombre de livraisons d'avions *Challenger 300* est attribuable au moment où les rajustements liés à la cadence de production ont été effectués et au nombre plus élevé de cases de production réservées pour *Flexjet* au cours des trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007, en regard des périodes correspondantes de l'exercice précédent. La diminution du nombre de livraisons d'avions *Learjet 60* découle de la transition vers le nouvel avion *Learjet 60 XR*, qui a obtenu sa certification et a été mis en service en juillet 2007.

Commandes nettes

Aéronautique a reçu respectivement 103 et 186 commandes nettes d'avions d'affaires pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007, comparativement à 67 et à 100 commandes nettes pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent. Les nouvelles commandes restent très solides et témoignent de la vigueur soutenue du marché des avions d'affaires.

AVIONS RÉGIONAUX

La famille des appareils de série *CRJ* continue d'être un choix populaire auprès des transporteurs aériens régionaux, comme le démontre le nombre croissant de commandes fermes. Par conséquent, il a été décidé au deuxième trimestre de 2008 de faire passer la cadence de production des appareils *CRJ700* et *CRJ900* d'un

avion tous les cinq jours à un avion tous les quatre jours. Aéronautique prévoit fabriquer environ 50 appareils CRJ700 et CRJ900 au cours de l'exercice 2008 et environ 57 appareils au cours de l'exercice 2009.

Le 6 mars 2007, le tribunal de la faillite des États-Unis du Southern District of New York a rendu une ordonnance accordant à la Société une réclamation non garantie générale de 34 millions \$ contre Northwest. Le 31 mai 2007, Northwest Airlines (« Northwest ») est sortie d'une période de protection de la loi sur les faillites de 20 mois, et la Société a reçu des actions du nouveau capital social de l'entité Northwest restructurée à titre de versement principal sur sa réclamation. Les actions ont été monétisées pour un produit de 18 millions \$, entraînant un gain du même montant comptabilisé dans les Autres dépenses (revenus) au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2008. En outre, le 3 mai 2007, Delta Air Lines est aussi sortie d'une période de protection de la loi sur les faillites de 19 mois.

Livraisons d'avions

Le nombre de livraisons d'avions régionaux a été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Biréacteurs régionaux				
CRJ200	-	-	-	1
CRJ700	1	-	4	10
CRJ900	11	16	22	20
Biturbopropulseurs				
Q200	1	-	2	-
Q300	4	3	8	6
Q400	12	7	21	13
	29	26	57	50

La hausse de 12 % et 14 % du nombre total de livraisons respectivement pour les trimestre et semestre est principalement attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons de biturbopropulseurs, en partie contrebalancée par une baisse du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux. Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2008, Aéronautique a livré son 800^e biturbopropulseur.

Carnet de commandes

Les commandes d'avions régionaux reçues par type d'appareil ont été comme suit pour les trimestres terminés les 31 juillet :

	Commandes	Échanges ⁽¹⁾	2007	2006
			Commandes nettes	Commandes nettes
Biréacteurs régionaux				
CRJ200	-	-	-	(7)
CRJ700	8	2	10	-
CRJ900	46	(2)	44	7
Biturbopropulseurs				
Q300	7	-	7	1
Q400	23	-	23	8
	84	-	84	9

⁽¹⁾ Mesa Air Group, Inc. a converti ses deux commandes de biréacteurs régionaux CRJ900 en deux commandes de biréacteurs régionaux CRJ700 NextGen.

Les commandes d'avions régionaux reçues par type d'appareil ont été comme suit pour les semestres terminés les 31 juillet :

			2007	2006
	Commandes	Échanges ⁽¹⁾	Commandes nettes	Commandes nettes
Biréacteurs régionaux				
CRJ200	-	-	-	(15)
CRJ700	8	2	10	(12)
CRJ900	76	(17)	59	40
CRJ1000	23	15	38	-
Biturbopropulseurs				
Q200	4	-	4	2
Q300	10	-	10	4
Q400	54	-	54	9
	175	-	175	28

⁽¹⁾ My Way Airlines a converti ses 15 commandes restantes de biréacteurs régionaux CRJ900 en commandes de biréacteurs régionaux CRJ1000.

Les tableaux ci-dessus pour les trimestre et semestre reflètent un déplacement de la demande vers les biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux de plus grande taille.

Aéronautique a reçu les importantes commandes nettes suivantes pour le semestre terminé le 31 juillet 2007 :

Client	Appareil	Nombre
Biréacteurs régionaux		
Delta Air Lines	CRJ900	44
Deutsche Lufthansa AG	CRJ900	15
Client non divulgué	CRJ1000	15
Mesa Air Group	CRJ700	10
Brit Air	CRJ1000	8
Pluna Lineas Aéreas Uruguayas S.A.	CRJ900	7
Tatarstan Airlines	CRJ900	6
Biturbopropulseurs		
Flybe	Q400	15
Horizon Air	Q400	15
Pinnacle Airlines Corp.	Q400	15

Le carnet de commandes d'avions régionaux ainsi que les options et les commandes conditionnelles ont été comme suit au 31 juillet 2007 :

	Commandes fermes ⁽¹⁾	Options et commandes conditionnelles
Biréacteurs régionaux		
CRJ200	-	189
CRJ700	11	81
CRJ900	108	198
CRJ1000	38	23
Biturbopropulseurs		
Q200	6	-
Q300	17	10
Q400	90	126
	270	627

⁽¹⁾ Le carnet de commandes compte 20 commandes fermes assorties de droits de conversion d'appareil CRJ900 en appareil CRJ1000. En outre, le carnet de commandes compte neuf commandes fermes assorties de droits de conversion de biturbopropulseurs Q400 en d'autres avions régionaux.

SERVICES À L'AVIATION

Au cours du deuxième trimestre, Aéronautique a continué d'améliorer son rendement d'exploitation de Services à l'aviation tout en élargissant son activité après-vente. Les indices de la satisfaction client se sont améliorés tandis que les revenus et profits se sont accrus. Aéronautique a continué de développer des services plus intégrés demandés par les exploitants de biréacteurs régionaux, tout en élargissant son offre déjà bien établie de tarif horaire – *Smart Parts*. Aéronautique suit son plan visant à rehausser les niveaux et les gammes de service et à occuper une part plus grande du marché après-vente annuel de 3,6 milliards \$ généré par sa flotte en pleine croissance d'appareils en service.

Logistique des pièces – Aéronautique a affiché des améliorations opérationnelles constantes en ce qui a trait au rendement de Logistique des pièces, avec une disponibilité globale immédiate d'approvisionnement en pièces de 90 %. Aéronautique a investi davantage dans les stocks des 25 pièces les plus en demande, a inauguré un nouveau dépôt de pièces à Sao Paolo, au Brésil, en août 2007, en plus des nouveaux Centres de service à la clientèle de Montréal et de Wichita établis plus tôt au cours de l'exercice 2008.

Formation des clients – Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2008, Aéronautique et CAE ont signé une entente de 20 ans en vertu de laquelle CAE est devenue un fournisseur agréé de formation pour la famille d'appareils *Global* et pour l'avion *Challenger 300* de Aéronautique. Aéronautique et CAE collaboreront pour fournir des programmes de formation à la fine pointe pour pilotes et personnel de maintenance partout dans le monde.

III TRANSPORT

SOMMAIRE

Faits saillants du trimestre

- BAII avant éléments spéciaux de 80 millions \$, ou 4,4 % des revenus, en regard de 60 millions \$, ou 3,7 %, pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Flux de trésorerie disponibles de 296 millions \$, une amélioration de 305 millions \$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.
- Radiation de la valeur comptable du placement dans Metronet, qui a donné lieu à un élément spécial de 162 millions \$.

Analyse des résultats

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

Les résultats de Transport ont été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Revenus				
Matériel roulant ⁽¹⁾	1 163 \$	992 \$	2 191 \$	2 009 \$
Services ⁽²⁾	316	341	690	666
Systèmes et signalisation ^{(3) (4)}	352	291	657	535
Total des revenus	1 831	1 624	3 538	3 210
Coût des ventes	1 570	1 395	3 024	2 770
Marge	261	229	514	440
Frais d'exploitation ⁽⁵⁾	157	133	305	264
Autre dépenses (revenus) ⁽⁶⁾	(2)	9	5	17
BAIIA avant éléments spéciaux	106	87	204	159
Amortissement	26	27	53	52
BAII avant éléments spéciaux	80	60	151	107
Éléments spéciaux	162	-	162	24
BAII	(82) \$	60 \$	(11) \$	83 \$
(en pourcentage du total des revenus)				
Marge	14,3 %	14,1 %	14,5 %	13,7 %
BAIIA avant éléments spéciaux	5,8 %	5,4 %	5,8 %	5,0 %
BAIIA	(3,1) %	5,4 %	1,2 %	4,2 %
BAII avant éléments spéciaux	4,4 %	3,7 %	4,3 %	3,3 %
BAII	(4,5) %	3,7 %	(0,3) %	2,6 %

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

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

⁽³⁾ Les revenus de systèmes et signalisation sont présentés sous Autres revenus dans les états des résultats consolidés.

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

⁽⁵⁾ Constitués des frais de vente et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

⁽⁶⁾ Inclut les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations), les pertes (gains) de change, la perte (le bénéfice) découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation et les rajustements de la juste valeur de certains instruments financiers.

Revenus par région géographique

	Trimestres terminés les 31 juillet				Semestres terminés les 31 juillet			
	2007		2006		2007		2006	
Europe	1 348 \$	73 %	1 116 \$	69 %	2 660 \$	75 %	2 199 \$	68 %
Asie-Pacifique	273	15 %	202	12 %	440	12 %	344	11 %
Amérique du Nord	175	10 %	266	16 %	372	11 %	583	18 %
Autres	35	2 %	40	3 %	66	2 %	84	3 %
	1 831 \$		1 624 \$		3 538 \$		3 210 \$	

Revenus de matériel roulant – L'augmentation de 171 millions \$ pour le trimestre découle principalement de :

- l'intensification des activités dans le segment des trains régionaux (130 millions \$), surtout en France et en Chine;
- l'intensification des activités en Europe dans le segment des locomotives (31 millions \$) et le segment des véhicules légers sur rail (30 millions \$); et
- l'incidence positive des taux de change (66 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une baisse du niveau d'activité en Amérique du Nord (72 millions \$), surtout attribuable à l'achèvement progressif d'un contrat important pour des trains suburbains.

L'augmentation de 182 millions \$ pour le semestre est surtout attribuable à :

- l'intensification des activités dans le segment des trains régionaux (181 millions \$), principalement en France et en Chine;
- l'incidence positive des taux de change (136 millions \$); et
- l'intensification des activités dans le segment des véhicules légers sur rail (89 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- la diminution du niveau d'activité en Amérique du Nord (192 millions \$), principalement à cause de l'achèvement progressif d'un contrat important pour les trains suburbains.

Revenus de service – La baisse de 25 millions \$ pour le trimestre découle principalement de rajustements négatifs de contrats au Royaume-Uni, en partie contrebalancés par l'incidence positive des taux de change (20 millions \$).

L'augmentation de 24 millions \$ pour le semestre est essentiellement attribuable à l'incidence positive des taux de change (52 millions \$) et l'intensification des activités au Royaume-Uni (19 millions \$), en partie contrebalancées par les rajustements négatifs de contrats susmentionnés au Royaume-Uni.

Revenus de systèmes et de signalisation – La progression de 61 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à :

- l'accroissement des revenus de systèmes, surtout pour le projet du métro de Londres (79 millions \$); et
- l'incidence positive des taux de change (24 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une diminution du niveau d'activité de signalisation (44 millions \$).

L'augmentation de 122 millions \$ pour le semestre est surtout attribuable à :

- l'accroissement des revenus de systèmes, surtout en Corée du Sud et pour le projet du métro de Londres (120 millions \$); et
- l'incidence positive des taux de change (32 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la baisse du niveau d'activité de signalisation (41 millions \$).

Marge en pourcentage – L'amélioration de 0,2 point de pourcentage pour le trimestre et de 0,8 point de pourcentage pour le semestre est essentiellement attribuable aux initiatives d'approvisionnement et à l'amélioration générale de l'exécution des contrats par suite du programme d'amélioration des marges et de la qualité, en partie compensées par les rajustements négatifs de contrats de service susmentionnés au Royaume-Uni.

Frais d'exploitation – L'augmentation de 24 millions \$ pour le trimestre est attribuable à :

- la hausse des frais d'administration (9 millions \$);
- l'incidence négative des taux de change (7 millions \$);
- la progression des frais de vente, en raison de l'intensification des activités de service (4 millions \$); et
- la hausse des frais de recherche et de développement (4 millions \$).

L'augmentation de 41 millions \$ pour le semestre est attribuable à :

- l'incidence négative des taux de change (17 millions \$);
- la hausse des frais d'administration (9 millions \$);
- la progression des frais de vente, en raison de l'intensification des activités relatives aux trains de grandes lignes (en Asie) et de service (8 millions \$); et
- la hausse des frais de recherche et de développement (7 millions \$).

Autres dépenses (revenus) – Les autres revenus nets pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007 ont surtout trait à :

- un gain net de 8 millions \$ résultant de la réduction de la provision comptabilisée au titre des coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire;
- un rajustement défavorable de la juste valeur de certains instruments financiers (6 millions \$ pour le trimestre et 8 millions \$ pour le semestre); et
- une perte nette découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation (6 millions \$) pour le semestre terminé le 31 juillet 2007.

Les autres dépenses nettes pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2006 avaient surtout trait :

- à des pertes de change (11 millions \$);
- aux coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire liés à l'alignement de la capacité de production (4 millions \$ pour le trimestre et 12 millions \$ pour le semestre); et
- à un bénéfice découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation (9 millions \$ pour le trimestre et 11 millions \$ pour le semestre).

Éléments spéciaux – L'élément spécial pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007 a trait à la radiation de la valeur comptable du placement dans Metronet (voir la rubrique Metronet ci-après).

L'élément spécial pour le semestre terminé le 31 juillet 2006 avait trait au plan de restructuration lancé au cours de l'exercice 2005 et visant à réduire la structure de coûts de Transport.

Flux de trésorerie disponibles

Les flux de trésorerie disponibles de Transport ont été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
BAIL	(82) \$	60 \$	(11) \$	83 \$
Éléments hors caisse :				
Amortissement	26	27	53	52
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles	(1)	(1)	(2)	(1)
Rémunération à base d'actions	3	2	5	3
Éléments spéciaux	162	-	162	24
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	202	(82)	(61)	(345)
Acquisitions d'immobilisations corporelles, montant net	(14)	(15)	(18)	(22)
Flux de trésorerie disponibles	296 \$	(9) \$	128 \$	(206) \$

Les améliorations de 305 millions \$ pour le trimestre et de 334 millions \$ pour le semestre sont principalement attribuables à :

- l'écart positif d'une période à l'autre de la variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation (284 millions \$ pour le trimestre et le semestre) (voir l'explication ci-après); et
- l'accroissement de la rentabilité avant les éléments spéciaux hors caisse (20 millions \$ pour le trimestre et 44 millions \$ pour le semestre).

Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation

Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2007, les rentrées de fonds de 202 millions \$ découlent principalement d'une baisse des stocks, en partie contrebalancée par une baisse des créditeurs et frais courus. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2007, les sorties de fonds de 61 millions \$ résultent surtout d'une diminution des créditeurs et frais courus, du versement d'une cotisation discrétionnaire à des caisses de retraite (174 millions \$) et d'une hausse des débiteurs, en partie contrebalancés par une augmentation des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes et une baisse des stocks.

Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2006, les sorties de fonds de 82 millions \$ étaient surtout attribuables à une diminution des créditeurs et frais courus et des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes, en partie contrebalancée par une baisse des stocks. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2006, les sorties de fonds de 345 millions \$ étaient surtout attribuables à une diminution des créditeurs et frais courus et des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes.

Carnet de commandes

Transport a reçu les principales commandes suivantes au cours du premier semestre de l'exercice 2008 :

Client	Produit/Service	Nombre de véhicules	Matériel roulant	Services
Trenitalia, Italie	Locomotives électriques, type E464	150	487 \$	- \$
Dalian Locomotives and Rolling Stock Company Ltd., Chine	Équipement <i>MITRAC</i> de propulsion et de contrôle des trains, conception et appui techniques pour les locomotives électriques de fret à forte puissance	500	480 ⁽¹⁾	-
Société Nationale des Chemins de fer Français (« SNCF »), France	Trains de grande capacité, type AGC	256	416	-
Chemins de fer fédéraux (« CFF »), Suisse	Voitures à plancher bas	140	178	-
SNCF, France	Automotrices électriques, type TER 2N NG et bogies moteurs	95 ⁽²⁾	156 ⁽³⁾	-
Green Cargo, Suède	Modernisation des locomotives électriques, type Rc2 et locomotives diesels, type T44	104	-	153
Southern Railway and Porterbrook Leasing Limited; Royaume-Uni	Voitures <i>Electrostar</i>	48	115	-

⁽¹⁾ Valeur totale du contrat, y compris celle du partenaire de consortium, de 1,4 milliard \$.

⁽²⁾ Le contrat comprend 150 bogies moteurs en plus des 95 voitures.

⁽³⁾ Valeur totale du contrat, y compris celle du partenaire de consortium, de 646 millions \$.

Transport et Deutsche Bahn AG (« DB ») ont également signé un accord-cadre en février 2007 pour la fourniture de 321 nouveaux trains *TALENT 2*, d'une valeur d'environ 1,2 milliard € (1,6 milliard \$). La nouvelle génération d'automotrices électriques constituera avec les trains à deux niveaux et les locomotives *TRAXX* de Bombardier l'épine dorsale du service de transport régional allemand de DB. Aucune commande relative à cet accord-cadre n'a été reçue à ce jour.

En outre, après la clôture du deuxième trimestre, Transport a signé les contrats suivants, qui ne sont pas inclus dans le carnet de commandes :

- En juillet 2007, Transport a reçu une commande de 340 voitures de métro *MOVIA* de Delhi Metro Rail Corporation Ltd. (DMRC), totalisant 427 millions € (590 millions \$).
- En juillet 2007, Transport a reçu une commande additionnelle de 19 trains de grande capacité de type AGC (Autorail Grande Capacité) de la SNCF évaluée à 82 millions € (111 millions \$). Un total de 698 trains AGC ont été commandés jusqu'à maintenant.
- En août 2007, Transport a remporté un contrat sans précédent évalué à environ 91 millions \$ pour la mise en œuvre du système européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS Niveau 2 *INTERFLO 450* en Chine. Le nouveau système de signalisation prendra en charge les trains à très grande vitesse circulant à des vitesses atteignant 300 km/h, sur près de 1 000 km de voies reliant les villes de Wuhan et Guangzhou.

Les nouvelles commandes de Transport ont été comme suit :

(en milliards de dollars)	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Matériel roulant	0,6 \$	1,2 \$	2,9 \$	2,2 \$
Services	0,4	0,5	0,9	1,0
Systèmes et signalisation	0,3	0,2	0,5	0,4
	1,3 \$	1,9 \$	4,3 \$	3,6 \$

La diminution pour le trimestre est attribuable principalement à la baisse du niveau de nouvelles commandes de véhicules légers sur rail (Europe) et de trains de grandes lignes (Amérique du Nord), en partie contrebalancée par l'incidence positive des taux de change (70 millions \$).

L'accroissement pour le semestre est surtout attribuable à une augmentation du niveau de nouvelles commandes pour les trains de grandes lignes (Europe) et les systèmes de propulsion et de contrôle (Chine), et à l'incidence positive des taux de change (286 millions \$), en partie contrebalancées par une baisse du niveau de commandes de véhicules légers sur rail (Europe).

Le carnet de commandes de Transport était comme suit aux :

(en milliards de dollars)	31 juillet 2007	31 janvier 2007
Matériel roulant	17,4 \$	15,9 \$
Services	6,5	5,9
Systèmes et signalisation	5,8	5,7
	29,7 \$	27,5 \$

Cette augmentation découle principalement du raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain au 31 juillet 2007 en regard du 31 janvier 2007 (1,4 milliard \$) et d'un accroissement du nombre de nouvelles commandes comparativement aux revenus enregistrés (0,8 milliard \$).

METRONET

Metronet Rail BCV Ltd. et Metronet Rail SSL Ltd. (collectivement, « Metronet »), dans laquelle la Société détient une participation de 20 % comptabilisée à la valeur de consolidation, est chargée de la maintenance et de la modernisation d'environ 75 % du système de métro de Londres dans le cadre d'un partenariat public-privé (« PPP ») aux termes d'un contrat de service conclu avec London Underground Ltd. (« LUL ») en avril 2003.

En raison de dépassements importants de coûts liés aux programmes de dépenses en immobilisations de Metronet, principalement ceux portant sur la modernisation et la remise à neuf des stations et des rails, et de l'insuffisance des ressources financières nécessaires au financement de ces dépassements de coûts, les membres du conseil d'administration de Metronet ont demandé une révision extraordinaire le 29 juin 2007 ayant pour but de déterminer si certains des dépassements de coûts pouvaient être recouverts par Metronet. Après un rapport provisoire défavorable publié le 16 juillet 2007, les membres du conseil d'administration de Metronet ont demandé au maire de Londres, le 18 juillet 2007, de nommer un administrateur PPP, qui a été nommé le jour même. L'administrateur PPP s'est vu octroyer 56 jours à compter du 28 juillet 2007 pour régler la totalité des comptes fournisseurs de Metronet préalables à la requête visant sa nomination. Au cours des prochains mois, l'administrateur PPP sera chargé d'abord de stabiliser les activités de Metronet, puis de procéder au transfert de la totalité ou d'une partie des activités de Metronet à LUL, à une partie nommée par LUL ou à une tierce partie. L'administrateur PPP a accès à du nouveau financement totalisant 750 millions £ (1,5 milliard \$) consenti par Transport for London. Ce financement devrait permettre à Metronet de s'acquitter de ses charges à payer et de poursuivre ses activités pertinentes pendant quelque temps.

Étant donné les événements susmentionnés, la Société a radié la valeur comptable de 82 millions £ (162 millions \$) de son placement dans Metronet au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2008. La charge a été comptabilisée à titre d'élément spécial dans les états des résultats consolidés.

Transport travaille en étroite collaboration avec Metronet, l'administrateur PPP et LUL afin de s'assurer que l'exploitation au quotidien du métro de Londres ne soit pas affectée. Les contrats de fourniture clés en main conclus avec Metronet portant sur la fourniture de nouveaux trains, de systèmes de signalisation, de remise à neuf de trains ainsi que d'activités d'entretien du parc de véhicules, évalués à environ 3,3 milliards £ (6,7 milliards \$), progressent bien et Transport continue de travailler selon les exigences contractuelles.

En outre, Transport est actuellement en pourparlers avec l'administrateur PPP à l'égard de paiements de 22 millions £ (44 millions \$) pour des montants gagnés relativement à des travaux exécutés dans le cadre des contrats de fourniture clés en main effectués préalablement à la requête visant la nomination de l'administrateur PPP. L'issue de ces pourparlers ne devrait pas avoir une incidence importante sur les résultats de Transport. Les travaux exécutés après la date de cette nomination devraient être réglés conformément aux termes des contrats.

PAYS STRATÉGIQUES

Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2008, Transport a poursuivi ses efforts en vue de développer des occasions d'affaires dans les marchés émergents stratégiques que sont l'Inde, la Chine et la Russie. En Inde, Transport est devenue l'une des premières entreprises privées retenues pour construire des trains complets après avoir obtenu un contrat pour fournir 340 voitures de métro *MOVIA* à DMRC. En Chine, Transport a confirmé sa position de chef de file dans le secteur du transport en commun, grâce à des contrats dans les domaines des systèmes de navettes automatisés et des voitures de métro, et renforcé sa position dans le secteur de la signalisation grâce à un contrat important visant la fourniture d'équipement de signalisation embarqué et le long des voies pour des trains à très grande vitesse. En Russie, Transport a créé avec Transmashholding deux coentreprises visant la technologie de propulsion et la fabrication liée aux locomotives. Dans ce contexte, les chemins de fer russes RZD et Transmashholding ont signé un accord-cadre pour la fourniture de 806 locomotives d'ici 2015, par lequel l'une des coentreprises nouvellement fondées est appelée à devenir un fournisseur de convertisseurs de puissance.

AUTRES

En juin 2007, Transport a lancé le système d'exploitation de Bombardier (« BOS »), un système de production rationalisé de classe mondiale. BOS améliorera la performance des processus, les livraisons aux clients et les niveaux de qualité, contribuant ainsi à la réalisation des principaux objectifs d'exécution impeccable et de croissance durable de Transport. BOS est actuellement en cours de déploiement dans tous les sites de Transport.

Transport fait des progrès importants dans le développement d'un train vraiment « vert » pour le Royaume-Uni, visant à construire un train qui serait plus léger de 20 %, plus écoénergétique de 20 %, produisant 20 % de moins d'émissions de CO₂, recyclable à 90 % et pouvant être en service tout le temps. Transport cherche à optimiser la performance environnementale de ses voitures, appuyant par conséquent ses clients dans la réalisation de leurs objectifs environnementaux.

IV LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

LIQUIDITÉS

L'évolution des espèces et quasi-espèces a été comme suit pour le semestre terminé le 31 juillet 2007 :

Solde au 31 janvier 2007	2 648	\$
Flux de trésorerie disponibles	479	
Achat d'actions ordinaires détenues en mains tierces	(55)	
Incidence des fluctuations des taux de change sur les espèces et quasi-espèces	47	
Placement dans Metronet	(55)	
Autres	(66)	
Solde au 31 juillet 2007	2 998	\$

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

FACILITÉS DE LETTRES DE CRÉDIT

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

	Montants confirmés	Montants disponibles	Échéance (exercice) ⁽²⁾
31 juillet 2007	5 896 ⁽¹⁾ \$	1 365 \$	2012
31 janvier 2007	5 590 ⁽¹⁾ \$	1 179 \$	2012

⁽¹⁾ 4300 millions €.

⁽²⁾ En décembre 2009, le montant confirmé sera réduit au montant nominal des lettres de crédit alors en cours et sera amorti par la suite à mesure que les lettres de crédit en cours viendront à échéance jusqu'en décembre 2011.

En plus des lettres de crédit susmentionnées, des lettres de crédit totalisant 235 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses conventions bilatérales au 31 juillet 2007 (240 millions \$ au 31 janvier 2007).

SITUATION FINANCIÈRE

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

Les actifs et passifs ont été comme suit aux :

	31 juillet 2007	31 janvier 2007	Explication des écarts
Espèces et quasi-espèces	2 998 \$	2 648 \$	Se reporter à la section Liquidités ci-dessus pour plus de renseignements.
Titres déposés en garantie	1 195	1 129	Augmentation résultant essentiellement d'un écart de conversion ⁽¹⁾ (61 millions \$).
Débiteurs	1 871	1 789	Augmentation principalement attribuable à un niveau plus élevé de débiteurs de Transport (93 millions \$) et à un écart de conversion ⁽²⁾ (42 millions \$), en partie contrebalancés par un niveau moins élevé de débiteurs de Aéronautique (48 millions \$).
Financement d'avions	868	1 042	Diminution principalement attribuable à un niveau moins élevé de financement provisoire de créances liées à des contrats de location (198 millions \$).
Stocks bruts	7 526	7 168	Accroissement des stocks bruts principalement attribuable à l'augmentation des stocks de programmes de Aéronautique (305 millions \$) et de contrats à long terme (195 millions \$), et à un écart de conversion ⁽²⁾ (186 millions \$), en partie contrebalancés par la baisse des stocks de produits finis (328 millions \$). Augmentation du total des paiements reçus, des avances et facturations progressives reflétant surtout la hausse des avances et facturations progressives des contrats à long terme (658 millions \$) et des programmes de Aéronautique (383 millions \$) et un écart de conversion ⁽²⁾ (196 millions \$).
Paiements reçus et facturations progressives	(3 749)	(3 207)	
Stocks	3 777	3 961	
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	(3 138)	(2 443)	
Immobilisations corporelles	2 838	2 936	Diminution résultant surtout de l'amortissement (231 millions \$), en partie contrebalancé par les acquisitions nettes (63 millions \$) et un écart de conversion ⁽²⁾ (50 millions \$).
Frais reportés – programme de multipropriété	401	390	Hausse découlant surtout du nombre plus élevé de livraisons d'avions liées au programme de multipropriété.
Revenus reportés – programme de multipropriété	(501)	(487)	
Impôts sur les bénéfices reportés	828	813	Aucune variation importante.
Actif au titre des prestations constituées	670	461	Augmentation des actifs au titre des prestations constituées reflétant principalement une cotisation discrétionnaire à des caisses de retraite de Transport (174 millions \$).
Passif au titre des prestations constituées	(974)	(995)	
Instruments financiers dérivés – actifs	308	39	Ces instruments financiers dérivés, principalement des contrats de change à terme, des swaps de taux d'intérêt et des swaps combinés de taux d'intérêt et de devises utilisés dans le cadre du programme de couverture de la Société, ainsi que des instruments financiers dérivés incorporés, sont maintenant constatés au bilan en raison de l'adoption des nouvelles normes comptables sur les instruments financiers avec prise d'effet le 1 ^{er} février
Instruments financiers dérivés – passifs	(321)	(13)	

	31 juillet 2007	31 janvier 2007	Explication des écarts
			2007. Voir Modifications de conventions comptables ci-après pour plus de renseignements.
Écart d'acquisition	2 358 \$	2 286 \$	Augmentation principalement attribuable à un écart de conversion ⁽²⁾ (104 millions \$).
Autres actifs	1 043	1 083	Diminution essentiellement attribuable à la radiation de la valeur comptable du placement dans Metronet (162 millions \$) et au reclassement de frais de financement reportés à la valeur comptable de la dette à long terme (44 millions \$) en raison de l'adoption des nouvelles normes comptables sur les instruments financiers. Cette diminution a été en partie contrebalancée par la hausse des frais payés d'avance (76 millions \$) et de l'encaisse affectée (42 millions \$), ainsi que par un accroissement du placement dans Metronet avant sa radiation (55 millions \$).
Créditeurs et frais courus	(6 388)	(6 826)	Diminution surtout due à la baisse des créditeurs et frais courus de Aéronautique (205 millions \$) et de Transport (343 millions \$), et aux rajustements et reclassements découlant de l'adoption des nouvelles normes comptables (73 millions \$), en partie contrebalancés par un écart de conversion ⁽²⁾ (162 millions \$).
Dette à long terme	(5 079)	(5 080)	Pratiquement inchangée, car les rajustements et reclassements découlant de l'adoption des nouvelles normes comptables (116 millions \$) et les remboursements de dette à long terme (27 millions \$) ont été contrebalancés par un écart de conversion ⁽³⁾ (167 millions \$).

⁽¹⁾ Découlant du raffermisssement de l'euro par rapport au dollar américain au 31 juillet 2007 comparativement au 31 janvier 2007.

⁽²⁾ Découlant, dans Transport, principalement du raffermisssement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain au 31 juillet 2007 comparativement au 31 janvier 2007.

⁽³⁾ Découlant principalement du raffermisssement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain au 31 juillet 2007 comparativement au 31 janvier 2007.

V MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES

Instruments financiers, couvertures et résultat étendu

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

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

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

- Les instruments financiers classés comme détenus à des fins de transaction et comme disponibles à la vente sont évalués à leur juste valeur, à l'exception des placements en titres de participation classés comme disponibles à la vente qui ne comportent pas de cours du marché dans un marché actif, lesquels sont évalués au coût. La catégorie des instruments financiers détenus à des fins de transaction comprend surtout les

espèces et quasi-espèces, les titres déposés en garantie, certains prêts – avions commerciaux, les garanties de crédit, les garanties portant sur la valeur résiduelle et les passifs connexes, liés à la vente d'avions, ainsi que les instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture. Les actifs financiers disponibles à la vente consistent principalement en des placements dans des titres. Les gains et pertes découlant de la réévaluation des instruments financiers sont soit comptabilisés dans l'état des résultats ou dans les autres éléments du résultat étendu, selon leur classement.

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

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

Ces nouvelles normes comptables et l'incidence de ces modifications sur les états financiers de la Société sont exposés à la note 2, Modifications de conventions comptables, et à la note 4, Instruments financiers, afférentes aux états financiers consolidés intermédiaires.

VI MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES

En juin 2007, le Conseil des normes comptable a publié une nouvelle norme comptable, le chapitre 3031, intitulé « Stocks », qui remplacera le chapitre 3030, du même titre. Cette norme se veut l'équivalent canadien de la norme internationale d'information financière IAS 2, intitulée « Stocks ». Le chapitre 3031 exige que les stocks soient évalués au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Il fournit des directives à l'égard de l'établissement du coût, y compris l'attribution des frais généraux et autres coûts aux stocks, interdit l'utilisation de la méthode du dernier entré, premier sorti (DEPS) et exige la reprise de réductions de valeur antérieures en cas de hausse ultérieure de la valeur des stocks. Cette norme exige aussi davantage d'information à l'égard des stocks et du coût des ventes. Pour la Société, la nouvelle norme comptable sera en vigueur pour les états financiers intermédiaires et annuels à compter du 1^{er} février 2008. La Société évalue actuellement l'incidence de cette nouvelle norme sur ses états financiers consolidés.

En décembre 2006, le Conseil des normes comptables a publié le chapitre 1535, intitulé « Informations à fournir concernant le capital », qui établit les normes de présentation d'information au sujet du capital d'une entité et de la façon dont il est géré. Pour la Société, cette nouvelle norme comptable sera en vigueur pour les états financiers intermédiaires et annuels à compter du 1^{er} février 2008.

VII CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

VIII TAUX DE CHANGE

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

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

	31 juillet 2007	31 janvier 2007	Augmentation
Euro	1,3712	1,2999	5 %
Dollar canadien	0,9384	0,8480	11 %
Livre sterling	2,0361	1,9609	4 %

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

	2007	2006	Augmentation
Euro	1,3561	1,2704	7 %
Dollar canadien	0,9331	0,8950	4 %
Livre sterling	2,0022	1,8526	8 %

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

	2007	2006	Augmentation
Euro	1,3417	1,2393	8 %
Dollar canadien	0,8985	0,8824	2 %
Livre sterling	1,9837	1,8031	10 %

IX PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

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

	2008		2007			2006		
	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Quatrième trimestre	Troisième trimestre
Revenus	4 041 \$	3 967 \$	4 387 \$	3 388 \$	3 515 \$	3 526 \$	4 035 \$	3 301 \$
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies, après impôts	(71) \$	79 \$	112 \$	53 \$	57 \$	21 \$	85 \$	(1) \$
Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, après impôts	-	-	-	21	1	3	1	(8)
Bénéfice net (perte nette)	(71) \$	79 \$	112 \$	74 \$	58 \$	24 \$	86 \$	(9) \$
Bénéfice (perte) par action :								
De base et dilué(e)								
Découlant des activités poursuivies	(0,05) \$	0,04 \$	0,06 \$	0,03 \$	0,03 \$	0,01 \$	0,05 \$	- \$
Bénéfice net (perte nette)	(0,05) \$	0,04 \$	0,06 \$	0,04 \$	0,03 \$	0,01 \$	0,05 \$	(0,01) \$

X RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

Le tableau suivant présente les données relatives aux actions autorisées et émises et en circulation aux 31 juillet 2007.

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	1 892 000 000	316 962 157
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	1 892 000 000	1 413 195 561 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	2 597 907
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	9 402 093
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

⁽²⁾ Convertibles au gré du porteur en une action classe A (droits de vote multiples) sous certaines conditions.

⁽³⁾ Déduction faite de 21 273 000 actions classe B (droits de vote limités) acquises et détenues en mains tierces en vertu du régime UAR.

Après le trimestre terminé le 31 juillet 2007, relativement au privilège de conversion des porteurs des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2 (« actions de série 2 ») et des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 (« actions de série 3 ») de la Société, 82 736 actions de série 2 ont été converties en actions de série 3, et 6 949 749 actions de série 3 ont été converties en actions de série 2.

La Société a annoncé, relativement à ce privilège de conversion, le fondement utilisé pour redéfinir le taux de dividende sur ses actions de série 3 conformément aux modalités de ces actions. Le taux de dividende annuel des actions de série 3 pour la période de cinq ans commençant le 1^{er} août 2007 sera de 5,267 %.

Le tableau suivant présente les données relatives aux options d'achat d'actions et aux UAR au 31 juillet 2007 :

Options émises et en cours	46 820 250
UAR émises et en cours	13 987 142
Actions classe B détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	21 273 000

Le tableau suivant présente la date de publication des rapports financiers de la Société pour l'exercice 2008 :

Premier rapport trimestriel	29 mai 2007
Deuxième rapport trimestriel	29 août 2007
Troisième rapport trimestriel	28 novembre 2007
Rapport annuel	3 avril 2008

Information

Bombardier Inc.
 Relations avec les investisseurs
 800, boul. René-Lévesque Ouest,
 Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8
 Téléphone : +1 514-861-9481 poste 3487
 Télécopieur : +1 514-861-2420
 Courriel : investisseurs@bombardier.com

28 août 2007

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

Bombardier, Bombardier 415, Bombardier Global 5000, Challenger, Challenger 300, Challenger 604, Challenger 605, Challenger 800, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ700 NextGen, CRJ900, CRJ900 NextGen, CRJ1000, CRJ NextGen, CSeries, Flexjet, Global, Global Express, Global Express XRS, INTERFLO, Learjet, Learjet 40, Learjet 40 XR, Learjet 45, Learjet 45 XR, Learjet 60, Learjet 60 XR, MITRAC, MOVIA, Q200, Q300, Q400, Série Q, Smart Parts, TALENT et TRAXX sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Imprimé sur Rolland Enviro 100, un papier contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Éco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 23 arbres matures.

An English edition is available upon request to the Public Affairs Department, or on the website at www.bombardier.com under Investor Relations.

BOMBARDIER INC.
BILANS CONSOLIDÉS

(Non vérifiés)

(En millions de dollars américains, sauf le nombre d'actions)

	Notes	31 juillet 2007 ⁽¹⁾	31 janvier 2007
Actif			
Espèces et quasi-espèces		2 998 \$	2 648 \$
Titres déposés en garantie	8	1 195	1 129
Débiteurs		1 871	1 789
Financement d'avions	5	868	1 042
Stocks	6	3 777	3 961
Immobilisations corporelles		2 838	2 936
Frais reportés - programme de multipropriété		401	390
Impôts sur les bénéfices reportés		828	813
Actif au titre des prestations constituées		670	461
Instruments financiers dérivés	2, 4	308	39
Écart d'acquisition		2 358	2 286
Autres actifs	7	1 043	1 083
		19 155 \$	18 577 \$
Passif			
Créditeurs et frais courus	9	6 388 \$	6 826 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	6	3 138	2 443
Revenus reportés - programme de multipropriété		501	487
Dette à long terme		5 079	5 080
Passif au titre des prestations constituées		974	995
Instruments financiers dérivés	2, 4	321	13
		16 401	15 844
Capitaux propres			
Actions privilégiées			
Émises et en circulation :			
Série 2 : 2 597 907		51	51
Série 3 : 9 402 093		148	148
Série 4 : 9 400 000		148	148
Actions ordinaires			
Émises et en circulation :			
Classe A : 316 962 157 (317 044 051 au 31 janvier 2007)		29	29
Classe B : 1 434 468 561 (1 433 422 917 au 31 janvier 2007)		1 416	1 413
Achetées et détenues en mains tierces en vertu du régime d'unités d'actions fondées sur le rendement :			
21 273 000 classe B (11 847 000 au 31 janvier 2007)	10	(89)	(34)
Surplus d'apport		45	35
Bénéfices non répartis		746	765
Cumul des autres éléments du résultat étendu, après impôts	11, 20	260	178
		2 754	2 733
		19 155 \$	18 577 \$
Engagements et éventualités	18		

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

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption des nouvelles normes comptables relatives aux instruments financiers, avec prise d'effet le 1^{er} février 2007.

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS**

(Non vérifiés)

(En millions de dollars américains)

	Notes	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
		2007 ⁽¹⁾	2006	2007 ⁽¹⁾	2006
Actions privilégiées		347	347	347	347
Actions ordinaires					
Solde au début de la période		1 408	1 428	1 408	1 428
Émission d'actions Classe B		3	-	3	-
Achat d'actions Classe B - détention en mains tierces	10	(55)	-	(55)	-
		1 356	1 428	1 356	1 428
Surplus d'apport					
Solde au début de la période		39	23	35	20
Rémunération à base d'actions		7	4	11	7
Options exercées		(1)	-	(1)	-
		45	27	45	27
Bénéfices non répartis					
Solde au début de la période		825	542	765	525
Rajustement transitoire - instruments financiers	2	-	-	(12)	-
Bénéfice net (perte nette)		(71)	58	8	82
Dividendes sur actions privilégiées		(8)	(7)	(15)	(14)
		746	593	746	593
Cumul des autres éléments du résultat étendu, après impôts	11				
Solde au début de la période	20	231	154	178	105
Rajustement transitoire - instruments financiers	2	-	-	(4)	-
Autres éléments du résultat étendu		29	26	86	75
		260	180	260	180
		2 754	2 575	2 754	2 575

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

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption des nouvelles normes comptables relatives aux instruments financiers, avec prise d'effet le 1^{er} février 2007.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS

(Non vérifiés)

(En millions de dollars américains, sauf les montant par actions)

	Notes	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
		2007 ⁽¹⁾	2006	2007 ⁽¹⁾	2006
Revenus					
Fabrication		2 841 \$	2 462 \$	5 600 \$	4 991 \$
Services		665	663	1 383	1 290
Autres		535	398	1 025	781
		4 041	3 523	8 008	7 062
Coût des ventes		3 428	2 997	6 798	6 047
Frais de vente et d'administration		257	223	507	444
Recherche et développement		33	41	69	86
Autres dépenses (revenus)	12	(19)	3	(22)	(4)
Amortissement		129	133	260	261
Éléments spéciaux	13	162	-	162	24
		3 990	3 397	7 774	6 858
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant ce qui suit :		51	126	234	204
Revenus de financement	14	(55)	(39)	(106)	(78)
Dépenses de financement	14	127	88	247	176
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices		(21)	77	93	106
Impôts sur les bénéfices		50	20	85	28
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		(71)	57	8	78
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts		-	1	-	4
Bénéfice net (perte nette)		(71) \$	58 \$	8 \$	82 \$
Bénéfice (perte) par action :	15				
De base et dilué(e)					
Découlant des activités poursuivies		(0,05) \$	0,03 \$	- \$	0,04 \$
Bénéfice net (perte nette)		(0,05) \$	0,03 \$	- \$	0,04 \$

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

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption des nouvelles normes comptables relatives aux instruments financiers, avec prise d'effet le 1^{er} février 2007.

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DU RÉSULTAT ÉTENDU CONSOLIDÉS**

(Non vérifiés)

(En millions de dollars américains)

	Notes	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
		2007 ⁽¹⁾	2006	2007 ⁽¹⁾	2006
Bénéfice net (perte nette)		(71) \$	58 \$	8 \$	82 \$
Autres éléments du résultat étendu					
Pertes nettes non réalisées sur actifs financiers disponibles à la vente, après impôts		(1)	-	(2)	-
Variations liées aux couvertures de flux de trésorerie, montant net :					
Réévaluation de taux de change		(1)	-	(1)	-
Gains, montant net		100	-	198	-
Reclassement dans les résultats		(49)	-	(38)	-
Incidence des impôts		(15)	-	(52)	-
		35	-	107	-
Écart de conversion :	20				
Placements nets dans des établissements étrangers autonomes		(14)	20	150	103
Gains (pertes) sur éléments de couverture connexes, montant net, après impôts		9	6	(169)	(28)
		(5)	26	(19)	75
Total, autres éléments du résultat étendu		29	26	86	75
Total du résultat étendu		(42) \$	84 \$	94 \$	157 \$

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

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence de l'adoption des nouvelles normes comptables relatives aux instruments financiers, avec prise d'effet le 1^{er} février 2007.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

(Non vérifiés)

(En millions de dollars américains)

	Notes	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
		2007	2006	2007	2006
Activités d'exploitation					
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		(71) \$	57 \$	8 \$	78 \$
Éléments hors caisse :					
Amortissement		129	133	260	261
Impôts sur les bénéfices reportés		43	(17)	55	(31)
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles		(1)	(1)	(3)	(1)
Rémunération à base d'actions		7	4	11	7
Éléments spéciaux		162	-	162	24
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	16	407	21	49	(571)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		676	197	542	(233)
Activités d'investissement					
Acquisitions d'immobilisations corporelles		(46)	(54)	(87)	(164)
Cessions d'immobilisations corporelles		3	3	24	4
Cession d'activités abandonnées, déduction faite des espèces cédées		-	67	-	67
Autres		(40)	24	(82)	13
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(83)	40	(145)	(80)
Activités de financement					
Remboursements de dette à long terme		(19)	(646)	(27)	(967)
Achat d'actions ordinaires - détention en mains tierces	10	(55)	-	(55)	-
Émission d'actions, après les frais connexes		3	-	3	-
Dividendes versés		(8)	(7)	(15)	(14)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(79)	(653)	(94)	(981)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces		3	50	47	116
Flux de trésorerie découlant des activités poursuivies		517	(366)	350	(1 178)
Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées		-	6	-	50
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces		517	(360)	350	(1 128)
Espèces et quasi-espèces au début de la période		2 481	2 154	2 648	2 922
Espèces et quasi-espèces à la fin de la période		2 998 \$	1 794 \$	2 998 \$	1 794 \$

Information supplémentaire

Espèces payées pour :

Intérêts		179 \$	128 \$	244 \$	201 \$
Impôts sur les bénéfices		54 \$	30 \$	77 \$	50 \$

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

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre terminé le 31 juillet 2007

(Non vérifiés)

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

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR ») pour les états financiers consolidés intermédiaires et suivent les mêmes conventions et méthodes comptables que les plus récents états financiers consolidés annuels, à l'exception des modifications de conventions comptables décrites à la note 2, Modifications de conventions comptables. De l'avis de la direction, tous les rajustements nécessaires à une image fidèle sont reflétés dans les états financiers consolidés intermédiaires. Ces rajustements sont normaux et récurrents. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés vérifiés et les notes y afférentes inclus dans le rapport annuel de la Société de l'exercice 2007.

Les résultats d'exploitation des périodes intermédiaires ne reflètent pas nécessairement les résultats d'exploitation de l'exercice entier. Historiquement, le secteur aéronautique (« Aéronautique ») a livré plus d'avions au quatrième trimestre qu'au cours des trois premiers trimestres de l'exercice, ce qui donne lieu à des revenus et à des marges brutes plus élevés pour ce trimestre.

La Société et ses filiales exercent leurs activités dans deux secteurs distincts, Aéronautique et le secteur transport (« Transport »), chacun se caractérisant par un cycle d'exploitation particulier; par conséquent, les bilans consolidés ne sont pas classifiés. La date de fin d'exercice de la plupart des entités légales de Transport est le 31 décembre. Ainsi, la Société consolide les activités de Transport avec le reste de ses activités avec un décalage d'un mois. Dans la mesure où des opérations ou des événements importants inhabituels se produisent au cours de la période de décalage d'un mois, les états financiers consolidés intermédiaires de la Société sont rajustés en conséquence.

2. MODIFICATIONS DE CONVENTIONS COMPTABLES

En avril 2005, le Conseil des normes comptables (le « CNC ») a publié trois nouvelles normes comptables : le chapitre 1530, « Résultat étendu », le chapitre 3855, « Instruments financiers – Comptabilisation et évaluation », et le chapitre 3865, « Couvertures ». En date du 1^{er} février 2007, la Société a adopté ces nouvelles normes comptables. Les états financiers consolidés correspondants n'ont pas été retraités. L'incidence de l'adoption des nouvelles normes comptables au 1^{er} février 2007 est présentée au poste Rajustement transitoire – instruments financiers dans les états des capitaux propres consolidés.

Résultat étendu

Le chapitre 1530 présente le Résultat étendu, qui est composé du bénéfice net et des autres éléments du résultat étendu, qui comprend toutes les variations des capitaux propres découlant d'opérations et d'autres événements et circonstances autres qu'en rapport avec les propriétaires, y compris les gains et pertes non réalisés découlant de la conversion des états financiers d'établissements étrangers autonomes, ainsi que les gains et pertes non réalisés, déduction faite des impôts, découlant des variations de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente et la tranche des gains ou pertes, déduction faite des impôts, sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace de flux de trésorerie et de placements nets dans des établissements étrangers autonomes.

Instruments financiers – comptabilisation et évaluation

Le chapitre 3855 exige que les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les instruments financiers dérivés, soient constatés au bilan lorsque la Société devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier. À la constatation initiale, tous les instruments financiers assujettis au chapitre 3855, y compris les instruments financiers dérivés incorporés qui ne sont pas étroitement liés au contrat hôte, doivent être évalués à leur juste valeur. La Société a choisi le 1^{er} février 2003 comme date d'identification des dérivés incorporés. Les instruments financiers dérivés admissibles à titre de couverture sont comptabilisés en suivant les règles spéciales de la comptabilité de couverture (se reporter à la section Couvertures ci-après).

Après la constatation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement : détenus à des fins de transaction, disponibles à la vente, prêts et créances ou passifs détenus à des fins autres que de transaction. Se reporter à la note 4, Instruments financiers, pour obtenir plus d'information sur leur classement.

- **Détenus à des fins de transaction** – Les actifs financiers et les passifs financiers qui doivent être classés ou désignés comme détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur, et les gains, les pertes et les coûts de transaction sont comptabilisés dans l'état des résultats au cours de la période où ils surviennent. Le chapitre 3855 permet à une entité de désigner tout instrument financier comme détenu à des fins de transaction à la constatation initiale ou à l'adoption de la nouvelle norme comptable si des justes valeurs fiables sont disponibles, même si cet instrument ne respecte pas autrement la définition de titre détenu à des fins de transaction (« option de la juste valeur »).

Les engagements de taux de financement, les garanties de crédit, les garanties portant sur la valeur résiduelle et les passifs connexes, relatifs à la vente d'avions, sont évalués à leur juste valeur. La juste valeur des engagements de taux de financement lors de la comptabilisation initiale est constatée comme frais reportés dans les Autres actifs jusqu'à la constatation des revenus de l'avion connexe. La juste valeur des garanties de crédit, des garanties portant sur la valeur résiduelle et des passifs connexes est constatée lors de la comptabilisation initiale à titre de rajustement du coût des ventes à la constatation des revenus de l'avion connexe. Les options de rachat sur titres de dette à long terme qui ne sont pas étroitement liés au contrat hôte sont évaluées à leur juste valeur, et la valeur initiale est constatée à titre d'augmentation de la dette à long terme connexe et amortis dans l'état des résultats selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les gains et pertes découlant de la réévaluation d'instruments financiers classés comme détenus à des fins de transaction sont pour la plupart comptabilisés dans le Coût des ventes ou les Autres dépenses (revenus), à l'exception de la composante intérêt des gains et des pertes qui est comptabilisée dans les Revenus de financement ou les Dépenses de financement.

- **Disponibles à la vente** – Les actifs financiers classés comme disponibles à la vente sont évalués à leur juste valeur, à l'exception des placements en titres de participation classés comme disponibles à la vente qui ne comportent pas de cours du marché dans un marché actif, lesquels sont évalués au coût. Les gains et pertes non réalisés, y compris l'incidence des variations causées par l'évolution des taux de change, sont constatés directement dans les autres éléments du résultat étendu, sauf les pertes pour dépréciation qui sont comptabilisées dans l'état des résultats. Au moment de la décomptabilisation de l'actif financier, les gains ou pertes cumulés, auparavant comptabilisés dans le cumul des autres éléments du résultat étendu, sont reclassés dans l'état des résultats. Les coûts de transaction sont ajoutés à la valeur comptable de l'instrument financier.
- **Prêts et créances** – Les actifs financiers classés comme prêts et créances sont évalués à leur coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts créditeurs, calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif, sont comptabilisés dans les Revenus de financement de la période. Les coûts de transaction sont ajoutés à la valeur comptable de l'actif financier.
- **Détenus à des fins autres que de transaction** – Les passifs financiers classés comme détenus à des fins autres que de transaction sont évalués à leur coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les intérêts débiteurs, calculés selon la méthode des intérêts effectifs, sont comptabilisés dans les Dépenses de financement de la période. Les coûts de transaction sont ajoutés à la valeur comptable du passif financier.

Se reporter à la section Règles comptables à la transition du 1^{er} février 2007 ci-après pour les règles comptables applicables à l'adoption des nouvelles normes comptables.

Couvertures

Le chapitre 3865 décrit les conditions d'application de la comptabilité de couverture et comment la comptabilité de couverture peut être appliquée pour chacune des stratégies de couverture qui suivent.

- **Couvertures de juste valeur** – La Société a désigné certains swaps de taux d'intérêt, swaps combinés de taux d'intérêt et de devises et contrats de change à terme comme couvertures de juste valeur. Dans une relation de couverture de juste valeur, les gains ou pertes découlant de l'évaluation à la juste valeur d'instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés dans l'état des résultats, alors que les gains ou pertes découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts sont comptabilisés à titre de rajustement de la valeur comptable des éléments couverts et comptabilisés dans l'état des résultats.
- **Couvertures de flux de trésorerie** – La Société a désigné des contrats de change à terme et des swaps de taux d'intérêt comme couvertures de flux de trésorerie. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée dans l'état des résultats. Les montants constatés dans les autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans l'état des résultats lorsque l'élément couvert influe sur les résultats. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.
- **Couverture de placements nets dans des établissements étrangers autonomes** – La Société a désigné certains contrats de change à terme, swaps combinés de taux d'intérêt et de devises, titres de dette à long terme et prêts intersociétés comme couvertures de ses placements nets dans des établissements étrangers autonomes. La tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les autres éléments du résultat étendu, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée dans l'état des résultats. Les montants constatés dans les autres éléments du résultat étendu sont reclassés dans l'état des résultats lorsque les gains ou pertes de change correspondants découlant de la conversion des établissements étrangers autonomes sont constatés dans l'état des résultats.

La tranche des gains et des pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme rajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les autres gains et pertes sur les instruments financiers dérivés sont comptabilisés dans les Autres dépenses (revenus) ou dans les Revenus de financement ou les Dépenses de financement pour la composante intérêt des instruments financiers dérivés ou lorsque les instruments financiers dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

Se reporter à la section Règles comptables à la transition du 1^{er} février 2007 ci-après pour les règles comptables applicables à l'adoption des nouvelles normes comptables.

Règles comptables à la transition le 1^{er} février 2007 (« date de transition »)

Instruments financiers

Les règles comptables applicables aux gains et pertes découlant de la réévaluation d'instruments financiers à la date de transition sont les suivantes :

- Tous les instruments financiers dérivés, y compris les instruments financiers dérivés incorporés qui ne sont pas étroitement liés au contrat hôte, sont comptabilisés au bilan et évalués à la juste valeur. Les gains et les pertes, déduction faite des impôts, liés aux instruments financiers classés comme détenus à des fins de transaction, y compris les instruments financiers dérivés non admissibles à la comptabilité de couverture en vertu des nouvelles normes comptables, et qui n'ont pas été antérieurement comptabilisés à leur juste valeur, sont constatés dans le solde d'ouverture des bénéfices non répartis.
- Les gains et les pertes, déduction faite des impôts, découlant de l'écart à la transition entre la valeur comptable des actifs financiers classés comme prêts et créances et les passifs financiers classés comme détenus à des fins autres que de transaction, selon la méthode du taux d'intérêt effectif, et leur valeur comptable au 31 janvier 2007, sont constatés dans le solde d'ouverture des bénéfices non répartis.

- Les gains et les pertes, déduction faite des impôts, liés aux instruments financiers classés comme disponibles à la vente, y compris la variation des taux de change, sont constatés dans le solde d'ouverture du cumul des autres éléments du résultat étendu.

Couvertures

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

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

Incidence à l'adoption le 1^{er} février 2007

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

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

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

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

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

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

3. MODIFICATIONS FUTURES DE CONVENTIONS COMPTABLES

En juin 2007, le Conseil des normes comptable a publié une nouvelle norme comptable, le chapitre 3031, intitulé « Stocks », qui remplacera le chapitre 3030, du même titre. Cette norme se veut l'équivalent canadien de la norme internationale d'information financière IAS 2, intitulée « Stocks ». Le chapitre 3031 exige que les stocks soient évalués au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Il fournit des directives à l'égard de l'établissement du coût, y compris l'attribution des frais généraux et autres coûts aux stocks, interdit l'utilisation de la méthode du dernier entré, premier sorti (DEPS) et exige la reprise de réductions de valeur antérieures en cas de hausse ultérieure de la valeur des stocks. Cette norme exige aussi davantage d'information à l'égard des stocks et du coût des ventes. Pour la Société, la nouvelle norme comptable sera en vigueur pour les états financiers intermédiaires et annuels à compter du 1^{er} février 2008. La Société évalue actuellement l'incidence de cette nouvelle norme sur ses états financiers consolidés.

En décembre 2006, le Conseil des normes comptables a publié le chapitre 1535, intitulé « Informations à fournir concernant le capital », qui établit les normes de présentation d'information au sujet du capital d'une entité et de la façon dont il est géré. Pour la Société, cette nouvelle norme comptable sera en vigueur pour les états financiers intermédiaires et annuels à compter du 1^{er} février 2008.

4. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	31 juillet 2007				31 janvier 2007 ⁽¹⁾			
	Détenus à des fins de transaction	Disponibles à la vente	Prêts et créances	Total ⁽²⁾	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur
Détenus à des fins de transaction ⁽²⁾					Disponibles à la vente ⁽²⁾			
Actifs financiers								
Espèces et quasi-espèces	2 998 \$	- \$	- \$	2 998 \$	2 998 \$	2 648 \$	- \$	2 648 \$
Titres déposés en garantie	1 195 ⁽³⁾	-	-	1 195	1 195	1 129	-	1 134
Débiteurs	-	-	1 721 ⁽⁴⁾	1 721	1 721	-	-	-
Financement d'avions	241 ^{(3) (5)}	-	331 ⁽⁶⁾	572	591	233	-	221
Instruments financiers dérivés	43 ⁽⁷⁾	-	-	43	43	-	-	-
Autres actifs	227 ^{(3) (8)}	94 ⁽⁹⁾	219 ⁽¹⁰⁾	540	540	223	90	317
	4 704 \$	94 \$	2 271 \$	7 069 \$	7 088 \$	4 233 \$	90 \$	4 320 \$

(1) Comprend uniquement les instruments financiers classés comme détenus à des fins de transaction au 1^{er} février 2007.

(2) Représente uniquement la valeur comptable des actifs financiers inclus dans le poste correspondant du bilan.

(3) La Société a choisi de désigner ces actifs financiers comme détenus à des fins de transaction selon l'option de la juste valeur.

(4) Composés des créances clients et de certaines autres créances.

(5) Composé de certains prêts – avions commerciaux.

(6) Composé de certains prêts – avions commerciaux et de créances liées à des contrats de location, des placements dans des structures de financement et des prêts – avions d'affaires.

(7) Composés d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture mais qui sont des couvertures économiques, et d'instruments financiers dérivés incorporés comptabilisés distinctement.

(8) Composés d'un paiement anticipé en vertu d'un contrat d'échange et de frais de gestion.

(9) Représente des titres de placement.

(10) Composés de l'encaisse affectée, des prêts, des dépôts et des portefeuilles en liquidation progressive.

	31 juillet 2007			31 janvier 2007 ⁽¹⁾			
	Détenus à des fins de transaction	Détenus à des fins autres que de transaction	Total ⁽²⁾	Valeur comptable	Juste valeur	Valeur comptable	Juste valeur
Détenus à des fins de transaction ⁽²⁾							
Passifs financiers							
Créditeurs et frais courus	771 ⁽³⁾ \$	3 121 ⁽⁴⁾ \$	3 892 \$	3 892 \$	757 \$	738 \$	
Dette à long terme	-	5 079	5 079	5 083	-	-	
Instruments financiers dérivés	63 ⁽⁵⁾	-	63	63	3	3	
	834 \$	8 200 \$	9 034 \$	9 038 \$	760 \$	741 \$	

(1) Comprend uniquement les instruments financiers classés comme détenus à des fins de transaction au 1^{er} février 2007.

(2) Représente uniquement la valeur comptable des passifs financiers inclus dans la catégorie correspondante au bilan.

(3) Composés des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle ainsi que des passifs connexes, liés à la vente d'avions régionaux, désignés comme détenus à des fins de transaction selon l'option de la juste valeur.

(4) Composés des comptes fournisseurs, des frais courus, des intérêts et de certains salaires et avantages sociaux à payer.

(5) Composés d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture mais qui sont des couvertures économiques, et d'instruments financiers dérivés incorporés comptabilisés distinctement.

Instruments financiers classés comme détenus à des fins de transaction

Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2007, la perte nette sur instruments financiers désignés comme détenus à des fins de transaction s'est établie à 5 millions \$ (gain net de 12 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2007), excluant la composante intérêts créditeurs liée au remboursement anticipé en vertu d'une convention d'échange et aux titres déposés en garantie de 11 millions \$ (24 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2007). Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2007, la perte nette sur les instruments financiers qui doivent être classés comme détenus à des fins de transaction s'est élevée à 4 millions \$ (44 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2007), excluant la composante intérêts créditeurs liée aux espèces et quasi-espèces de 17 millions \$ (35 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2007). Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2007, une perte nette de 8 millions \$ (51 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2007), incluse dans la perte

nette ci-haut de 4 millions \$ (44 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2007), a été subie relativement à des couvertures économiques non désignées dans une relation de couverture.

Juste valeur des instruments financiers

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

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

Instruments financiers dérivés et instruments financiers non dérivés

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et instruments financiers non dérivés désignés dans une relation de couverture était la suivante au 31 juillet 2007 :

	Actif	Passif
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de juste valeur		
Swaps de taux d'intérêt	2 \$	131 \$
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	47	-
	49	131
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie		
Contrats de change à terme	216	96
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de placements nets		
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	-	31
Instruments financiers dérivés classés comme détenus à des fins de transaction		
Contrats de change à terme	6	11
Garanties de taux plafond	19	19
Swaps de taux d'intérêt	-	1
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	-	9
Instruments financiers dérivés incorporés :		
Options de rachat sur titres de dette à long terme	14	-
Change	4	4
Engagements de taux de financement	-	19
	43	63
Total des instruments financiers dérivés	308	321
Instruments financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets		
Dette à long terme	-	2 594
Prêts intersociétés	-	929
Total des instruments financiers non dérivés	-	3 523
Total des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés	308 \$	3 844 \$

5. FINANCEMENT D'AVIONS

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

	31 juillet 2007	31 janvier 2007
Avions commerciaux		
Financement provisoire ⁽¹⁾		
Prêts	108 \$	206 \$
Créances liées à des contrats de location	56	254
	164	460
Financement à long terme		
Prêts	270	362
Créances liées à des contrats de location ⁽²⁾	162	55
	432	417
Prêts – avions d'affaires ⁽³⁾	34	36
Total des prêts et créances liées à des contrats de location	630	913
Provision pour pertes sur créances	(15)	(111)
	615	802
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	207	185
Placements dans des structures de financement	46	55
	868 \$	1 042 \$

⁽¹⁾ Le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux est composé d'un crédit-relais accordé aux clients jusqu'à ce que le financement permanent d'un tiers soit obtenu.

⁽²⁾ Comprend 17 millions \$ en créances liées à des contrats de location relatifs à des entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») consolidées au 31 juillet 2007 (8 millions \$ au 31 janvier 2007).

⁽³⁾ Ce portefeuille est en voie d'être liquidé.

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

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Solde au début de la période	16 \$	84 \$	111 \$	84 \$
Reclassement au financement à long terme – Prêts ⁽¹⁾	-	-	(95)	-
Provision pour pertes sur crédit	-	14	-	14
Montants radiés, déduction faite des recouvrements	(1)	1	(1)	1
Solde à la fin de la période	15 \$	99 \$	15 \$	99 \$

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

Les prêts et créances douteux liées à des contrats de location s'élevaient à 5 millions \$ au 31 juillet 2007 (49 millions \$ au 31 janvier 2007).

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

	31 juillet 2007		31 janvier 2007	
	Coût	Valeur comptable nette	Coût	Valeur comptable nette
Avions commerciaux d'occasion	213 \$	169 \$	187 \$	143 \$
Avions d'affaires d'occasion	41	38	48	42
	254 \$	207 \$	235 \$	185 \$

6. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 juillet 2007	31 janvier 2007
Contrats à long terme		
Coûts engagés et marges comptabilisées	3 811 \$	3 430 \$
Moins : paiements reçus et facturations progressives ⁽¹⁾	(2 352)	(1 893)
	1 459	1 537
Programmes aéronautiques		
Coûts engagés	2 902	2 597
Moins : paiements reçus ⁽²⁾	(1 397)	(1 314)
	1 505	1 283
Produits finis ⁽³⁾	813	1 141
	3 777 \$	3 961 \$

⁽¹⁾ Les paiements reçus et facturations progressives, considérés comme des paiements en contrepartie de travaux exécutés, ont été déduits des stocks liés aux contrats à long terme. Les avances reçues et les facturations progressives en excédent des coûts connexes, s'élevant à 2277 millions \$ au 31 juillet 2007 (1882 millions \$ au 31 janvier 2007), constituent un passif présenté à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes aux bilans consolidés.

⁽²⁾ Les paiements reçus en contrepartie de travaux exécutés ont été déduits des stocks liés aux programmes de Aéronautique. Les avances reçues en excédent des coûts connexes, s'élevant à 861 millions \$ au 31 juillet 2007 (561 millions \$ au 31 janvier 2007), constituent un passif présenté à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes aux bilans consolidés.

⁽³⁾ Les produits finis comprennent un avion neuf non rattaché à une commande ferme et sept avions d'occasion totalisant 76 millions \$ au 31 juillet 2007 (six avions neufs et 23 avions d'occasion totalisant 230 millions \$ au 31 janvier 2007).

7. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 juillet 2007	31 janvier 2007
Frais payés d'avance	245 \$	169 \$
Paiement anticipé en vertu d'un contrat d'échange	150	150
Actifs incorporels à durée de vie utile limitée, déduction faite de l'amortissement cumulé de 137 millions \$ au 31 juillet 2007 (118 millions \$ au 31 janvier 2007)	140	141
Encaisse affectée ⁽¹⁾	123	81
Placements dans des titres	94	90
Frais de gestion	52	50
Placements dans des sociétés sous influence notable ⁽²⁾	47	138
Frais de financement reportés	47	105
Portefeuilles en liquidation progressive	15	19
Autres	130	140
	1 043 \$	1 083 \$

⁽¹⁾ Comprend 82 millions \$ en encaisse affectée liée aux EDDV consolidées au 31 juillet 2007 (75 millions \$ au 31 janvier 2007).

⁽²⁾ Principalement lié à Transport, incluant 10 millions \$ de prêts au 31 juillet 2007 (15 millions \$ au 31 janvier 2007).

8. FACILITÉS DE LETTRES DE CRÉDIT

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

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant confirmé en vertu de facilités de crédit antérieures	Montant disponible	Échéance (exercice) ⁽³⁾
31 juillet 2007	5 896 ⁽¹⁾ \$	4 531 \$	- \$	1 365 \$	2012
31 janvier 2007	5 590 ⁽¹⁾ \$	4 121 \$	290 ⁽²⁾ \$	1 179 \$	2012

⁽¹⁾ 4300 millions €.

⁽²⁾ Comprend des lettres de crédit émises totalisant 140 millions \$ (108 millions €). Au 31 juillet 2007, toutes les facilités de crédit antérieures avaient été annulées.

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

En vertu de la principale facilité de lettres de crédit, la Société doit respecter certaines clauses financières restrictives. En outre, la Société doit maintenir des titres déposés en garantie totalisant 869 millions €

(1192 millions \$) pour garantir les obligations envers les banques émettant les lettres de crédit en vertu de la principale facilité de lettres de crédit. L'ensemble de ces exigences était respecté au 31 juillet 2007 et au 31 janvier 2007.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau ci-dessus, des lettres de crédit totalisant 235 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses conventions bilatérales au 31 juillet 2007 (240 millions \$ au 31 janvier 2007).

9. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les créiteurs et frais courus étaient comme suit aux :

	31 juillet 2007		31 janvier 2007	
Créiteurs	1 601	\$	1 904	\$
Frais courus	1 116		1 112	
Mesures incitatives à la vente ⁽¹⁾	982		1 040	
Garanties de produits	945		985	
Salaires et avantages sociaux à payer	445		400	
Impôts sur les bénéfiques et autres taxes	200		234	
Intérêts	100		109	
Provisions pour obligations de rachat	82		75	
Part des actionnaires sans contrôle	58		47	
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	40		105	
Autres	819		815	
	6 388	\$	6 826	\$

⁽¹⁾ Composées de la provision pour garanties de crédit, garanties portant sur la valeur résiduelle et engagements de reprise, ainsi que d'autres provisions et obligations associées à la vente d'avions (voir la note 18 – Engagements et éventualités).

10. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Nombre d'options d'achat d'actions attribuées	6 009 000	7 367 500	6 149 000	7 367 500
Juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution	2,90 \$	1,44 \$	2,88 \$	1,44 \$

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

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Taux d'intérêt sans risque	4,59 %	4,21 %	4,58 %	4,21 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	51,59 %	53,06 %	51,59 %	53,06 %
Rendement prévu des dividendes	néant	néant	néant	néant

Au cours des trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007, respectivement 884 500 et 963 750 options ont été exercées (aucune au cours des trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2006). Au 31 juillet 2007 et au 31 janvier 2007, il y avait respectivement 46 820 250 et 44 609 150 options émises et en cours.

Régime d'unités d'actions fondé sur le rendement

En juin et en avril 2007, la Société a attribué respectivement 6 156 000 et 12 000 unités d'actions fondées sur le rendement (« UAR ») à des dirigeants et autres employés clés. Les droits rattachés à ces UAR seront acquis respectivement le 4 juin 2010 et le 7 juin 2009 si certaines cibles de rendement financier sont atteintes. Le ratio de conversion des UAR dont les droits sont acquis s'échelonne de 70 % à 150 %. En juin 2007, la Société a donné ordre à un fiduciaire, aux termes d'une convention de fiducie, d'acheter 9 426 000 actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre pour 55 millions \$. Ces actions sont détenues en mains tierces par le fiduciaire à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR deviennent acquis ou jusqu'à ce que les UAR soient annulées. Le coût de cette acquisition a été porté en réduction du capital social.

Au 31 juillet 2007 et au 31 janvier 2007, respectivement 13 987 142 et 8 040 386 UAR étaient émises et en cours.

11. CUMUL DES AUTRES ÉLÉMENTS DU RÉSULTAT ÉTENDU

Les variations du cumul des autres éléments du résultat étendu étaient les suivantes pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007 :

	Actifs financiers disponibles à la vente	Couvertures de flux de trésorerie	Écart de conversion	Total
Solde au 31 janvier 2007	- \$	- \$	178 \$	178 \$
Rajustement transitoire – instruments financiers	4	(8)	-	(4)
Variation au cours de la période	(1)	72	(14)	57
Solde au 30 avril 2007	3	64	164	231
Variation au cours de la période	(1)	35	(5)	29
Solde au 31 juillet 2007	2 \$	99 \$	159 \$	260 \$

12. AUTRES DÉPENSES (REVENUS)

Les autres dépenses (revenus) étaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Règlement de réclamations	(18) \$	(84) \$	(18) \$	(84) \$
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations)	(8)	4	(13)	-
Pertes de change	3	15	4	14
Perte (bénéfice) découlant des participations comptabilisées à la valeur de consolidation	1	(9)	6	(11)
Alignement des dates d'achèvement aux fins comptables des programmes d'avion <i>CRJ700</i> et <i>CRJ900</i>	-	74	-	74
Autres	3	3	(1)	3
	(19) \$	3 \$	(22) \$	(4) \$

13. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux étaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Radiation du placement dans Metronet	162 \$	- \$	162 \$	- \$
Coûts liés au plan de restructuration de Transport lancé à l'exercice 2005	-	-	-	24
	162	-	162	24
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	-	-	-	(2)
	162 \$	- \$	162 \$	22 \$

Metronet Rail BCV Ltd. et Metronet Rail SSL Ltd. (collectivement, « Metronet »), dans laquelle la Société détient une participation de 20 % comptabilisée à la valeur de consolidation, est chargée de la maintenance et de la modernisation d'environ 75 % du système de métro de Londres dans le cadre d'un partenariat public-privé (« PPP ») aux termes d'un contrat de service conclu avec London Underground Ltd. (« LUL ») en avril 2003.

En raison de dépassements de coûts importants liés aux programmes de dépenses en immobilisations de Metronet, principalement ceux portant sur la modernisation et la remise en état des stations et des rails, et de l'insuffisance des ressources financières nécessaires au financement de ces dépassements de coûts, les membres du conseil d'administration de Metronet ont demandé au maire de Londres, le 18 juillet 2007, de nommer un administrateur PPP. L'administrateur PPP a été nommé le même jour et s'est vu octroyer 56 jours à compter du 28 juillet 2007 pour régler la totalité des comptes fournisseurs de Metronet préalables à la requête visant sa nomination. Au cours des prochains mois, l'administrateur PPP sera chargé d'abord de stabiliser les activités de Metronet puis de procéder au transfert de la totalité ou d'une partie des activités de Metronet à LUL, à une partie nommée par LUL ou à une tierce partie.

Par conséquent, la Société a radié la valeur comptable de 82 millions £ (162 millions \$) de son placement dans Metronet, cette charge ayant été comptabilisée à titre d'élément spécial dans les états des résultats consolidés des trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007.

Transport est actuellement en pourparlers avec l'administrateur PPP à l'égard de paiements de 22 millions £ (44 millions \$) pour des montants gagnés relativement à des travaux exécutés dans le cadre de contrats de fourniture clés en main effectués préalablement à la requête visant la nomination de l'administrateur PPP. L'issue de ces pourparlers ne devrait pas avoir une incidence importante sur les résultats de Transport. Les travaux exécutés après cette date devraient être réglés conformément aux termes des contrats.

14. REVENUS DE FINANCEMENT ET DÉPENSES DE FINANCEMENT

Les revenus de financement et les dépenses de financement ont été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Revenus de financement				
Prêts et créances liées à des contrats de location – compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(22) \$	(13) \$	(39) \$	(35) \$
Espèces et quasi-espèces	(17)	(16)	(35)	(31)
Titres déposés en garantie	(9)	-	(20)	-
Dividende sur actions privilégiées	-	(7)	-	(7)
Autres	(7)	(3)	(12)	(5)
	(55)⁽¹⁾ \$	(39) \$	(106)⁽¹⁾ \$	(78) \$
Dépenses de financement				
Intérêts débiteurs sur la dette à long terme – compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	91 \$	71 \$	185 \$	135 \$
Désactualisation de certaines obligations liées aux mesures incitatives à la vente	10	13	25	29
Pertes nettes sur les instruments financiers ⁽²⁾	16	-	16	-
Autres	10	4	21	12
	127⁽³⁾ \$	88 \$	247⁽³⁾ \$	176 \$

⁽¹⁾ Dont des montants de 21 millions \$ pour le trimestre et de 39 millions \$ pour le semestre représentent les intérêts créditeurs calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme prêts et créances.

⁽²⁾ Pertes nettes sur certains instruments financiers devant être classés comme détenus à des fins de transaction, y compris certaines options de rachat sur titres de dette à long terme.

⁽³⁾ Dont des montants de 116 millions \$ pour le trimestre et de 225 millions \$ pour le semestre représentent les intérêts débiteurs calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme détenus à des fins autres que de transaction, compte non tenu de l'incidence des opérations de couverture.

15. BÉNÉFICE (PERTE) PAR ACTION

Le bénéfice (perte) par action de base et dilué se présentaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
(Nombre d'actions et d'options d'achat d'actions en milliers)				
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	(71) \$	57 \$	8 \$	78 \$
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	(8)	(7)	(15)	(14)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies attribuable aux porteurs d'actions ordinaires	(79)	50	(7)	64
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	-	1	-	4
Bénéfice net (perte nette) attribuable aux porteurs d'actions ordinaires	(79) \$	51 \$	(7) \$	68 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation, de base et dilué	1 734 424	1 745 033	1 735 824	1 745 033
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) :				
Découlant des activités poursuivies	(0,05) \$	0,03 \$	- \$	0,04 \$
Découlant des activités abandonnées	-	-	-	-
	(0,05) \$	0,03 \$	- \$	0,04 \$

Pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2007, l'exercice des options d'achat d'actions sur la perte par action était anti dilutif. Pour les trimestre et semestre terminés le 31 juillet 2006, l'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions a aussi été exclue du calcul du bénéfice par action dilué étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice pour les périodes respectives, ou les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société n'avaient pas été atteints.

16. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE LIÉS À L'EXPLOITATION

La variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation était comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2007	2006	2007	2006
Débiteurs	152 \$	(197) \$	(45) \$	(253) \$
Financement d'avions	215	278	156	173
Stocks	439	218	232	(152)
Frais reportés – programme de multipropriété	(28)	(5)	(12)	(10)
Instruments financiers dérivés, montant net	8	-	10	-
Créditeurs et frais courus	(482)	(181)	(548)	(296)
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	168	(94)	604	(72)
Revenus reportés – programme de multipropriété	33	6	14	14
Obligation au titre des prestations constituées, montant net	(46)	(9)	(253)	18
Autres	(52)	5	(109)	7
	407 \$	21 \$	49 \$	(571) \$

17. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

	2007		2006	
	Prestations de retraite	Autres avantages	Prestations de retraite	Autres avantages
Coût des services rendus au cours de la période	51 \$	4 \$	51 \$	8 \$
Intérêts débiteurs	87	4	77	5
Rendement prévu des actifs des régimes	(93)	-	(73)	-
Amortissement du coût des services passés	-	(1)	3	(1)
Amortissement de la perte actuarielle	21	4	31	4
Autres	-	-	2	-
	66 \$	11 \$	91 \$	16 \$

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

	2007		2006	
	Prestations de retraite	Autres avantages	Prestations de retraite	Autres avantages
Coût des services rendus au cours de la période	100 \$	7 \$	102 \$	11 \$
Intérêts débiteurs	171	9	151	10
Rendement prévu des actifs des régimes	(182)	-	(143)	-
Amortissement du coût des services passés	-	(2)	5	(1)
Amortissement de la perte actuarielle	42	8	55	8
Autres	(3)	-	2	-
	128 \$	22 \$	172 \$	28 \$

18. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Relativement à la vente d'avions régionaux et aux engagements financiers connexes, la Société conclut diverses ententes de soutien à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties portant sur la valeur résiduelle, ainsi que des engagements de taux de financement. La Société est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit, en plus des engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés intermédiaires. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des déboursés prévus par la Société. Le tableau suivant présente le risque éventuel maximal pour chaque groupe important de risques aux :

	31 juillet 2007	31 janvier 2007
Ventes d'avions		
Crédit	1 656 \$	1 407 \$
Valeur résiduelle	2 808	2 727
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(1 002)	(915)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	3 462 \$	3 219 \$
Engagements de reprise	957	894
Obligations de rachat conditionnelles	1 018	1 031
Autres		
Crédit et valeur résiduelle	188	182
Obligations de rachat	189	182
Garanties d'exécution	107	129

⁽¹⁾ Certaines garanties portant sur la valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont venues à échéance sans être exercées, et, par conséquent, les montants de ces garanties ne doivent pas être additionnés pour établir le risque combiné maximal de la Société.

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties portant sur la valeur résiduelle, liées à la vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties compte non tenu de l'avantage net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles pour réduire le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes anticipées, s'établissant à 495 millions \$ au 31 juillet 2007 (456 millions \$ au 31 janvier 2007), ont été établies pour tenir compte des risques liés à ces garanties après avoir pris en considération l'incidence de la valeur estimative de revente des avions, laquelle est fondée sur des évaluations indépendantes de tiers et du produit anticipé d'autres actifs couvrant de tels risques. Le produit anticipé de la vente des actifs donnés en sûreté devrait couvrir l'ensemble des risques de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu des provisions pour pertes anticipées. De plus, les passifs connexes, qui seraient éteints dans le cas de défaut de crédit de certains clients, s'établissaient à 275 millions \$ au 31 juillet 2007 (300 millions \$ au 31 janvier 2007).

Engagements de financement – La Société s'est engagée à consentir du financement dans le cadre de la vente future d'avions dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2013. Les engagements financiers totaux de la Société s'élevaient à 2,4 milliards \$ au 31 juillet 2007, déduction faite des arrangements de financement de tiers existants (1,7 milliard \$ au 31 janvier 2007). La Société réduit ses risques de taux d'intérêt et de crédit en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement qui doivent être satisfaites par les parties faisant l'objet de la garantie avant que ces dernières puissent bénéficier de l'engagement de la Société.

19. INFORMATION SECTORIELLE

La Société compte deux secteurs isolables : Aéronautique et Transport. Chaque secteur isolable offre différents produits et services et nécessite des technologies et des stratégies de marketing distinctes.

Aéronautique	Transport
Aéronautique est un constructeur d'avions d'affaires, d'avions régionaux et d'avions amphibies et un prestataire de services connexes. Il offre une famille complète de biréacteurs régionaux et de biturbopropulseurs régionaux ainsi qu'un vaste éventail d'avions d'affaires. Il propose également le programme de multipropriété <i>Flexjet</i> , des programmes donnant droit à des heures de vol, des services de logistique de pièces, des services techniques, des services d'entretien d'avions et des services de formation au pilotage.	Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes en plus d'offrir une gamme complète de véhicules de transport-passagers, de locomotives, de véhicules légers sur rail et de systèmes de navettes automatisées. Il propose aussi des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des systèmes de transport et fournit des systèmes de contrôle ferroviaire. Transport est également un prestataire de services d'entretien.

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le rapport annuel de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2007, à l'exception des modifications de conventions comptable (se reporter à la note 2 – Modifications de conventions comptables). La direction évalue le rendement sectoriel selon le bénéfice avant revenus de financement et dépenses de financement et impôts sur les bénéficiaires. Les dépenses du siège social sont allouées aux secteurs, généralement selon leurs revenus respectifs. Les actifs sectoriels nets excluent les espèces et quasi-espèces, les titres déposés en garantie et les impôts sur les bénéficiaires reportés, et sont présentés déduction faite des créanciers et frais courus (excluant les intérêts et les impôts sur les bénéficiaires à payer), des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes, des revenus reportés du programme de multipropriété, du passif au titre des prestations constituées et des instruments financiers dérivés.

Les tableaux contenant le détail de l'information sectorielle se trouvent ci-après.

20. RECLASSEMENTS

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée. Le reclassement le plus important porte sur l'écart de conversion, antérieurement présenté à titre d'élément distinct des capitaux propres, qui est maintenant présenté dans le cumul des autres éléments du résultat étendu.

CRJ, *CRJ700*, *CRJ900* et *Flexjet* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

INFORMATION SECTORIELLE

SECTEUR D'ACTIVITÉ	Bombardier Inc. consolidé					
	Pour les trimestres terminés les 31 juillet		Aéronautique		Transport	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Revenus						
Fabrication	2 841 \$	2 462 \$	1 678 \$	1 470 \$	1 163 \$	992 \$
Services	665	663	349	322	316	341
Autres	535	398	183	107	352	291
	4 041	3 523	2 210	1 899	1 831	1 624
Coût des ventes	3 428	2 997	1 858	1 602	1 570	1 395
Frais de vente et d'administration	257	223	127	113	130	110
Recherche et développement	33	41	6	18	27	23
Autres dépenses (revenus)	(19)	3	(17)	(6)	(2)	9
Amortissement	129	133	103	106	26	27
Éléments spéciaux	162	-	-	-	162	-
	3 990	3 397	2 077	1 833	1 913	1 564
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant						
revenus de financement, dépenses de financement et						
impôts sur les bénéfices	51 \$	126 \$	133 \$	66 \$	(82) \$	60 \$
Acquisitions d'immobilisations corporelles	46 \$	54 \$	30 \$	37 \$	16 \$	17 \$

INFORMATION SECTORIELLE

SECTEUR D'ACTIVITÉ	Bombardier Inc. consolidé			
	2007	2006	2007	2006
Revenus				
Fabrication	5 600 \$	4 991 \$	3 409 \$	2 982 \$
Services	1 383	1 290	693	624
Autres	1 025	781	368	246
	8 008	7 062	4 470	3 852
Coût des ventes	6 798	6 047	3 774	3 277
Frais de vente et d'administration	507	444	255	223
Recherche et développement	69	86	16	43
Autres dépenses (revenus)	(22)	(4)	(27)	(21)
Amortissement	260	261	207	209
Éléments spéciaux	162	24	-	-
	7 774	6 858	4 225	3 731

Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant revenu de financement, dépenses de financement et impôts sur les bénéfices

	31 juillet 2007	31 janvier 2007	31 juillet 2007	31 janvier 2007	31 juillet 2007	31 janvier 2007
Aux	234 \$	204 \$	245 \$	121 \$	(11) \$	83 \$
Actifs nets sectoriels	2 988 \$	3 447 \$	2 618 \$	2 845 \$	370 \$	602 \$
Passifs alloués aux secteurs :						
Créditeurs et frais courus ⁽¹⁾	6 212	6 602				
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	3 138	2 443				
Revenus reportés - programme de multipropriété	501	487				
Passif au titre des prestations constituées	974	995				
Instruments financiers dérivés	321	13				
Actifs non alloués aux secteurs :						
Espèces et quasi-espèces	2 998	2 648				
Titres déposés en garantie	1 195	1 129				
Impôts sur les bénéfices reportés	828	813				
Total des actifs consolidés	19 155 \$	18 577 \$				
⁽¹⁾ Exclut les intérêts et les impôts sur les bénéfices à payer totalisant respectivement 100 millions \$ et 76 millions \$ au 31 juillet 2007 (109 millions \$ et 115 millions \$ au 31 janvier 2007) qui n'étaient pas alloués aux secteurs.						
Acquisitions d'immobilisations corporelles	87 \$	164 \$	64 \$	139 \$	23 \$	25 \$