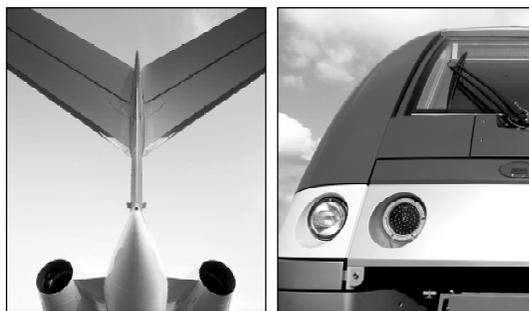


BOMBARDIER

DEUXIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Semestre terminé le 31 juillet 2005



RAPPORT DE GESTION

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

Énoncés prospectifs

Ce rapport de gestion contient des énoncés prospectifs qui sont assujettis à des risques et incertitudes. Pour toute information sur les facteurs de risque de nature législative ou réglementaire, économique, de change, technologique et concurrentielle, ou sur tout autre facteur important qui pourrait faire en sorte que les résultats réels diffèrent de façon importante des résultats prévus, se reporter au rapport annuel de Bombardier pour l'exercice 2005 à la rubrique « Risques et incertitudes » du rapport de gestion. À moins qu'elle n'y soit tenue selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, Bombardier Inc. nie toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser des énoncés prospectifs, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement.

SOMMAIRE

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 :

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

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

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

Faits saillants du trimestre

- BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 59 millions \$ (ou 0,02 \$ l'action), en regard de 42 million \$ (ou 0,01 \$ l'action).
- Bénéfice net de 117 million \$, en regard de 23 million \$.
- Clôture d'une nouvelle facilité de crédit syndiquée nord-américaine non garantie de 1,1 milliard \$.
- Espèces et quasi-espèces de 2,3 milliards \$ au 31 juillet 2005.
- Conclusion de la vente des activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan de Bombardier Capital (« BC ») pour un produit de 1,4 milliard \$.

Aéronautique

- Amélioration du BAI de 23 millions \$ pour atteindre 65 millions \$ et du BAI en pourcentage de 1,1 % pour atteindre 3,3 %.
- 41 livraisons d'avions d'affaires, soit une augmentation de 41 %.
- 49 commandes nettes d'avions d'affaires, soit une hausse de 63 %.
- Réduction de la cadence de production de l'appareil *CRJ200* au début du prochain exercice pour s'établir à 18 avions par année.

Transport

- Stabilité du BAI avant éléments spéciaux en pourcentage au cours des cinq derniers trimestres.
- Nouvelles commandes totalisant 1,6 milliard \$, soit une hausse de 300 millions \$.
- Réalisation continue réussie des activités de restructuration.

Mode de présentation

En avril 2005, la Société a conclu une entente pour la vente des activités de financement de stocks de BC. La vente a été complétée le 31 mai 2005. En outre, le 25 juillet 2005, la Société a conclu la vente des activités de maisons usinées au bilan de BC. Les résultats d'exploitation des activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan ont été présentés séparément dans les états consolidés des résultats à titre d'activités abandonnées pour toutes les périodes présentées. Les actifs et les passifs connexes étaient présentés aux postes « Actifs détenus à des fins de vente » et « Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente » dans le bilan consolidé au 31 janvier 2005.

Résultats consolidés

Les résultats d'exploitation consolidés se présentaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Revenus	3 678 \$	3 847 \$	7 479 \$	7 344 \$
Coût des ventes	3 174	3 382	6 490	6 589
Marge	504	465	989	755
Frais d'exploitation ⁽¹⁾	266	247	524	488
Amortissement	129	137	262	282
Intérêts débiteurs nets	50	39	96	79
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	59	42	107	(94)
Éléments spéciaux	(34)	(5)	(26)	(91)
BAI découlant des activités poursuivies	25	37	81	(185)
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices	15	19	23	(21)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	10	18	58	(164)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts ⁽²⁾	107	5	114	13
Bénéfice net (perte nette)	117 \$	23 \$	172 \$	(151) \$
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) (en dollars)				
Découlant des activités poursuivies	- \$	0,01 \$	0,03 \$	(0,10) \$
Bénéfice net (perte nette)	0,06 \$	0,01 \$	0,09 \$	(0,09) \$
(en pourcentage du total des revenus)				
Marge	13,7 %	12,1 %	13,2 %	10,3 %
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	1,6 %	1,1 %	1,4 %	(1,3) %
BAI découlant des activités poursuivies	0,7 %	1,0 %	1,1 %	(2,5) %

⁽¹⁾ Constitués des frais de vente, des frais généraux et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

⁽²⁾ Représente les résultats d'exploitation des activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan de BC de même que le gain net après impôts réalisé lors de la vente de ces activités.

Revenus

La baisse de 169 millions \$ pour le trimestre reflète des revenus moins élevés dans le secteur transport découlant principalement d'une diminution des revenus des trains de grandes lignes au Royaume-Uni et en Allemagne attribuable à un niveau d'activité moins élevé dans ces marchés.

La hausse de 135 millions \$ pour le semestre reflète surtout la croissance des revenus du secteur aéronautique en raison de l'augmentation du nombre de livraisons et de la combinaison favorable d'avions d'affaires. Cette hausse a été en partie compensée par le recul des revenus du secteur transport.

Marge en pourcentage

La marge en pourcentage a progressé de 1,6 % pour le trimestre et de 2,9 % pour le semestre. Ces hausses reflètent les marges accrues du secteur aéronautique par suite d'un volume plus élevé et d'une combinaison favorable du nombre de livraisons d'avions d'affaires, en partie contrebalancées par une baisse du nombre de livraisons d'appareils CRJ200 et une augmentation des coûts des mesures incitatives à la vente d'avions régionaux. En outre, l'accroissement de la marge en pourcentage pour le semestre reflète les marges plus élevées du secteur transport, surtout en raison de l'incidence négative de rajustements de contrats comptabilisés au cours du premier trimestre de l'exercice précédent.

Frais d'exploitation

La progression de 19 millions \$ pour le trimestre et de 36 millions \$ pour le semestre est surtout attribuable à la hausse des coûts liés à l'étude de faisabilité des avions CSeries et à l'augmentation des frais de marketing du secteur aéronautique par suite de la hausse des activités liées aux avions d'affaires.

Amortissement

La diminution de 8 millions \$ pour le trimestre et de 20 millions \$ pour le semestre est essentiellement attribuable à la réduction continue des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation du secteur BC et à la baisse de l'amortissement du secteur transport. Ces diminutions ont été en partie compensées par une hausse de l'amortissement du secteur aéronautique.

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

L'augmentation de 11 millions \$ pour le trimestre et de 17 millions \$ pour le semestre découle surtout des intérêts débiteurs sur la dette à long terme d'entités à détenteurs de droits variables consolidées (« EDDV »). La consolidation de ces EDDV a commencé au quatrième trimestre de l'exercice 2005. En outre, la progression pour le semestre reflète l'émission, en avril 2004, de billets totalisant 750 millions \$.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux sont liés au plan de restructuration du secteur transport.

Impôts sur les bénéfices

Le taux d'imposition sur les bénéfices a été de 60,0 % pour le trimestre terminé le 31 juillet 2005, comparativement à 51,4 % pour la période correspondante de l'exercice précédent. Le taux combiné d'imposition sur les bénéfices prévu par la loi était de 31,9 % pour les deux périodes. Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2005, le taux combiné d'imposition sur les bénéfices réel plus élevé que le taux d'imposition sur les bénéfices prévu par la loi résulte surtout de la non-constatation d'avantages fiscaux liés au plan de restructuration du secteur transport. Pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004, le taux d'imposition sur les bénéfices réel plus élevé que le taux d'imposition sur les bénéfices prévu par la loi est essentiellement attribuable à la non-constatation d'avantages fiscaux liés aux pertes d'exploitation dans certaines juridictions du secteur transport.

Le taux d'imposition sur les bénéfices réel a été de 28,4 % pour le semestre terminé le 31 juillet 2005, en regard de 11,4 % pour la période correspondante de l'exercice précédent. Le taux combiné d'imposition sur les bénéfices prévu par la loi a été de 31,9 % pour les deux périodes. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2005, les gains non imposables réalisés lors de la vente de terrains et d'immeubles, inclus dans les éléments spéciaux du secteur transport, ont été compensés par la non-constatation d'avantages fiscaux liés au plan de restructuration du secteur transport. Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, le taux réel de recouvrement d'impôt sur les bénéfices moins élevé que le taux d'imposition sur les bénéfices prévu par la loi découle principalement de la non-constatation d'avantages fiscaux liés au plan de restructuration et aux pertes d'exploitation dans certaines juridictions du secteur transport.

Activités abandonnées

Le bénéfice découlant des activités abandonnées était comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts et avant les éléments suivants:	4 \$	5 \$	11 \$	13 \$
Gain réalisé lors de la vente des activités de financement de stocks, après impôts	121	-	121	-
Perte réalisée lors de la vente des activités de maisons usinées au bilan, après impôts	(18)	-	(18)	-
Bénéfice découlant des activités abandonnées	107 \$	5 \$	114 \$	13 \$

Le bénéfice découlant des activités abandonnées, avant le gain net après impôts réalisé lors de la vente des activités abandonnées est demeuré essentiellement inchangé pour le trimestre et le semestre, comparativement aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, le bénéfice découlant des activités de financement de stocks compensant les pertes découlant des activités de maisons usinées au bilan.

Carnet de commandes

Le carnet de commandes a diminué à 30,6 milliards \$ au 31 juillet 2005, en regard de 31,5 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette réduction est surtout attribuable à l'incidence négative, sur le carnet de commandes du secteur transport, de l'affaiblissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain, qui totalise environ 660 millions \$.

AÉRONAUTIQUE

SOMMAIRE

Livraisons d'avions

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

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Avions d'affaires (y compris ceux du programme de multipropriété ⁽¹⁾)	41	29	82	53
Avions régionaux	39	52	79	99
Avion amphibie	1	-	1	-
	81	81	162	152

⁽¹⁾ À compter du deuxième trimestre de l'exercice 2006, la livraison d'un avion est incluse dans le tableau ci-dessus lorsque l'équivalent de 100 % des parts d'un avion ont été vendues à des clients externes. Auparavant, la livraison d'un avion était incluse lorsque plus de la moitié des parts d'un avion avaient été vendues à des clients externes. Cette modification s'est traduite par deux livraisons de moins pour le trimestre terminé le 31 juillet 2005. La modification n'a eu aucune incidence sur la constatation des revenus.

Le nombre total de livraisons d'avions est demeuré inchangé pour le trimestre et a progressé pour le semestre, l'augmentation du nombre de livraisons d'avions d'affaires compensant la diminution du nombre de livraisons d'appareils CRJ200.

Analyse des résultats

Les résultats de Bombardier Aéronautique ont été les suivants :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Revenus sectoriels				
Fabrication				
Avions régionaux	755 \$	959 \$	1 525 \$	1 791 \$
Avions d'affaires	717	456	1 370	791
Autres	80	53	144	105
Total des revenus de fabrication	1 552	1 468	3 039	2 687
Services ⁽¹⁾	276	272	569	572
Autres ⁽²⁾	131	212	285	452
Total des revenus sectoriels	1 959	1 952	3 893	3 711
Coût des ventes	1 677	1 726	3 351	3 269
Marge	282	226	542	442
Frais d'exploitation ⁽³⁾	120	97	229	191
BAIIA	162	129	313	251
Amortissement	97	87	196	182
BAII	65 \$	42 \$	117 \$	69 \$
(en pourcentage du total des revenus)				
Marge	14,4 %	11,6 %	13,9 %	11,9 %
BAIIA	8,3 %	6,6 %	8,0 %	6,8 %
BAII	3,3 %	2,2 %	3,0 %	1,9 %

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

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

⁽³⁾ Constitués des frais de vente, des frais généraux et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

Revenus sectoriels

Revenus de fabrication – La hausse de 84 millions \$ pour le trimestre et de 352 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à :

- l'augmentation du nombre de livraisons et une combinaison favorable des livraisons d'avions d'affaires;
- la hausse du nombre de livraisons d'aménagements intérieurs d'avions d'affaires à large fuselage; et
- la vente d'un avion amphibie.

En partie compensée par :

- la baisse du nombre de livraisons d'appareils *CRJ200*.

Autres revenus – La baisse de 81 millions \$ pour le trimestre et de 167 millions \$ pour le semestre découle surtout de la combinaison et de la diminution du volume de ventes d'avions d'affaires d'occasion.

Marge en pourcentage

L'accroissement de 2,8 % pour le trimestre et de 2,0 % pour le semestre est essentiellement attribuable à :

- l'augmentation considérable du volume et une combinaison favorable des livraisons d'avions d'affaires; et
- la baisse des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire.

En partie contrebalancé par :

- le recul du volume de livraisons d'appareils *CRJ200*; et
- l'augmentation des coûts des mesures incitatives à la vente, en raison surtout des défis persistants associés au financement des avions régionaux.

Frais d'exploitation

L'augmentation de 23 millions \$ pour le trimestre et de 38 millions \$ pour le semestre découle essentiellement de la hausse des coûts liés à l'étude de faisabilité des avions *C-Series* et de la croissance des frais de marketing en raison de la hausse des activités liées aux avions d'affaires.

Amortissement

L'amortissement des coûts d'outillage a totalisé 66 millions \$ pour le trimestre et 130 millions \$ pour le semestre, contre 65 millions \$ et 127 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Carnet de commandes

Le carnet de commandes de Bombardier Aéronautique était comme suit aux :

(en milliards de dollars)	31 juillet 2005		31 janvier 2005	
Programmes d'avions	9,1	\$	9,1	\$
Services à la défense	1,1		1,1	
	10,2	\$	10,2	\$

Réduction de la main-d'œuvre et de la cadence de production

En novembre 2004, Bombardier Aéronautique a mis en place un programme de réduction de la main-d'œuvre en raison d'un ajustement de la cadence de production des appareils de série *CRJ* afin de répondre à la demande du marché. Ce programme visait une réduction de 2000 employés aux installations de Belfast et de Montréal.

Pour s'adapter à la faiblesse continue de la demande des biréacteurs régionaux de 50 sièges, la cadence de production des avions *CRJ200* de 50 sièges sera à nouveau ajustée au début du prochain exercice pour s'établir à 18 avions par année.

Par suite de l'incidence favorable de l'accélération de la production des avions d'affaires et de la réduction de la cadence de production, la réduction de la main-d'œuvre, au départ estimée à 2000 employés, devrait maintenant être de 1135 employés, dont 475 ont déjà été mis à pied au 31 juillet 2005. Les 660 employés additionnels proviendront des installations de Bombardier de la région de Montréal et de Belfast, et leur mise à pied s'échelonnnera sur une période de 10 mois commençant en septembre 2005.

Une dépense de réduction de la main-d'œuvre de 19 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2005 (néant au cours de l'exercice 2006). L'incidence nette des événements susmentionnés n'entraînera aucune charge additionnelle.

AVIONS D'AFFAIRES

Livraisons d'avions

Les livraisons d'avions d'affaires ont été comme suit pour les trimestres terminés les 31 juillet :

	2005		2004		
	<i>Flexjet</i> ⁽¹⁾	Total	<i>Flexjet</i> ⁽¹⁾	Total	
Fuselage étroit					
<i>Learjet 40</i>	3	-	3	1	4
<i>Learjet 45</i>	8	-	6	-	6
<i>Learjet 60</i>	5	-	2	-	2
Large fuselage					
<i>Challenger 300</i>	9	-	4	2	6
<i>Challenger 604</i>	10	-	6	-	6
<i>Bombardier Global 5000</i>	3	-	-	-	-
<i>Global Express</i>	3	-	5	-	5
	41	-	26	3	29

⁽¹⁾ À compter du deuxième trimestre de l'exercice 2006, la livraison d'un avion est incluse dans le tableau ci-dessus lorsque l'équivalent de 100 % des parts d'un avion ont été vendues à des clients externes. Auparavant, la livraison d'un avion était incluse lorsque plus de la moitié des parts d'un avion avaient été vendues à des clients externes. Cette modification s'est traduite par deux livraisons de moins pour le trimestre terminé le 31 juillet 2005. La modification n'a eu aucune incidence sur la constatation des revenus.

Les livraisons d'avions d'affaires ont été comme suit pour les semestres terminés les 31 juillet :

	2005		2004	
	<i>Flexjet</i> ⁽¹⁾	Total	<i>Flexjet</i> ⁽¹⁾	Total
Fuselage étroit				
<i>Learjet 40</i>	8	1	6	2
<i>Learjet 45</i>	13	-	11	-
<i>Learjet 60</i>	7	-	3	-
Large fuselage				
<i>Challenger 300</i>	20	3	7	4
<i>Challenger 604</i>	17	-	13	-
<i>Bombardier Global 5000</i>	7	-	-	-
<i>Global Express</i>	6	-	7	-
	78	4	47	6
		82		53

⁽¹⁾ À compter du deuxième trimestre de l'exercice 2006, la livraison d'un avion est incluse dans le tableau ci-dessus lorsque l'équivalent de 100 % des parts d'un avion ont été vendues à des clients externes. Auparavant, la livraison d'un avion était incluse lorsque plus de la moitié des parts d'un avion avaient été vendues à des clients externes. Cette modification s'est traduite par deux livraisons de moins pour le semestre terminé le 31 juillet 2005. La modification n'a eu aucune incidence sur la constatation des revenus.

La hausse de 41 % pour le trimestre et de 55 % pour le semestre reflète principalement la vigueur continue du marché des avions d'affaires et le succès des modèles d'avions récemment lancés.

Commandes nettes

Bombardier a reçu respectivement 49 et 88 commandes nettes pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2005, comparativement à 30 et 60 commandes nettes pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent. Ces augmentations reflètent la vigueur continue du marché des avions d'affaires.

AVIONS RÉGIONAUX

Livraisons d'avions

Les livraisons d'avions régionaux ont été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Biréacteurs				
<i>CRJ200</i>	12	26	29	55
<i>CRJ700</i>	9	14	22	25
<i>CRJ705</i>	9	-	9	-
<i>CRJ900</i>	3	5	10	11
Turbopropulseurs				
<i>Q200</i>	1	1	1	1
<i>Q300</i>	1	2	1	3
<i>Q400</i>	4	4	7	4
	39	52	79	99

La diminution de 25 % pour le trimestre et de 20 % pour le semestre est essentiellement attribuable à la baisse du nombre de livraisons d'appareils *CRJ200*. Ces diminutions correspondent aux analyses actuelles du marché qui indiquent une réduction de la demande de biréacteurs régionaux de 50 sièges.

Le premier avion *CRJ705* a été livré à Air Canada Jazz au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2005.

Carnet de commandes

Bombardier Aéronautique a reçu les principales commandes suivantes pour le semestre terminé le 31 juillet 2005 :

Client	Appareil	Nombre
SkyWest Airlines	CRJ700	20
Northwest Airlines	CRJ200	15
GoJet Airlines	CRJ700	10
Jeju Air	Q400	5
FlyBE	Q400	4

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

	2005			2004
	Commandes	Échanges	Annulations	Commandes nettes
Biréacteurs				
CRJ200	2	-	-	(1)
CRJ700	-	-	-	22
Turbopropulseurs				
Q200	1	-	-	-
Q300	1	-	-	-
Q400	9	-	-	6
	13	-	-	27

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

	2005			2004
	Commandes	Échanges	Annulations	Commandes nettes
Biréacteurs				
CRJ200	17	(4)	(3)	32
CRJ700	30	4	-	23
CRJ900	-	-	-	6
Turbopropulseurs				
Q200	1	-	-	1
Q300	2	-	-	(2)
Q400	9	-	-	11
	59	-	(3)	71

Le carnet de commandes comportait des commandes fermes, des options et des commandes conditionnelles comme suit au 31 juillet 2005 :

	Commandes fermes	Options et commandes conditionnelles	Total
	Biréacteurs		
CRJ200	57	514	571
CRJ700	69	440	509
CRJ705	6	15	21
CRJ900	8	26	34
Turbopropulseurs			
Q100/200	1	1	2
Q300	24	10	34
Q400	48	83	131
	213	1 089	1 302

AVIONS CSERIES

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

Le 12 mai 2005, des lettres d'intention relatives au financement des frais de recherche et de développement de la famille d'appareils *CSeries* ont été signées avec les gouvernements du Canada, du Québec et du Royaume-Uni. Bombardier a choisi Mirabel comme site d'assemblage final des appareils. L'usine de Bombardier située à Belfast, en Irlande du Nord, a été choisie comme site pour le développement des ailes, des nacelles moteurs et de l'empennage, y compris le plan fixe horizontal et le plan fixe vertical. Bombardier a amorcé des discussions avec Pratt & Whitney Canada sur le développement d'un tout nouveau moteur pour les avions *CSeries*.

SERVICES À L'AVIATION

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

	31 juillet 2005	31 janvier 2005
Clients possédant des parts d'avion	600	593
Clients ayant des droits à des heures de vol	242	219

L'augmentation nette de 30 clients découle essentiellement de la demande croissante de voyages en avion d'affaires.

Le programme nord-américain *Flexjet* avait 77 avions en service au 31 juillet 2005, comparativement à 79 avions au 31 janvier 2005.

TRANSPORT

SOMMAIRE

Analyse des résultats

Les résultats d'exploitation du secteur transport, utilisant une monnaie fonctionnelle autre 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. En raison principalement du raffermissement de l'euro par rapport au dollar américain (« l'incidence des taux de change »), les résultats d'exploitation ont été favorablement affectés (se reporter à la section « Incidence des fluctuations de taux de change » du présent rapport de gestion pour connaître les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses).

Les résultats de Bombardier Transport ont été comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Revenus sectoriels				
Matériel roulant ⁽¹⁾	1 075 \$	1 331 \$	2 391 \$	2 611 \$
Services ⁽²⁾	324	318	655	600
Autres ⁽³⁾	276	198	454	325
Total des revenus sectoriels	1 675	1 847	3 500	3 536
Coût des ventes	1 468	1 629	3 084	3 266
Marge	207	218	416	270
Frais d'exploitation ⁽⁴⁾	138	139	275	272
BAlIA avant éléments spéciaux	69	79	141	(2)
Amortissement	26	36	54	70
BAlI avant éléments spéciaux	43	43	87	(72)
Éléments spéciaux	(34)	(5)	(26)	(91)
BAlI	9 \$	38 \$	61 \$	(163) \$
(en pourcentage du total des revenus)				
Marge	12,4 %	11,8 %	11,9 %	7,6 %
BAlIA avant éléments spéciaux	4,1 %	4,3 %	4,0 %	(0,1) %
BAlIA	2,1 %	4,0 %	3,3 %	(2,6) %
BAlI avant éléments spéciaux	2,6 %	2,3 %	2,5 %	(2,0) %
BAlI	0,5 %	2,1 %	1,7 %	(4,6) %

⁽¹⁾ Constitué des revenus des trains de grandes lignes (incluant les trains régionaux, suburbains et interurbains et les trains à grande vitesse), métro, véhicules légers sur rail, locomotives, propulsion et bogies.

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

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

⁽⁴⁾ Constitués des frais de vente, des frais généraux et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

Revenus sectoriels par région géographique

	Trimestres terminés les 31 juillet			Semestres terminés les 31 juillet		
	2005	2004		2005	2004	
Europe	1 263 \$	1 538 \$	83 %	2 647 \$	2 946 \$	83 %
Amérique du Nord	262	261	14 %	570	473	13 %
Asie-Pacifique	110	46	3 %	220	96	3 %
Autres	40	2	-	63	21	1 %
	1 675 \$	1 847 \$		3 500 \$	3 536 \$	

Revenus sectoriels

Revenus de matériel roulant – La diminution de 256 millions \$ pour le trimestre et de 220 millions \$ pour le semestre résulte surtout de :

- la baisse des revenus des trains de grandes lignes au Royaume-Uni et en Allemagne en raison d'un niveau d'activité moins élevé dans ces marchés.

En partie compensée par :

- l'incidence des taux de change, qui totalise respectivement environ 20 millions \$ et 75 millions \$.

Les revenus du semestre terminé le 31 juillet 2005 ont aussi bénéficié de l'incidence positive de revenus plus élevés des trains de grandes lignes en Amérique du Nord en raison de l'intensification des activités.

Revenus de services – La hausse de 55 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à :

- la croissance des revenus de maintenance au Royaume-Uni; et
- l'incidence des taux de change, qui totalise environ 15 millions \$.

Autres revenus – L'augmentation de 78 millions \$ pour le trimestre et de 129 millions \$ pour le semestre découle essentiellement de :

- l'accroissement des revenus de Systèmes de contrôle ferroviaire en Italie;
- la hausse des revenus de Systèmes de transport en Asie-Pacifique, principalement en raison d'un contrat obtenu à Taiwan;
- l'intensification des activités relatives au contrat pour le métro de Londres, qui ont permis de franchir des étapes importantes du volet signalisation; et
- l'incidence des taux de change, qui totalise respectivement près de 5 millions \$ et de 10 millions \$.

Marge en pourcentage

La hausse de 4,3 % pour le semestre provient essentiellement de rajustements de contrats, qui totalisent 200 millions \$, comptabilisés au cours du premier trimestre de l'exercice précédent. Ces rajustements étaient liés à la révision d'estimations de coûts pour l'achèvement d'un nombre limité de contrats, principalement en raison de problèmes techniques imprévus surtout dans le cadre du développement de nouveaux produits, de revenus moins élevés que prévus provenant de réclamations contre des clients, de dommages-intérêts conventionnels anticipés et de dépassements de coûts.

Frais d'exploitation

Les variations pour le trimestre et le semestre sont surtout attribuables à :

- la baisse des frais de vente, frais généraux et d'administration découlant en grande partie du plan de restructuration et d'autres mesures de réduction de coûts;
- la hausse des frais d'appels d'offres liés aux contrats de Systèmes de transport;
- la croissance des frais de recherche et de développement liés au développement de produits de la division Systèmes de contrôle ferroviaire; et
- l'incidence des taux de change, qui totalise respectivement environ 1 million \$ et 5 millions \$.

Amortissement

Pour le trimestre, la diminution de 10 millions \$ provient principalement d'une imputation pour perte de valeur de 6 millions \$ relative à des immeubles et comptabilisée au cours du deuxième trimestre de l'exercice précédent.

Le recul de 16 millions \$ pour le semestre résulte essentiellement de l'imputation pour perte de valeur relative à des immeubles susmentionnée ainsi que de l'amortissement résiduel comptabilisé relatif aux sites fermés au cours du premier trimestre de l'exercice précédent, en regard d'un amortissement nul pour le semestre terminé le 31 juillet 2005.

Carnet de commandes

Bombardier Transport a reçu les principales commandes suivantes au cours des deux premiers trimestres de l'exercice 2006 :

Client	Produit	Nombre de véhicules	Matériel roulant
Trenitalia, Italie	Locomotives <i>TRAXX</i> type P160 DCP	100	323 \$
Société Nationale des Chemins de fer Français, France	Trains de grande capacité, type AGC	168	239
Angel Trains Cargo, Royaume-Uni	Locomotives <i>TRAXX</i> type F140 MS/DC	36	202
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, Allemagne	Voitures à double niveau/ locomotives <i>TRAXX</i> type P160 AC2	78/9	172
Metrorex, Roumanie	Voitures de métro <i>MOVIA</i>	120	144
Ministère des chemins de fer de Chine	Trains à haute vitesse	160 ⁽¹⁾	119
Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Espagne	Tramways bidirectionnels <i>FLEXITY</i> Outlook	30	106
RET Rotterdam, Pays-Bas	Tramways <i>FLEXITY</i> Swift	21	100

⁽¹⁾ Nombre total de voitures commandées pour Bombardier et son partenaire de coentreprise combinés. Valeur totale du contrat de 276 millions \$.

En outre, Bombardier a reçu des commandes importantes en juillet 2005 de la Metropolitan Transportation Authority/Metro-North Railroad et de la Metropolitan Transportation Authority/Long Island Rail Road totalisant respectivement 80 millions \$ et 345 millions \$, ainsi que de la Nederlands Spoorwegen totalisant 125 millions \$. Ces commandes ne sont pas comprises dans le carnet de commandes du deuxième trimestre étant donné que la date d'arrêt des comptes pour la consolidation des activités du secteur transport précède d'un mois la date de fin du trimestre de la Société.

Les nouvelles commandes de Bombardier ont été comme suit :

(en milliards de dollars)	Trimestre terminé le 31 juillet 2005	Semestre terminé le 31 juillet 2005
Matériel roulant	1,0 \$	2,1 \$
Services	0,4	0,7
Autres	0,2	0,4
	1,6 \$	3,2 \$

Les nouvelles commandes ont augmenté de 300 millions \$ pour le trimestre et de 1,0 milliard \$ pour le semestre par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, principalement en raison de :

- la hausse des nouvelles commandes de véhicules légers sur rail, de trains de grandes lignes (Europe et Chine) et de locomotives; et
- l'incidence des taux de change qui totalise respectivement environ 50 millions \$ et 100 millions \$.

En partie contrebalancées par :

- la baisse des nouvelles commandes de services et autres.

Le carnet de commandes était comme suit aux :

(en milliards de dollars)	31 juillet 2005	31 janvier 2005
Matériel roulant	10,6 \$	11,4 \$
Services	4,6	4,8
Autres	5,2	5,1
	20,4 \$	21,3 \$

Le recul de la valeur du carnet de commandes reflète des nouvelles commandes inférieures aux revenus comptabilisés et l'incidence négative de l'affaiblissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain, qui totalise environ 660 millions \$. Le carnet de commandes est converti en dollars américains aux taux en vigueur à la fin de la période.

RESTRUCTURATION

Au cours de l'exercice 2005, un plan de restructuration visant à réduire la structure de coûts du secteur transport a été mis en œuvre. Ce plan envisage une réduction de 7600 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, dont 7300 sont des postes permanents, et la fermeture de sept sites de fabrication. Près de 5100 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris des employés contractuels, ont été abolis au 31 juillet 2005.

Les activités de fabrication ont cessé à trois sites au cours de l'exercice précédent. En outre, le site de Pratteln, en Suisse, a mis fin à ses activités de fabrication en avril 2005. Les trois autres sites devant fermer, soit Ammendorf, en Allemagne, Kalmar, en Suède et Wakefield, au Royaume-Uni, devraient cesser leurs activités de fabrication au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006.

Les coûts et les sorties de fonds nettes liés au plan de restructuration étaient les suivants :

	Trimestre terminé le 31 juillet 2005	Semestre terminé le 31 juillet 2005
Coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	1 \$	8 \$
Autres ⁽¹⁾	33	18
	34 \$	26 \$
Sorties de fonds nettes	37 \$	40 \$

⁽¹⁾ Constitués des coûts de résiliation de contrats de location, des coûts environnementaux et d'autres coûts, en partie compensés par les gains non imposables réalisés lors de la vente de terrains et d'immeubles totalisant 27 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2005.

Le coût total du plan de restructuration est estimé à 615 millions \$ (essentiellement inchangé par rapport au 31 janvier 2005), 547 millions \$ ayant été comptabilisés au 31 juillet 2005. Le reste sera en majeure partie comptabilisé au cours du deuxième semestre de l'exercice 2006.

Les sorties de fonds nettes totales sont estimées à 457 millions \$ (473 millions \$ au 31 janvier 2005), dont 187 millions \$ étaient déboursés au 31 juillet 2005. Le reste sera déboursé au cours du deuxième semestre de l'exercice 2006 et au cours de l'exercice 2007. La diminution du total des sorties de fonds nettes résulte surtout de l'affaiblissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain.

BOMBARDIER CAPITAL

En avril 2005, la Société a conclu une entente pour la vente des activités de financement de stocks de BC à GE Commercial Finance (« GE »). Le 31 mai 2005, la Société a conclu la vente pour un produit au comptant d'environ 1,3 milliard \$ (732 millions \$ après le remboursement par BC de ses facilités bancaires de titrisation liée au financement de stocks non transférées à GE). La vente s'est soldée par un gain avant impôts de 191 millions \$ (121 millions \$ après impôts).

Le 25 juillet 2005, la Société a conclu la vente de ses activités de maisons usinées au bilan à Vanderbilt Mortgage and Finance, Inc. pour un produit au comptant d'environ 119 millions \$, qui s'est soldée par une perte après impôts de 18 millions \$.

Les résultats d'exploitation des activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan ont été présentés séparément dans les états consolidés des résultats pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2005 à titre d'activités abandonnées, et les actifs et les passifs connexes étaient présentés aux postes « Actifs détenus à des fins de vente » et « Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente » dans le bilan consolidé au 31 janvier 2005. Ainsi, l'analyse suivante exclut ces activités.

Analyse des résultats découlant des activités poursuivies

Actifs sous gestion

Les débiteurs financiers et les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation découlant des activités poursuivies, avant la provision pour pertes sur créances, de BC se présentaient comme suit aux :

	31 juillet 2005		31 janvier 2005	
Avions commerciaux				
Financement provisoire	996	\$	1 000	\$
Crédit-bail à long terme	213		218	
	1 209		1 218	
Financement de débiteurs ⁽¹⁾	-		59	
	1 209		1 277	
Portefeuilles en liquidation progressive	309		347	
	1 518	\$	1 624	\$

⁽¹⁾ Représentait le financement offert à l'acquéreur de l'ancien secteur produits récréatifs de la Société, une partie apparentée. Cette entente de financement est parvenue à échéance au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2006 et n'a pas été renouvelée.

Avions commerciaux

Le portefeuille de financement provisoire des avions commerciaux est demeuré essentiellement inchangé, en raison des retards entourant la clôture des structures de financement permanentes d'avions régionaux.

Portefeuilles d'activités en liquidation progressive

Le recul de 38 millions \$ correspond à la réduction continue des portefeuilles d'avions d'affaires et de financement des biens de consommation.

Portefeuilles hors bilan

BC gère un portefeuille hors bilan de crédit-bail pour wagons et d'autres portefeuilles hors bilan, totalisant respectivement 598 millions \$ et néant au 31 juillet 2005, en regard de respectivement 602 millions \$ et 29 millions \$ au 31 janvier 2005.

En outre, en contrepartie d'honoraires à la juste valeur, BC gère des portefeuilles de prêts visant des maisons usinées et faisant l'objet de titrisations. L'encours de ces portefeuilles totalisait 934 millions \$ au 31 juillet 2005 (1,0 milliard \$ au 31 janvier 2005).

Résultats d'exploitation

Les résultats de BC découlant des activités poursuivies étaient les suivants :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Revenus sectoriels	57	62	114	124
BAI découlant des activités poursuivies	5	3	3	-

Revenus

La baisse de 5 millions \$ pour le trimestre et de 10 millions \$ pour le semestre découle essentiellement d'une diminution des actifs sous gestion attribuable à la réduction continue des portefeuilles en liquidation progressive.

BAI découlant des activités poursuivies

L'augmentation de 2 millions \$ pour le trimestre et de 3 millions \$ pour le semestre provient surtout des intérêts créditeurs gagnés sur le produit réalisé lors de la vente des activités abandonnées.

SITUATION FINANCIÈRE

Bombardier

Total des actifs

Les actifs consolidés des secteurs manufacturiers totalisaient 16,3 milliards \$ au 31 juillet 2005, en regard de 15,9 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette augmentation découle principalement :

- d'une hausse des autres actifs, des débiteurs et des stocks.
- En partie contrebalancée par :
- une réduction des immobilisations corporelles et de l'écart d'acquisition.

Débiteurs

Les débiteurs totalisaient 1,7 milliard \$ au 31 juillet 2005, comparativement à 1,5 milliard \$ au 31 janvier 2005. Cette hausse provient essentiellement du recul des titrisations de débiteurs du secteur aéronautique et d'un accroissement des débiteurs du secteur transport attribuable au moment de l'achèvement de certains projets.

Stocks

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

Les stocks bruts totalisaient 6,7 milliards \$ (4,1 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 31 juillet 2005, comparativement à 7,1 milliards \$ (4,0 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 31 janvier 2005. La diminution des stocks bruts est principalement attribuable à un niveau de stocks moins élevé dans le secteur transport et à l'écart de conversion découlant de l'affaiblissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain (« incidence négative des taux de change »), qui totalise près de 150 millions \$.

Les avances et les facturations progressives totalisaient 4,8 milliards \$ au 31 juillet 2005, en regard de 5,4 milliards \$ au 31 janvier 2005, dont 2,2 milliards \$ sont présentés à titre de passifs au 31 juillet 2005, en regard de 2,4 milliards au 31 janvier 2005. La baisse des avances du secteur transport correspond aux niveaux de stocks bruts moins élevés et est aussi attribuable à l'incidence négative des taux de change, qui totalise environ 185 millions \$. Dans le secteur aéronautique, la baisse des avances découle surtout de la diminution des avances sur les avions régionaux.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles ont totalisé 3,1 milliards \$ au 31 juillet 2005, en regard de 3,3 milliards \$ au 31 janvier 2005. Ce recul provient essentiellement de l'amortissement qui dépasse les acquisitions nettes et de l'incidence négative des taux de change, totalisant près de 40 millions \$.

Écart d'acquisition

L'écart d'acquisition totalisait 2,2 milliards \$ au 31 juillet 2005, en regard de 2,4 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette baisse résulte de l'incidence négative des taux de change, qui totalise 148 millions \$.

Autres actifs

Les autres actifs atteignaient 1,3 milliard \$ au 31 juillet 2005, en regard de 914 millions \$ au 31 janvier 2005. Cette hausse est principalement attribuable à la progression des prêts et des créances liés à la vente d'avions régionaux en raison des retards entourant la clôture des structures de financement permanentes.

Avances de BC

Les avances de BC totalisaient 944 millions \$ au 31 juillet 2005, en regard de 71 millions \$ au 31 janvier 2005. Cette augmentation découle surtout des prêts intersociétés de BC effectués au moyen du produit net réalisé lors de la vente d'activités abandonnées.

Créditeurs et frais courus

Les créditeurs et frais courus atteignaient 7,0 milliards \$ au 31 juillet 2005, comparativement à 7,1 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette diminution résulte essentiellement de l'incidence négative des taux de change, qui totalise environ 170 millions \$.

Dettes à long terme

La dette à long terme totalisait 3,0 milliards \$ au 31 juillet 2005, en regard de 3,1 milliards \$ au 31 janvier 2005. Ce recul est surtout attribuable à l'incidence négative des taux de change, qui totalise environ 65 millions \$ et aux remboursements de la dette dans le cours normal des affaires par des EDDV.

BC

Débiteurs financiers

Les débiteurs financiers totalisaient 1,3 milliard \$ au 31 juillet 2005, par rapport à 1,4 milliard \$ au 31 janvier 2005. Cette diminution découle principalement du fait que BC n'offre plus de financement de débiteurs à l'acquéreur de l'ancien secteur produits récréatifs de la Société.

Autres actifs

Les autres actifs atteignaient 135 millions \$ au 31 juillet 2005, en regard de 364 millions \$ au 31 janvier 2005. Ce recul résulte essentiellement du règlement d'un instrument financier dérivé avant son échéance.

Actifs détenus à des fins de vente

Les actifs détenus à des fins de vente étaient de néant au 31 juillet 2005, en regard de 2,2 milliards \$ au 31 janvier 2005 par suite de la vente des activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2005.

Dettes à long terme

La dette à long terme totalisait 2,2 milliards \$ au 31 juillet 2005, en regard de 2,6 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette baisse découle du remboursement de 300 millions \$ de billets à moyen terme en mai 2005 et de l'incidence négative des taux de change, qui totalise 82 millions \$.

FLUX DE TRÉSORERIE

Bombardier

Le tableau ci-dessous résume les flux de trésorerie, tels qu'ils sont présentés dans les états consolidés des flux de trésorerie :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Bénéfice net (perte nette)	117 \$	23 \$	172 \$	(151) \$
Éléments hors caisse	32	143	155	306
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	(544)	(69)	(881)	(212)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(395)	97	(554)	(57)
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	(61)	(47)	(124)	(107)
Flux de trésorerie disponibles	(456)	50	(678)	(164)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (à l'exclusion des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles)	859	560	941	571
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(72)	(75)	(104)	667
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	(168)	(39)	(187)	(89)
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	163 \$	496 \$	(28) \$	985 \$

Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

La baisse de 492 millions \$ pour le trimestre est surtout attribuable à l'effet des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation du secteur aéronautique.

La diminution de 497 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à la fluctuation des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation des deux secteurs manufacturiers. Le bénéfice de l'exercice précédent a été affecté par des dépenses hors caisse découlant des rajustements de contrats comptabilisés au premier trimestre de l'exercice précédent dans le secteur transport. Étant donné que ces rajustements de contrats ont donné lieu à des dépenses hors caisse, l'incidence défavorable sur le bénéfice a été compensée par une fluctuation favorable des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation.

Flux de trésorerie disponibles sectoriels

Les flux de trésorerie disponibles par secteur manufacturier étaient comme suit pour les trimestres terminés le 31 juillet :

	2005			2004		
	BA	BT	Total	BA	BT	Total
BAll	65 \$	9 \$	74 \$	42 \$	38 \$	80 \$
Éléments hors caisse	101	62	163	88	41	129
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	(339)	(246)	(585)	65	(159)	(94)
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	(54)	(7)	(61)	(41)	(6)	(47)
Flux de trésorerie disponibles sectoriels	(227) \$	(182) \$	(409)	154 \$	(86) \$	68
Impôts sur les bénéfices et intérêts nets ⁽¹⁾			(47)			(18)
Flux de trésorerie disponibles			(456) \$			50 \$

BA : Bombardier Aéronautique; BT : Bombardier Transport

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

Les flux de trésorerie disponibles par secteur manufacturier étaient comme suit pour les semestres terminés les 31 juillet :

	2005			2004		
	BA	BT	Total	BA	BT	Total
BAll	117 \$	61 \$	178 \$	69 \$	(163) \$	(94) \$
Éléments hors caisse	201	82	283	184	162	346
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	(554)	(354)	(908)	(209)	(25)	(234)
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	(106)	(18)	(124)	(88)	(19)	(107)
Flux de trésorerie disponibles sectoriels	(342) \$	(229) \$	(571)	(44) \$	(45) \$	(89)
Impôts sur les bénéfices et intérêts nets ⁽¹⁾			(107)			(75)
Flux de trésorerie disponibles			(678) \$			(164) \$

BA : Bombardier Aéronautique; BT : Bombardier Transport

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

- **Secteur aéronautique** – La baisse de 381 millions \$ pour le trimestre et de 298 millions \$ pour le semestre des flux de trésorerie disponibles sectoriels découle essentiellement de la fluctuation des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation. Les variations nettes pour le trimestre terminé le 31 juillet 2005 ont subi l'incidence négative de la progression des prêts et des créances liés à la vente d'avions régionaux et de la fluctuation des créditeurs et des frais courus, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent. Les variations nettes du semestre terminé le 31 juillet 2005 découlent principalement de l'incidence négative de la progression des prêts et des créances, du niveau moins élevé des titrisations de débiteurs, du recul des avances de clients et de l'incidence positive de la fluctuation des créditeurs et des frais courus, comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent. En outre, pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, les variations nettes de soldes hors caisse liés à l'exploitation ont subi l'incidence défavorable d'une cotisation volontaire de 182 millions \$ au régime de retraite du secteur aéronautique au Royaume-Uni.

- **Secteur transport** – Le recul de 96 millions \$ pour le trimestre et de 184 millions \$ pour le semestre est surtout attribuable à l'incidence défavorable de la variation des créditeurs et des frais courus, à l'incidence négative de la fluctuation des débiteurs, ainsi qu'aux avances de clients moins élevées, en partie contrebalancé par des niveaux de stocks bruts plus faibles pour les périodes visées par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent.

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

Les flux de trésorerie pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2005 reflètent essentiellement les avances nettes de BC respectivement de 857 millions \$ et 957 millions \$.

Les flux de trésorerie pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004 reflètent surtout les avances nettes de BC respectivement de 626 millions \$ et 644 millions \$.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés au cours du trimestre terminé le 31 juillet 2005 reflètent surtout les remboursements de dette à long terme de 67 millions \$. Les flux de trésorerie utilisés pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004 sont essentiellement attribuables aux dividendes versés de 65 millions \$.

Les flux de trésorerie utilisés au cours du semestre terminé le 31 juillet 2005 reflètent surtout les remboursements de dette à long terme de 99 millions \$ et des dividendes versés de 12 millions \$. Les flux de trésorerie pour le semestre terminé le 31 juillet 2004 reflètent surtout l'émission de billets totalisant 750 millions \$, en partie contrebalancée par les dividendes versés de 71 millions \$.

Compte tenu des éléments susmentionnés, les espèces et quasi-espèces sont demeurées inchangées à 2,3 milliards \$ au 31 juillet 2005 et au 31 janvier 2005.

BC

Le tableau suivant résume les flux de trésorerie, y compris les flux de trésorerie liés aux activités abandonnées, tel qu'ils sont présentés dans les états consolidés des flux de trésorerie :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	20 \$	(16) \$	79 \$	88 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	866	205	794	(41)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(885)	(177)	(892)	(12)
Incidence des fluctuations des taux de change sur les espèces et quasi-espèces	(1)	1	(2)	-
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces	- \$	13 \$	(21) \$	35 \$

Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

L'augmentation de 36 millions \$ pour le trimestre découle surtout de la fluctuation des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation par suite de la variation des créditeurs et des frais courus.

Le recul de 9 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à la baisse des flux de trésorerie liés à l'exploitation avant les variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation.

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2005, les flux de trésorerie reflètent essentiellement :

- le produit au comptant net réalisé lors de la vente des activités abandonnées, qui totalise 1,4 milliard \$;
- le produit du règlement d'un instrument financier dérivé avant son échéance, qui totalise 209 millions \$; et
- une baisse nette des débiteurs financiers respectivement de 130 millions \$ et 150 millions \$.

En partie compensés par :

- des avances nettes à Bombardier totalisant respectivement 857 millions \$ et 957 millions \$.

Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004 reflètent surtout :

- un recul net de 522 millions \$ des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation; et
- le remboursement du prêt consenti par BC dans le cadre de l'opération de financement conclue aux fins de la gestion de la dette à terme, totalisant 311 millions \$.

En partie compensés par :

- des avances nettes de 626 millions \$ consenties à Bombardier.

Les flux de trésorerie utilisés au cours du semestre terminé le 31 juillet 2004 reflètent surtout :

- des avances nettes de 644 millions \$ consenties à Bombardier.

En partie compensés par :

- le remboursement du prêt susmentionné; et
- une baisse nette de 280 millions \$ des débiteurs financiers et des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés au cours du trimestre et du semestre terminés le 31 juillet 2005 reflètent surtout :

- le remboursement de 578 millions \$ des facilités bancaires de titrisation liée au financement de stocks au moyen du produit réalisé lors de la vente des activités de financement de stocks (300 millions \$ de ces facilités étaient inclus dans les emprunts à court terme); et
- le remboursement de billets à moyen terme de 300 millions \$ en mai 2005.

Les flux de trésorerie utilisés pour le trimestre terminé le 31 juillet 2004 découlent surtout du remboursement d'un emprunt à court terme de 165 millions \$.

En raison des éléments susmentionnés, les espèces et quasi-espèces totalisaient 43 millions \$ au 31 juillet 2005, en regard de 64 millions \$ au 31 janvier 2005. Les espèces et quasi-espèces au 31 janvier 2005 comprennent 10 millions \$ liés aux activités abandonnées.

SOURCES DE FINANCEMENT

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

				31 juillet 2005
	Facilités de crédit confirmées	Montants disponibles	Espèces et quasi-espèces	Sources de financement à court terme disponibles
BOMBARDIER	5 272 \$	1 006 \$	2 263 \$	3 269 \$
BC	-	-	43	43
	5 272 \$	1 006 \$	2 306 \$	3 312 \$

				31 janvier 2005
	Facilités de crédit confirmées	Montants disponibles	Espèces et quasi-espèces	Sources de financement à court terme disponibles
BOMBARDIER	6 519 \$	2 199 \$	2 291 \$	4 490 \$
BC	600	600	54	654
	7 119 \$	2 799 \$	2 345 \$	5 144 \$

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

Le 30 juin 2005, la Société a conclu une nouvelle facilité de crédit syndiquée nord-américaine de 1,1 milliard \$ afin de refinancer sa facilité de crédit canadienne existante de 1,7 milliard \$ qui devait venir à échéance en septembre 2005. La nouvelle facilité n'est pas garantie et vient à échéance en juillet 2007.

Cette facilité de crédit est assortie de diverses clauses restrictives, notamment les exigences de maintenir (définies dans les ententes connexes) :

- un seuil minimum de liquidités de 1,0 milliard \$;
- un ratio de couverture des intérêts minimum de 2,0 pour 1,0 sur quatre trimestres consécutifs pour les périodes se terminant le 31 juillet 2005, le 31 octobre 2005 et le 31 janvier 2006, puis de 2,5 pour 1,0 par la suite; et
- un ratio d'endettement net maximum de 55 % au 31 juillet 2005, au 31 octobre 2005 et au 31 janvier 2006, puis de 50 % à la fin de chaque trimestre par la suite.

Au 31 juillet 2005, la Société respectait les clauses restrictives de ses conventions bancaires.

Bombardier

La variation des sources de financement à court terme disponibles se présentait comme suit pour le semestre terminé le 31 juillet 2005 :

Solde au 31 janvier 2005	4 490 \$
Avances nettes de BC	957
Flux de trésorerie disponibles	(678)
Non-renouvellement de la tranche de 364 jours de la facilité de crédit européenne	(642)
Écart de conversion sur les facilités de crédit confirmées découlant du raffermissement du dollar américain par rapport à l'euro	(317)
Réduction nette des facilités de crédit nord-américaines	(288)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	(187)
Remboursements nets de dette à long terme	(92)
Réduction des lettres de crédit prélevées (déduction faite de l'incidence des taux de change)	54
Autres	(28)
Solde au 31 juillet 2005	3 269 \$

BC

La variation des sources de financement à court terme disponibles se présentait comme suit pour le semestre terminé le 31 juillet 2005 :

Solde au 31 janvier 2005	654 \$
Produit net réalisé lors de la vente d'activités abandonnées	1 363
Avances nettes à Bombardier	(957)
Non-renouvellement de l'unique facilité de crédit	(600)
Remboursement des facilités bancaires de titrisation liée au financement de stocks	(578)
Remboursement des billets à moyen terme	(300)
Produit du règlement d'un instrument financier dérivé	209
Variation nette des débiteurs financiers	150
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	79
Autres	23
Solde au 31 juillet 2005	43 \$

ARRANGEMENTS FINANCIERS

En janvier 2005, BC a mis en place une facilité de financement de 364 jours de 1,5 milliard \$ avec un tiers, en vertu de laquelle BC peut vendre certains débiteurs financiers liés au portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux à une structure d'accueil. Le tiers investisseur s'est engagé à financer 55 % de l'encours d'origine des débiteurs financiers transférés à la structure d'accueil. Au 31 juillet 2005, BC avait cédé des débiteurs financiers totalisant 490 millions \$ à la structure d'accueil dans laquelle il détient une participation subordonnée de 233 millions \$; BC a aussi fourni des améliorations de termes de crédit limitées. Cette participation est incluse dans le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux. Dans le cadre de cette opération, BC fournit à la structure d'accueil des services de gestion en contrepartie d'honoraires à la juste valeur. Une facilité de financement permanente devrait remplacer cette facilité de 364 jours avant son échéance.

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, une agence gouvernementale a consenti à des clients du financement provisoire totalisant 515 millions \$ échéant à diverses dates jusqu'au 31 juillet 2006. Ces fonds ont

financé un pourcentage du prix de vente des avions. Le solde du prix de vente a été financé par BC ou Bombardier au moyen de prêts subordonnés. La tranche financée par BC, qui totalise 146 millions \$, est incluse dans le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux de BC et la tranche financée par Bombardier, qui totalise 73 millions \$, est incluse au poste « Autres actifs ». La Société a également fourni à l'agence gouvernementale des améliorations additionnelles de termes de crédit dans le cadre de certaines de ces transactions. Des facilités de financement permanentes devraient remplacer ces arrangements de financement provisoires avant leur échéance.

Bombardier s'est engagée à consentir du financement permanent à ces clients s'il leur est impossible d'obtenir du financement permanent de tiers. Les activités de financement provisoire susmentionnées sont incluses dans les engagements financiers de 5,0 milliards \$ dont il est question à la note 16 d) afférente aux états financiers consolidés intermédiaires.

EFFET DES FLUCTUATIONS DE 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 des établissements étrangers autonomes utilisant une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain, principalement l'euro et la livre sterling, et de la conversion d'opérations en devises, principalement le dollar canadien et la livre sterling.

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

	31 juillet 2005	31 janvier 2005	Augmentation (diminution)
Euro	1,2128	1,3051	(7) %
Dollar canadien	0,8157	0,8078	1 %
Livre sterling	1,7593	1,8837	(7) %

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

	2005	2004	Augmentation
Euro	1,2322	1,2134	2 %
Dollar canadien	0,8057	0,7384	9 %
Livre sterling	1,8137	1,8189	-

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

	2005	2004	Augmentation
Euro	1,2693	1,2214	4 %
Dollar canadien	0,8094	0,7442	9 %
Livre sterling	1,8554	1,8241	2 %

DONNÉES RELATIVES AUX ACTIONS

Le tableau suivant présente les données relatives aux actions autorisées et émises au 31 juillet 2005 :

	Autorisées	Émises
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	1 892 000 000	319 470 212
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	1 892 000 000	1 430 996 756
Actions privilégiées rachetables cumulatives de série 2	12 000 000	2 597 907
Actions privilégiées rachetables cumulatives de série 3	12 000 000	9 402 093
Actions privilégiées rachetables cumulatives de série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

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

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions

56 740 790

DONNÉES TRIMESTRIELLES

Le tableau suivant présente certaines données trimestrielles pour les huit derniers trimestres :

	Deuxième trimestre	2006			2005			2004
		Premier trimestre	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Quatrième trimestre	Troisième trimestre
Revenus	3 678 \$	3 801 \$	4 765 \$	3 607 \$	3 847 \$	3 497 \$	4 849 \$	3 465 \$
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies, après impôts	10	48	48	3	18	(182)	(426)	115
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	107	7	8	7	5	8	86	18
Bénéfice net (perte nette)	117 \$	55 \$	56 \$	10 \$	23 \$	(174) \$	(340) \$	133 \$
Bénéfice (perte) par action :								
De base et dilué(e)								
Découlant des activités poursuivies	- \$	0,02 \$	0,02 \$	- \$	0,01 \$	(0,11) \$	(0,25) \$	0,06 \$
Bénéfice net (perte nette)	0,06 \$	0,03 \$	0,03 \$	- \$	0,01 \$	(0,10) \$	(0,20) \$	0,07 \$

23 août 2005

Des renseignements additionnels sur Bombardier peuvent être obtenus sur le site Internet de SEDAR à l'adresse www.sedar.com ou sur le site Internet de Bombardier à l'adresse www.bombardier.com.

Bombardier, Bombardier Global 5000, Challenger, Challenger 300, Challenger 604, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ705, CRJ900, CSeries, FLEXITY, Flexjet, Global, Global Express, Learjet, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 60, MOVIA, Q100, Q200, Q300, Q400 et TRAXX sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

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

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

BOMBARDIER INC.
BILANS CONSOLIDÉS

(Non vérifiés)

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

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		31 juillet 2005	31 janvier 2005	31 juillet 2005	31 janvier 2005	31 juillet 2005	31 janvier 2005
Actifs							
Espèces et quasi-espèces		2,306	\$ 2,345	\$ 2,263	\$ 2,291	\$ 43	\$ 54
Débiteurs		1,781	1,604	1,686	1,505	95	99
Débiteurs financiers	2	1,293	1,386	-	-	1,293	1,386
Actifs loués en vertu de contrats							
de location-exploitation et autres	3	529	474	319	249	210	225
Stocks	4	4,128	4,013	4,128	4,013	-	-
Immobilisations corporelles		3,195	3,412	3,126	3,322	69	90
Écart d'acquisition		2,209	2,357	2,209	2,357	-	-
Impôts sur les bénéfices reportés		527	628	422	443	105	185
Investissement dans BC / avances							
à Bombardier		-	-	550	439	944	71
Actifs au titre des prestations constituées		356	353	356	353	-	-
Actifs détenus à des fins de vente	5	-	2,230	-	-	-	2,230
Autres actifs	6	1,415	1,278	1,280	914	135	364
		17,739	\$ 20,080	\$ 16,339	\$ 15,886	\$ 2,894	\$ 4,704
Passifs							
Avances de BC		-	\$ -	\$ 944	\$ 71	\$ -	\$ -
Créditeurs et frais courus	8	7,109	7,207	6,977	7,098	132	109
Avances et facturations progressives							
en excédent des coûts connexes	4	2,169	2,359	2,169	2,359	-	-
Impôts sur les bénéfices reportés		39	41	35	37	4	4
Dettes à long terme	9	5,173	5,716	2,967	3,128	2,206	2,588
Passifs au titre des prestations constituées		868	897	866	895	2	2
Passifs liés aux actifs détenus							
à des fins de vente	5	-	1,562	-	-	-	1,562
		15,358	17,782	13,958	13,588	2,344	4,265
Capitaux propres (Investissement dans BC)							
Actions privilégiées							
Émises et en circulation :							
Série 2 : 2 597 907		51	51	51	51	-	-
Série 3 : 9 402 093		148	148	148	148	-	-
Série 4 : 9 400 000		148	148	148	148	-	-
Actions ordinaires							
Émises et en circulation :							
Classe A : 319 470 212							
(342 000 010 au 31 janvier 2005)		29	31	29	31	-	-
Classe B : 1 430 996 756							
(1 408 466 958 au 31 janvier 2005)		1,413	1,411	1,413	1,411	-	-
Surplus d'apport		18	13	18	13	-	-
Bénéfices non répartis		461	301	461	301	-	-
Écart de conversion cumulé		113	195	113	195	-	-
Investissement dans BC		-	-	-	-	550	439
		2,381	2,298	2,381	2,298	550	439
		17,739	\$ 20,080	\$ 16,339	\$ 15,886	\$ 2,894	\$ 4,704

Engagements et éventualités 16

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS

(Non vérifiés)

Pour les trois mois terminés les 31 juillet

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

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2005	2004	2005	2004	2005	2004
Revenus							
Fabrication		2,623 \$	2,795 \$	2,623 \$	2,795 \$	- \$	- \$
Services		600	590	600	590	-	-
Financement		48	52	-	-	57	62
Autres		407	410	407	410	-	-
		3,678	3,847	3,630	3,795	57	62
Coût des ventes		3,174	3,382	3,141	3,351	38	34
Frais de vente, frais généraux et d'administration		215	215	207	204	8	11
Amortissement		129	137	123	123	6	14
Recherche et développement		51	32	51	32	-	-
Éléments spéciaux	11	34	5	34	5	-	-
Bénéfice de BC		-	-	(4)	(1)	-	-
		3,603	3,771	3,552	3,714	52	59
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant intérêts							
débiteurs, nets et impôts sur les bénéfices		75	76	78	81	5	3
Intérêts débiteurs, nets	12	50	39	54	46	-	-
Bénéfice découlant des activités poursuivies							
avant impôts sur les bénéfices		25	37	24	35	5	3
Impôts sur les bénéfices		15	19	14	17	1	2
Bénéfice découlant des activités poursuivies		10	18	10	18	4	1
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	5	107	5	107	5	107	5
Bénéfice net		117 \$	23 \$	117 \$	23 \$	111 \$	6 \$
Bénéfice par action :							
De base et dilué	13						
Découlant des activités poursuivies		- \$	0.01 \$				
Bénéfice net		0.06 \$	0.01 \$				

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS

(Non vérifiés)

Pour les six mois terminés les 31 juillet

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

	Notes	Bombardier Inc. consolidé		Bombardier		BC	
		2005	2004	2005	2004	2005	2004
Revenus							
Fabrication		5,422 \$	5,290 \$	5,422 \$	5,290 \$	- \$	- \$
Services		1,224	1,172	1,224	1,172	-	-
Financement		94	105	-	-	114	124
Autres		739	777	739	777	-	-
		7,479	7,344	7,385	7,239	114	124
Coût des ventes		6,490	6,589	6,427	6,527	79	69
Frais de vente, frais généraux et d'administration		433	429	413	404	20	25
Amortissement		262	282	250	252	12	30
Recherche et développement		91	59	91	59	-	-
Éléments spéciaux	11	26	91	26	91	-	-
Perte (bénéfice) de BC		-	-	(3)	1	-	-
		7,302	7,450	7,204	7,334	111	124
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant intérêts							
débiteurs, nets et impôts sur les bénéfices		177	(106)	181	(95)	3	-
Intérêts débiteurs, nets	12	96	79	100	91	-	-
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies							
avant impôts sur les bénéfices		81	(185)	81	(186)	3	-
Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices		23	(21)	23	(22)	-	1
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		58	(164)	58	(164)	3	(1)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	5	114	13	114	13	114	13
Bénéfice net (perte nette)		172 \$	(151) \$	172 \$	(151) \$	117 \$	12 \$
Bénéfice (perte) par action :							
De base et dilué(e)							
Découlant des activités poursuivies		0.03 \$	(0.10) \$				
Bénéfice net (perte nette)		0.09 \$	(0.09) \$				

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

BOMBARDIER INC.**ÉTATS CONSOLIDÉS DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS**

(Non vérifiés)

Pour les six mois terminés les 31 juillet

(en millions de dollars américains)

	Bombardier Inc.	
	consolidé	
	2005	2004
Solde au début de la période	301 \$	532 \$
Bénéfice net (perte nette)	172	(151)
Dividendes :		
Actions privilégiées	(12)	(11)
Actions ordinaires	-	(60)
Solde à la fin de la période	461 \$	310 \$

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

(Non vérifiés)

Pour les trois mois terminés les 31 juillet

(en millions de dollars américains)

	Bombardier Inc.		Bombardier		BC		
	Notes	consolidé	consolidé	consolidé	consolidé	consolidé	
		2005	2004	2005	2004	2005	2004
Activités d'exploitation							
Bénéfice net		117 \$	23 \$	117 \$	23 \$	111 \$	6 \$
Éléments hors caisse :							
Amortissement		129	137	123	123	6	14
Bénéfice de BC		-	-	(111)	(6)	-	-
Pertes sur créances		4	7	-	-	4	7
Impôts sur les bénéfices reportés		(15)	23	(19)	20	4	3
Perte (gain) sur cessions d'immobilisations corporelles		-	-	2	-	(2)	-
Rémunération à base d'actions		3	1	3	1	-	-
Éléments spéciaux	11	34	5	34	5	-	-
Gain net sur cessions d'activités abandonnées, après impôts	5	(103)	-	-	-	(103)	-
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	14	(530)	58	(544)	(69)	-	(46)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		(361)	254	(395)	97	20	(16)
Activités d'investissement							
Acquisitions d'immobilisations corporelles		(74)	(50)	(73)	(50)	(1)	-
Cessions d'immobilisations corporelles		35	3	12	3	23	-
Variation nette des débiteurs financiers		125	344	-	-	130	451
Acquisitions d'actifs loués en vertu de contrats							
de location-exploitation - BC		(3)	(10)	-	-	-	(15)
Cessions d'actifs loués en vertu de contrats							
de location-exploitation - BC		-	15	-	-	6	86
Cessions d'activités abandonnées,							
après l'encaisse cédée		1 363	(28)	-	(28)	1 363	-
Investissement dans BC / avances à Bombardier		-	-	857	626	(857)	(626)
Autres		204	271	2	(38)	202	309
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		1 650	545	798	513	866	205
Activités de financement							
Variation nette des emprunts à court terme		(300)	(165)	-	-	(300)	(165)
Produits de l'émission de dette à long terme		1	2	1	2	-	-
Remboursements de dette à long terme		(652)	(25)	(67)	(13)	(585)	(12)
Émission d'actions, après les frais connexes		-	1	-	1	-	-
Dividendes versés		(6)	(65)	(6)	(65)	-	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(957)	(252)	(72)	(75)	(885)	(177)
Incidence des fluctuations de taux de change							
sur les espèces et quasi-espèces		(169)	(38)	(168)	(39)	(1)	1
Augmentation nette des espèces et quasi-espèces		163	509	163	496	-	13
Espèces et quasi-espèces au début de la période		2 143	1 732	2 100	1 699	43	33
Espèces et quasi-espèces à la fin de la période⁽¹⁾		2 306 \$	2 241 \$	2 263 \$	2 195 \$	43 \$	46 \$
⁽¹⁾ Composées des éléments suivants :							
Espèces et quasi-espèces liées aux :							
Activités poursuivies		2 306 \$	2 208 \$	2 263 \$	2 195 \$	43 \$	13 \$
Activités abandonnées		-	33	-	-	-	33
		2 306 \$	2 241 \$	2 263 \$	2 195 \$	43 \$	46 \$
Information supplémentaire							
Espèces payées pour :							
Intérêts		139 \$	120 \$	45 \$	31 \$	98 \$	96 \$
Impôts sur les bénéfices		12 \$	4 \$	11 \$	2 \$	1 \$	2 \$

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

(Non vérifiés)

Pour les six mois terminés les 31 juillet

(en millions de dollars américains)

	Bombardier Inc.						
	Notes	consolidé		Bombardier		BC	
		2005	2004	2005	2004	2005	2004
Activités d'exploitation							
Bénéfice net (perte nette)		172 \$	(151) \$	172 \$	(151) \$	117 \$	12 \$
Éléments hors caisse :							
Amortissement		262	282	250	252	12	30
Bénéfice de BC		-	-	(117)	(12)	-	-
Pertes sur créances		12	18	-	-	12	18
Impôts sur les bénéfices reportés		-	(23)	(10)	(28)	10	5
Perte (gain) sur cessions d'immobilisations corporelles		(1)	-	1	-	(2)	-
Rémunération à base d'actions		5	3	5	3	-	-
Éléments spéciaux	11	26	91	26	91	-	-
Gain net sur cessions d'activités abandonnées, après impôts	5	(103)	-	-	-	(103)	-
Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation	14	(819)	(252)	(881)	(212)	33	23
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		(446)	(32)	(554)	(57)	79	88
Activités d'investissement							
Acquisitions d'immobilisations corporelles		(139)	(114)	(138)	(113)	(1)	(1)
Cessions d'immobilisations corporelles		37	6	14	6	23	-
Variation nette des débiteurs financiers		128	339	-	-	150	137
Acquisitions d'actifs loués en vertu de contrats							
de location-exploitation - BC		(3)	(17)	-	-	(5)	(28)
Cessions d'actifs loués en vertu de contrats							
de location-exploitation - BC		2	21	-	-	11	171
Cessions d'activités abandonnées,							
après l'encaisse cédée		1 363	(28)	-	(28)	1 363	-
Investissement dans BC / avances à Bombardier		-	-	957	644	(957)	(644)
Autres		194	279	(16)	(45)	210	324
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		1 582	486	817	464	794	(41)
Activités de financement							
Variation nette des emprunts à court terme		(300)	-	-	-	(300)	-
Produits de l'émission de dette à long terme	9	7	761	7	761	-	-
Remboursements de dette à long terme		(691)	(38)	(99)	(26)	(592)	(12)
Émission d'actions, après les frais connexes		-	3	-	3	-	-
Dividendes versés		(12)	(71)	(12)	(71)	-	-
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(996)	655	(104)	667	(892)	(12)
Incidence des fluctuations de taux de change							
sur les espèces et quasi-espèces		(189)	(89)	(187)	(89)	(2)	-
Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces		(49)	1 020	(28)	985	(21)	35
Espèces et quasi-espèces au début de la période		2 355	1 221	2 291	1 210	64	11
Espèces et quasi-espèces à la fin de la période⁽¹⁾		2 306 \$	2 241 \$	2 263 \$	2 195 \$	43 \$	46 \$
⁽¹⁾ Composées des éléments suivants :							
Espèces et quasi-espèces liées aux :							
Activités poursuivies		2 306 \$	2 208 \$	2 263 \$	2 195 \$	43 \$	13 \$
Activités abandonnées		-	33	-	-	-	33
		2 306 \$	2 241 \$	2 263 \$	2 195 \$	43 \$	46 \$
Information supplémentaire							
Espèces payées pour :							
Intérêts		228 \$	223 \$	106 \$	90 \$	126 \$	145 \$
Impôts sur les bénéfices		23 \$	10 \$	20 \$	4 \$	3 \$	6 \$

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 trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2005

(non vérifiées)

(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. Elle est un fabricant de matériel de transport, incluant des avions d'affaires et régionaux et du matériel de transport sur rail. Elle offre également des services financiers et des services de gestion d'actifs dans des domaines liés à ses compétences principales.

Mode de présentation

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

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

Bombardier Inc. consolidé	Bombardier	BC
Représente toutes les activités de la Société de manière consolidée, après élimination des opérations et soldes entre Bombardier et BC.	Représente les activités des deux secteurs manufacturiers de la Société (aéronautique et transport). Les opérations et les soldes entre ces secteurs ont été éliminés, tandis que les opérations et les soldes entre Bombardier et BC ne l'ont pas été. L'investissement de Bombardier dans BC est comptabilisé à la valeur de consolidation et comprend les capitaux propres de BC ainsi que la dette subordonnée de Bombardier dans BC.	Représente les services financiers et immobiliers de la Société. Les activités liées au financement de stocks et aux maisons usinées au bilan sont présentées comme des activités abandonnées. Les opérations et les soldes au sein de BC ont été éliminés, tandis que les opérations et les soldes entre Bombardier et BC ne l'ont pas été.

Certains des chiffres correspondants ont été reclassés afin d'être conformes à la présentation adoptée pour la présente période, y compris le reclassement des activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan comme activités abandonnées (voir la note 5 - Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente).

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés intermédiaires comprennent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales, presque toutes détenues en propriété exclusive, ainsi que les comptes des entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») lorsque la Société en est le bénéficiaire principal. Les états financiers consolidés intermédiaires comprennent aussi la quote-part de la Société dans ses coentreprises.

La date de fin d'exercice de la plupart des entités légales du secteur transport est le 31 décembre. Par conséquent, la Société consolide les activités du secteur transport avec le reste de ses activités avec un écart d'un mois. Si des opérations ou des événements importants surviennent au cours de ce mois, ils sont comptabilisés dans les états financiers consolidés intermédiaires de la Société.

Reclassement dans les états des flux de trésorerie

À compter du quatrième trimestre de l'exercice 2005, la Société a changé, dans les états consolidés des flux de trésorerie, le classement des opérations intervenues entre les secteurs manufacturiers et le secteur BC, et liées aux activités de financement de débiteurs et de stocks. Cette modification a eu pour effet d'éliminer des flux de trésorerie consolidés l'incidence de ces opérations jusqu'à ce que les paiements soient reçus des clients externes. Cette modification n'a touché que la colonne Bombardier Inc. consolidé et n'a eu aucune incidence sur

les colonnes Bombardier et BC. Ces opérations sont présentées à titre de flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation des secteurs manufacturiers et de flux de trésorerie liés aux activités d'investissement du secteur BC lorsque les opérations surviennent.

Par suite de cette modification, les flux de trésorerie consolidés liés aux activités d'exploitation ont respectivement progressé de 173 millions \$ et diminué de 63 millions \$ pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004, avec une baisse et une hausse correspondantes des flux de trésorerie consolidés liés aux activités d'investissement.

1. ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Les états financiers consolidés intermédiaires 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. 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 2005.

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

2. DÉBITEURS FINANCIERS

Les débiteurs financiers de BC étaient comme suit aux :

	31 juillet 2005	31 janvier 2005
Avions commerciaux		
Financement provisoire	996 \$	1 000 \$
Crédit-bail à long terme	65	66
	1 061	1 066
Financement de débiteurs ⁽¹⁾	-	59
	1 061	1 125
Portefeuilles en liquidation progressive ⁽²⁾	247	274
	1 308	1 399
Provision pour pertes sur créances	(15)	(13)
	1 293 \$	1 386 \$

⁽¹⁾ Représentait le financement offert à l'acquéreur de l'ancien secteur produits récréatifs de la Société, une partie apparentée. Cette entente de financement est parvenue à échéance au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2006 et n'a pas été renouvelée.

⁽²⁾ Les portefeuilles en liquidation progressive comprennent essentiellement les portefeuilles d'avions d'affaires et de financement de biens de consommation.

Le financement conclu avec trois sociétés aériennes représente environ 59 % du total du portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux au 31 juillet 2005 (quatre sociétés aériennes représentant environ 79 % au 31 janvier 2005).

BC gère également des débiteurs financiers vendus à des tiers principalement liés à des portefeuilles de prêts titrisés liés à des maisons usinées, lesquels totalisaient 934 millions \$ au 31 juillet 2005 (1039 millions \$ au 31 janvier 2005). BC comptabilise des revenus d'honoraires relatifs aux droits de gestion conservés.

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

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

	31 juillet 2005		31 janvier 2005	
	Coût	Valeur comptable nette	Coût	Valeur comptable nette
BOMBARDIER				
Avions du programme de multipropriété	259 \$	252 \$	145 \$	142 \$
Avions d'occasion	87	67	129	107
	346	319	274	249
BC				
Portefeuilles d'activités poursuivies	242	148	254	152
Portefeuilles en liquidation progressive	102	62	120	73
	344	210	374	225
	690 \$	529 \$	648 \$	474 \$

4. STOCKS

Les stocks de Bombardier étaient comme suit aux :

	31 juillet 2005	31 janvier 2005
Contrats à long terme	1 803 \$	1 640 \$
Programmes aéronautiques	1 525	1 616
Produits finis ⁽¹⁾	800	757
	4 128 \$	4 013 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprenaient quatre avions neufs, non rattachés à une commande ferme, totalisant 40 millions \$ et neuf avions d'occasion s'élevant à 55 millions \$ au 31 juillet 2005 (trois avions neufs totalisant 39 millions \$ et 11 avions d'occasion s'élevant à 56 millions \$ au 31 janvier 2005).

Les coûts engagés et les marges comptabilisées sur les contrats à long terme ainsi que les coûts engagés relatifs aux programmes aéronautiques en cours s'établissaient respectivement à 3777 millions \$ et 2139 millions \$ au 31 juillet 2005 (respectivement à 4089 millions \$ et 2216 millions \$ au 31 janvier 2005).

Les avances reçues et les facturations progressives liées aux contrats à long terme et aux programmes aéronautiques en cours totalisaient respectivement 3811 millions \$ et 946 millions \$ au 31 juillet 2005 (respectivement 4276 millions \$ et 1132 millions \$ au 31 janvier 2005), dont respectivement 1837 millions \$ et 332 millions \$ constituent un passif et sont présentés à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes au 31 juillet 2005 (respectivement 1827 millions \$ et 532 millions \$ au 31 janvier 2005).

5. ACTIVITÉS ABANDONNÉES ET ACTIFS DÉTENUS À DES FINS DE VENTE

En avril 2005, la Société a conclu une entente pour la vente des activités de financement de stocks de BC à GE Commercial Finance (« GE »). Le 31 mai 2005, la Société a conclu la vente pour un produit au comptant d'environ 1,3 milliard \$ (732 millions \$ après le remboursement par BC de ses facilités bancaires de titrisation liée au financement de stocks non transférées à GE). La vente s'est soldée par un gain avant impôts de 191 millions \$ (121 millions \$ après impôts).

GE a pris en charge les obligations futures de services administratifs de BC en vertu des facilités publiques de titrisation liée au financement de stocks actuellement en place. En tout, 280 employés ont été mutés chez GE.

Le 25 juillet 2005, la Société a conclu la vente de ses activités de maisons usinées au bilan à Vanderbilt Mortgage and Finance, Inc. pour un produit au comptant de 119 millions \$, qui s'est soldée par une perte après impôts de 18 millions \$.

Les actifs et les passifs des activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan de BC étaient présentés séparément aux postes « Actifs détenus à des fins de vente » et « Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente » dans le bilan consolidé au 31 janvier 2005. En outre, les résultats d'exploitation connexes ont été présentés séparément dans les états consolidés des résultats ci-joints et à titre d'activités abandonnées.

Les actifs détenus à des fins de vente et les passifs correspondants étaient comme suit :

	31 juillet 2005	31 janvier 2005
Actifs		
Espèces et quasi-espèces	-	10 \$
Débiteurs	-	18
Débiteurs financiers	-	2 199
Immobilisations corporelles	-	2
Autres actifs	-	1
	- \$	2 230 \$
Passifs		
Créditeurs et frais courus	-	74 \$
Emprunts à court terme ⁽¹⁾	-	300
Dette à long terme ⁽¹⁾	-	1 188
	- \$	1 562 \$

⁽¹⁾ Comprennent 588 millions \$ relatifs aux facilités bancaires de titrisation liée au financement de stocks, qui seront remboursées à même le produit de la vente.

Les résultats d'exploitation, y compris les intérêts débiteurs attribués, étaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Revenus	22 \$	45 \$	73 \$	91 \$
Coût des ventes	9	30	36	54
Frais de vente, frais généraux et d'administration	5	8	15	17
	14	38	51	71
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices	8	7	22	20
Impôts sur les bénéfices	4	2	11	7
	4	5	11	13
Gain à la vente des activités de financement de stocks, après impôts	121	-	121	-
Perte à la vente des activités de maisons usinées au bilan, après impôts	(18)	-	(18)	-
Bénéfice découlant des activités abandonnées	107 \$	5 \$	114 \$	13 \$

6. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 juillet 2005	31 janvier 2005
BOMBARDIER		
Prêts et créances liées aux contrats de location ⁽¹⁾	669 \$	316 \$
Actifs incorporels, déduction faite de l'amortissement cumulé de 74 millions \$ au 31 juillet 2005 (64 millions \$ au 31 janvier 2005)	174	195
Frais payés d'avance	141	129
Placements	95	99
Placements dans des sociétés satellites	91	73
Encaisse affectée ⁽²⁾	59	64
Placement en actions privilégiées de BRP Inc.	30	30
Autres	21	8
	1 280	914
BC	135	364
	1 415 \$	1 278 \$

⁽¹⁾ Comprend 70 millions \$ de créances liées aux contrats de location d'EDDV (78 millions \$ au 31 janvier 2005).

⁽²⁾ Comprend 58 millions \$ d'encaisse affectée d'EDDV (61 millions \$ au 31 janvier 2005).

7. EMPRUNTS À COURT TERME

En vertu d'ententes avec des syndicats bancaires, Bombardier Inc. doit maintenir certains ratios financiers sur une base trimestrielle. Ces conditions étaient respectées au 31 juillet 2005 et au 31 janvier 2005.

Bombardier

Le 30 juin 2005, la Société a conclu une nouvelle facilité de crédit syndiquée nord-américaine de 1,1 milliard \$ afin de refinancer sa facilité de crédit canadienne existante de 1,7 milliard \$ qui devait venir à échéance en septembre 2005. La nouvelle facilité n'est pas garantie et vient à échéance en juillet 2007.

Bombardier n'a pas renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit syndiquée européenne totalisant 492 millions €, étant donné que les facilités de crédit moins élevées restantes correspondent à ses besoins futurs prévus.

Les facilités de crédit de Bombardier, ainsi que leurs échéances, étaient comme suit au 31 juillet 2005 :

	Montants confirmés	Montants prélevés	Lettres de crédit prélevées	Montants disponibles	Échéance (exercice)
Européenne	3 820 \$	- \$	3 157 \$	663 \$	2008
Nord-américaine	1 100	-	801	299	2008
Lettres de crédit européennes	352	s.o.	308	44	2008-2009
	5 272 \$	- \$	4 266 \$	1 006 \$	

s.o. : sans objet.

Les facilités de crédit de Bombardier, ainsi que leurs échéances, étaient comme suit au 31 janvier 2005 :

	Montants confirmés	Montants prélevés	Lettres de crédit prélevées	Montants disponibles	Échéance (exercice)
Européenne	4 753 \$	- \$	3 103 \$	1 650 \$	2006-2008
Nord-américaine	1 388	-	1 128	260	2006
Lettres de crédit européennes	378	s.o.	89	289	2008-2009
	6 519 \$	- \$	4 320 \$	2 199 \$	

s.o. : sans objet.

En plus des lettres de crédit prélevées présentées dans les tableaux ci-dessus, Bombardier avait des facilités bilatérales totalisant 184 millions \$ au 31 juillet 2005 (287 millions \$ au 31 janvier 2005).

BC

BC n'a pas renouvelé son unique facilité de crédit de 600 millions \$, qui est venue à échéance en juin 2005, conformément à ses besoins de liquidités futurs prévus.

8. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les crédeurs et frais courus étaient comme suit aux :

	31 juillet 2005	31 janvier 2005
BOMBARDIER		
Créditeurs	1 978 \$	2 075 \$
Mesures incitatives à la vente ⁽¹⁾	1 317	1 190
Frais courus	1 041	1 277
Garanties de produits	1 003	1 055
Salaires et avantages sociaux à payer	341	334
Revenus reportés – programme de multipropriété	258	163
Impôts sur les bénéfices et autres taxes	182	120
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	166	229
Intérêts	46	73
Autres	645	582
	6 977	7 098
BC	132	109
	7 109 \$	7 207 \$

⁽¹⁾ Constituées de provisions pour garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle et pour options de reprise ainsi que d'autres provisions et obligations associées à la vente d'avions.

Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire

En novembre 2004, Bombardier Aéronautique a mis en place un programme de réduction de la main-d'œuvre en raison d'un ajustement de la cadence de production des appareils de série *CRJ* afin de répondre à la demande du marché. Ce programme visait une réduction de 2000 employés aux installations de Belfast et de Montréal.

Pour s'adapter à la faiblesse continue de la demande des biréacteurs régionaux de 50 sièges, la cadence de production des avions *CRJ200* de 50 sièges sera à nouveau ajustée au début du prochain exercice pour s'établir à 18 avions par année.

Par suite de l'incidence favorable de l'accélération de la production des avions d'affaires et de la réduction de la cadence de production, la réduction de la main-d'œuvre, au départ estimée à 2000 employés, devrait maintenant être de 1135 employés, dont 475 ont déjà été mis à pied au 31 juillet 2005. Les 660 employés additionnels proviendront des installations de Bombardier de la région de Montréal et de Belfast, et leur mise à pied s'échelonnera sur une période de 10 mois commençant en septembre 2005.

Une dépense de réduction de la main d'œuvre de 19 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2005 (néant au cours de l'exercice 2006). L'incidence nette des événements susmentionnés n'entraînera aucune imputation additionnelle.

Les variations de la provision pour indemnités de départ et autres coûts de cessation pour départ involontaire et autres coûts ont été comme suit pour les trimestres et les semestres terminés les 31 juillet 2005 et 2004 :

	Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire		Autres		Total	
Solde au 31 janvier 2005	229	\$	7	\$	236	\$
Charge courante (revenu courant) ⁽¹⁾	8		(15)		(7)	
Montants reçus (versés)	(37)		26		(11)	
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)		-		(2)	
Solde au 30 avril 2005	198		18		216	
Charge courante ⁽²⁾	7		33		40	
Variations des estimations ⁽²⁾	(8)		-		(8)	
Montants versés	(21)		(23)		(44)	
Incidence des fluctuations de taux de change	(10)		-		(10)	
Solde au 31 juillet 2005	166	\$	28	\$	194	\$

⁽¹⁾ Pour laquelle un revenu de 8 millions \$ a trait au secteur transport et est présenté dans les éléments spéciaux (voir la note 11 - Éléments spéciaux).

⁽²⁾ Pour lesquelles une charge de 34 millions \$ a trait au secteur transport et est présentée dans les éléments spéciaux (voir la note 11 - Éléments spéciaux).

	Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire		Autres		Total	
Solde au 31 janvier 2004	179	\$	37	\$	216	\$
Charge courante	53		33		86	
Montants versés	(20)		(1)		(21)	
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)		(2)		(7)	
Solde au 30 avril 2004	207		67		274	
Charge courante	-		5		5	
Élément hors caisse	-		(23)		(23)	
Montants versés	(30)		-		(30)	
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)		1		(1)	
Solde au 31 juillet 2004	175	\$	50	\$	225	\$

9. DETTE À LONG TERME

La dette à long terme de Bombardier inclut 187 millions \$ de dette à long terme liée aux EDDV consolidées au 31 juillet 2005 (246 millions \$ au 31 janvier 2005), qui sont toutes liées à des structures existant avant le 1^{er} mai 2004. Cette diminution a trait surtout aux remboursements de dette effectués dans le cours normal des affaires au cours du présent exercice.

En mai 2005, BC a remboursé à leur échéance des billets à moyen terme s'élevant à 300 millions \$.

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

10. RÉGIMES À BASE 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	
	2005	2004	2005	2004
Nombre d'options d'achat d'actions attribuées	6 944 000	14 385 000	6 974 000	14 767 520
Juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution	0,80 \$	1,05 \$	0,80 \$	1,08 \$

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

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Taux d'intérêt sans risque	3,35 %	4,20 %	3,35 %	4,18 %
Durée prévue (en années)	5	5	5	5
Volatilité prévue du cours des actions	50,06 %	49,10 %	50,06 %	49,10 %
Taux de dividende prévu de l'action	1,20 %	1,20 %	1,20 %	1,20 %

Respectivement 56 740 790 et 53 462 540 options d'achat d'actions étaient émises et en cours au 31 juillet 2005 et au 31 janvier 2005. La Société n'a émis aucune action classe B (droits de vote limités) au cours du trimestre et du semestre terminés le 31 juillet 2005, découlant de l'exercice des options d'achat d'actions (248 250 et 882 050 actions classe B (droits de vote limités) avaient été émises pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent).

Présentation pro forma de la juste valeur des options d'achat d'actions

Toutes les attributions accordées ou modifiées avant le 1^{er} février 2003 sont comptabilisées comme des opérations portant sur les capitaux propres. Aucune dépense de rémunération n'est comptabilisée dans les états consolidés des résultats pour ces attributions.

L'incidence sur le bénéfice net (la perte nette) et sur le bénéfice (la perte) par action est négligeable si les options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2003 avaient été comptabilisées selon la méthode de la juste valeur.

11. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux étaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Transport				
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	1 \$	- \$	8 \$	53 \$
Autres ⁽¹⁾	33	5	18	38
	34	5	26	91
Recouvrement d'impôts sur les bénéfices	(2)	-	(7)	(5)
	32 \$	5 \$	19 \$	86 \$

⁽¹⁾ Constitués de frais de résiliation de contrats de location et de coûts environnementaux, ainsi que d'autres coûts, en partie compensés par les gains non imposables réalisés lors de la vente de terrains et d'immeubles, totalisant 27 millions \$ pour le semestre terminé le 31 juillet 2005.

Les éléments spéciaux ont trait aux activités de restructuration entreprises afin de réduire la structure des coûts du secteur transport. Le plan de restructuration vise à réduire les effectifs de 7600 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, dont 7300 sont des postes permanents ainsi qu'à fermer des sites de fabrication. Près de 5100 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris des employés contractuels, ont été abolis au 31 juillet 2005.

Le coût total de la restructuration est estimé à 615 millions \$, 547 millions \$ ayant été comptabilisés au 31 juillet 2005. Le reste sera en grande partie comptabilisé au deuxième semestre de l'exercice 2006.

12. INTÉRÊTS DÉBITEURS NETS

Les intérêts débiteurs nets de Bombardier se présentaient comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Dettes à long terme	46 \$	36 \$	92 \$	69 \$
Intérêts accumulés sur les mesures incitatives à la vente	9	10	17	19
Intérêts débiteurs avec BC	4	7	4	12
Intérêts créditeurs	(9)	(11)	(19)	(15)
Autres	4	4	6	6
	54	46	100	91
Élimination intersectorielle	(4)	(7)	(4)	(12)
	50 \$	39 \$	96 \$	79 \$

Les intérêts débiteurs nets de BC, totalisant respectivement 16 millions \$ et 40 millions \$ pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2005 (15 millions \$ et 33 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent) sont classés à titre de coût des ventes.

13. BÉNÉFICE (PERTE) PAR ACTION

Le bénéfice (la perte) de base et dilué(e) par action était comme suit :

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies	10 \$	18 \$	58 \$	(164) \$
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	(6)	(5)	(12)	(11)
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies disponible pour les porteurs d'actions ordinaires	4	13	46	(175)
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	107	5	114	13
Bénéfice net (perte nette) disponible pour les porteurs d'actions ordinaires	111 \$	18 \$	160 \$	(162) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation (en milliers)	1 750 467	1 750 343	1 750 467	1 750 117
Effet net des options d'achat d'actions (en milliers)	-	636	-	1 041
Nombre dilué moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation (en milliers)	1 750 467	1 750 979	1 750 467	1 751 158
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) :				
Découlant des activités poursuivies	- \$	0,01 \$	0,03 \$	(0,10) \$
Découlant des activités abandonnées	0,06	-	0,07	0,01
	0,06 \$	0,01 \$	0,09 \$	(0,09) \$

Pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2005, 56 740 790 options d'achat d'actions et, pour le trimestre et le semestre terminés le 31 juillet 2004, respectivement 47 574 165 et 46 214 728 options d'achat d'actions ont été exclues du calcul du bénéfice dilué par action, étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou au cours prédéterminé des actions classe B (droits de vote limités) pour les périodes respectives.

Pour le semestre terminé le 31 juillet 2004, les options d'achat d'actions pouvant être exercées avaient un effet antidilutif sur le bénéfice par action ordinaire découlant des activités poursuivies; par conséquent, les pertes par action de base et diluée découlant des activités poursuivies sont les mêmes.

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

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

	Trimestres terminés les 31 juillet		Semestres terminés les 31 juillet	
	2005	2004	2005	2004
BOMBARDIER				
Débiteurs	(192) \$	(134) \$	(217) \$	(37) \$
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres	(23)	(51)	(49)	(85)
Stocks	25	(20)	(151)	208
Créditeurs et frais courus	(13)	183	23	77
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	(74)	(16)	(101)	(209)
Obligations au titre des prestations constituées, montant net	(1)	25	5	(114)
Autres (principalement « Autres actifs »)	(266)	(56)	(391)	(52)
	(544)	(69)	(881)	(212)
BC				
Débiteurs	-	5	6	41
Créditeurs et frais courus	-	(39)	10	(21)
Autres	-	(12)	17	3
	-	(46)	33	23
	(544)	(115)	(848)	(189)
Élimination intersectorielle	14	173	29	(63)
	(530) \$	58 \$	(819) \$	(252) \$

15. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

	2005		2004	
	Régimes de retraite	Autres Avantages	Régimes de retraite	Autres avantages
Coût des services rendus au cours de la période	42 \$	2 \$	39 \$	2 \$
Intérêts débiteurs	71	5	68	5
Rendement prévu des actifs des régimes	(60)	-	(56)	-
Amortissement des coûts des services passés	2	-	1	-
Amortissement de la perte actuarielle	18	4	17	2
Perte de compression	1	-	-	-
	74 \$	11 \$	69 \$	9 \$

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

	2005		2004	
	Régimes de retraite	Autres Avantages	Régimes de retraite	Autres avantages
Coût des services rendus au cours de la période	84 \$	5 \$	78 \$	5 \$
Intérêts débiteurs	144	10	136	9
Rendement prévu des actifs des régimes	(120)	-	(113)	-
Amortissement des coûts des services passés	3	-	2	-
Amortissement de la perte actuarielle	37	7	35	4
Perte (gain) de compression	1	(1)	-	-
	149 \$	21 \$	138 \$	18 \$

16. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	31 juillet 2005		31 janvier 2005	
	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations ⁽¹⁾	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations ⁽¹⁾
Ventes d'avions				
Crédit (a)	1 219 \$		1 074 \$	
Valeur résiduelle (a)	2 564		2 481	
Risques mutuellement exclusifs ⁽²⁾	(878)		(811)	
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 905 \$	878 \$	2 744 \$	817 \$
Options de reprise (b)	1 359	20	1 470	24
Options de vente multipropriété (c)	4	1	21	5
Autres⁽³⁾				
Crédit et valeur résiduelle (e)	171	-	181	-
Obligations de rachat (f)	163	62	175	61
Garanties d'exécution (g)	982	-	1 031	-

⁽¹⁾ Inclues dans les créiteurs et frais courus.

⁽²⁾ Certaines garanties portant sur la valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont venues à échéance sans être exercées et, par conséquent, les risques en vertu de ces garanties ne doivent pas être additionnés pour calculer le risque combiné maximal de la Société.

⁽³⁾ De plus, la Société a aussi fourni d'autres garanties (voir le paragraphe h).

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

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle – Bombardier fournit des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de location et de remboursements de prêts, ainsi que des services liés à la revente d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance à diverses périodes jusqu'en 2025. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit éventuel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes commerciales. Le risque de crédit relatif à trois clients de sociétés aériennes commerciales représentait 58 % du total du risque de crédit maximal au 31 juillet 2005. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie de crédit que si les avions sous-jacents sont vendus à un tiers.

En outre, Bombardier offre des garanties portant sur la valeur résiduelle d'avions à la date d'échéance de certaines ententes de location et de financement. La garantie offre un paiement limité par contrat à la partie garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie portant sur la valeur résiduelle que si les avions sous-jacents sont vendus à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties portant sur la valeur résiduelle en cours au 31 juillet 2005 ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées :

Moins d'un an	32	\$
De 1 an à 5 ans	124	
De 6 à 10 ans	584	
De 11 à 15 ans	976	
Par la suite	848	
	2 564	\$

b) Options de reprise – Dans le cadre de la vente d'avions neufs, la Société offre à ses clients, de temps à autre, des options de reprise. Ces options offrent aux clients la reprise de leur avion d'occasion, à un montant prédéterminé et pendant une période prédéterminée, conditionnelle à l'achat d'un avion neuf.

L'engagement de la Société visant l'achat d'avions d'occasion, à la date d'exercice la plus rapprochée, se présentait comme suit au 31 juillet 2005 :

Moins d'un an	964	\$
De 1 an à 3 ans	138	
De 4 à 5 ans	222	
Par la suite	35	
	1 359	\$

La Société réévalue ses engagements d'achat d'avions avec reprise par rapport à la juste valeur prévue des avions et comptabilise les pertes anticipées à titre de charge aux bénéficiaires. La juste valeur d'un avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information recueillie relativement à la vente d'avions semblables sur le marché secondaire. Les provisions relatives aux pertes anticipées sur les options de reprise ont totalisé 16 millions \$ au 31 juillet 2005 (18 millions \$ au 31 janvier 2005). Ces provisions ont été établies selon la probabilité que ces options seront exercées. De plus, la Société avait une provision à l'égard des options de reprise relatives à des engagements fermes d'acheter des avions neufs de 4 millions \$ au 31 juillet 2005 (6 millions \$ au 31 janvier 2005).

c) Options de vente multipropriété – En vertu du programme nord-américain de multipropriété *Flexjet*, certains clients peuvent échanger leurs parts d'avion à des montants prédéterminés pour des parts d'avion d'un plus grand modèle à des montants prédéterminés. L'engagement total de racheter des parts d'avion, en échange de parts d'avion d'un plus grand modèle, atteignait 4 millions \$ au 31 juillet 2005 (21 millions \$ au 31 janvier 2005). Les provisions pour pertes anticipées établies selon la probabilité que ces options seront exercées totalisaient 1 million \$ au 31 juillet 2005 (5 millions \$ au 31 janvier 2005).

En outre, la Société offre à ses clients l'option de lui revendre leurs parts d'avion à la juste valeur estimative au cours d'une période prédéterminée à compter de la date d'achat. L'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondées sur les justes valeurs courantes estimatives totalisait 547 millions \$ au 31 juillet 2005 (527 millions \$ au 31 janvier 2005). Étant donné que le prix d'achat est établi à la juste valeur estimative des parts d'avion lorsque l'option est exercée, la Société n'encourt pas de risque hors bilan lié à ces options.

d) Engagements de financement – La Société s'est engagée à fournir du financement dans le cadre de la vente d'avions qui, déduction faite du financement par des tiers déjà en place, s'élevait à 5,0 milliards \$ au 31 juillet 2005 (4,6 milliards \$ au 31 janvier 2005). Ces engagements sont liés aux avions faisant l'objet d'un financement provisoire et aux avions faisant l'objet de commandes fermes, dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2010 et ont des dates d'échéance fixées à l'avance. La Société couvre en partie ses risques de taux d'intérêt et de crédit en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement auxquelles les parties faisant l'objet de la garantie doivent satisfaire avant de bénéficier de l'engagement de la Société.

Autres garanties

e) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle – Dans le cadre de la vente de certain matériel de transport sur rail, Bombardier a fourni une garantie de crédit à l'égard du paiement de location totalisant 47 millions \$ au 31 juillet 2005 (45 millions \$ au 31 janvier 2005). Cette garantie vient à échéance à l'exercice 2020 et est relative à un client. De plus, à la date d'échéance de certaines ententes de financement et

autres, la Société a fourni des garanties portant sur la valeur résiduelle totalisant 124 millions \$ au 31 juillet 2005 (136 millions \$ au 31 janvier 2005), principalement liées au secteur transport. La plupart de ces garanties peuvent être exercées au cours de l'exercice 2014.

f) Obligations de rachat – La Société a offert à certains prestataires de financement dans le secteur transport, le droit, sous certaines conditions, de revendre du matériel à la Société à des prix prédéterminés. Un montant de 163 millions \$ au 31 juillet 2005 (175 millions \$ au 31 janvier 2005) était lié à deux ententes en vertu desquelles la Société peut être tenue, à compter de l'exercice 2009, de racheter le matériel en cas de manquement au paiement de la part du client au prestataire de financement. En outre, à trois dates distinctes, à compter de l'exercice 2009, la Société peut également être tenue de racheter le matériel. Dans le cadre de cet engagement, des fonds ont été déposés par le client dans un compte de dépôt en garantie qui, avec l'intérêt cumulé, devraient couvrir entièrement le risque de la Société. Une provision pour obligations de rachat totalisant 62 millions \$ est comprise dans les créditeurs et frais courus au 31 juillet 2005 (61 millions \$ au 31 janvier 2005).

g) Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de véhicules de partenariat dans le secteur transport, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Dans le cours normal des affaires en vertu de ces obligations conjointes et solidaires, ou dans le cadre de garanties d'exécution qui peuvent être émises à cet égard, chaque partenaire est généralement responsable face à un client d'un manquement d'un autre partenaire. Ces projets prévoient normalement des contre-indemnités entre partenaires. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client. Le risque maximal de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait environ 224 millions \$ au 31 juillet 2005 (228 millions \$ au 31 janvier 2005). Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur contractuelle totale revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque de la Société totaliserait environ 758 millions \$ au 31 juillet 2005 (803 millions \$ au 31 janvier 2005). Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé, et aucun passif important n'a été constaté dans les états financiers consolidés intermédiaires relativement à ces obligations et garanties.

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

Opérations de cession-bail

BC et Bombardier ont conclu des opérations de cession-bail avec des tiers portant essentiellement sur des wagons à marchandises et des avions d'occasion. Les wagons à marchandises sont en grande partie loués simultanément à des exploitants. Les garanties portant sur la valeur résiduelle, liées surtout aux avions d'occasion, totalisaient 97 millions \$ au 31 juillet 2005 et au 31 janvier 2005.

Contrats de location-exploitation

La Société loue des immeubles et du matériel et a pris en charge des contrats de location-exploitation d'avions lors de la vente d'avions neufs. Les garanties portant sur la valeur résiduelle s'y rattachant totalisaient 79 millions \$ au 31 juillet 2005 (80 millions \$ au 31 janvier 2005).

Litiges

Le 7 février 2005, le Teamsters Local 445 Freight Division Pension Fund a intenté un recours collectif devant la cour de district américaine du Southern District of New York contre la Société, Bombardier Capital Inc., Bombardier Capital Mortgage Securitization Corporation (« BCMSC ») et autres pour violations présumées des lois fédérales sur les valeurs mobilières relatives aux certificats de titres de premier rang/subordonnés avec flux identiques de série 2000-A (Senior/Subordinated Pass-Through Certificates, Series 2000-A) de BCMSC échéant le 15 janvier 2030. Le 15 avril 2005, les plaignants ont déposé une plainte modifiée, les modifications comprenant l'inclusion de tous les acheteurs sur le marché secondaire de certificats de titres de premier rang/subordonnés avec flux identiques de série 1998-A, de série 1998-B, de série 1998-C, de série 1999-A, de série 1999-B, de série 2000-A et de série 2000-B de BCMSC comme composante de la demande de recours collectif. La Société croit que ce recours est non fondé et entend défendre avec vigueur sa position.

La Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en suspens devant divers tribunaux en matière de responsabilité de produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes.

La direction croit que la Société a établi des provisions adéquates pour couvrir les pertes éventuelles et les montants non recouvrables selon la couverture d'assurance, le cas échéant, relatifs à ces poursuites.

17. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Au cours du semestre terminé le 31 juillet 2005, la Société n'a pas conclu d'arrangements avec des EDDV, autres que ceux liés aux structures de financement pour la vente d'avions régionaux. Les actifs et passifs de ces EDDV additionnelles s'élevaient respectivement à 207 millions \$ et 114 millions \$ au 31 juillet 2005. La direction a déterminé que la Société n'est pas le bénéficiaire principal de ces structures et, par conséquent, il n'est pas nécessaire de consolider ces EDDV.

18. INFORMATION SECTORIELLE

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

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

Les conventions comptables des secteurs sont les mêmes que celles décrites dans le rapport annuel de la Société pour l'exercice terminé le 31 janvier 2005.

La direction évalue le rendement de ses secteurs manufacturiers d'après le bénéfice (la perte) avant intérêts nets et impôts sur les bénéfices. Le rendement du secteur BC est évalué selon le bénéfice (la perte) découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices. Les intérêts débiteurs de BC sont inclus dans le coût des ventes.

Les dépenses du siège social sont attribuées aux secteurs, généralement en fonction de leurs revenus respectifs.

Des opérations intersectorielles sont conclues dans le cours normal des affaires et sont mesurées à la valeur d'échange, soit la contrepartie établie et acceptée par les secteurs connexes.

Les actifs sectoriels nets excluent les espèces et quasi-espèces, l'investissement dans BC et les avances à Bombardier ainsi que les impôts sur les bénéfices reportés et sont réduits des crédettes et frais courus (à l'exclusion des impôts sur les bénéfices et des intérêts à payer), des avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes ainsi que des obligations au titre des prestations constituées.

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

CRJ, *CRJ200* et *Flexjet* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

BOMBARDIER INC.
INFORMATION SECTORIELLE

(Non vérifiés)

Pour les trois mois terminés les 31 juillet
(en millions de dollars américains)

Secteurs d'activité	Bombardier Inc. consolidé						Transport		BC
	Notes	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	
Revenus de tiers									
Fabrication		2 623 \$	2 795 \$	1 552 \$	1 468 \$	1 071 \$	1 327 \$	- \$	- \$
Services		600	590	276	272	324	318	-	-
Financement		48	52	-	-	-	-	48	52
Autres		407	410	131	212	276	198	-	-
		3 678	3 847	1 959	1 952	1 671	1 843	48	52
Revenus intersectoriels		-	-	-	-	4	4	9	10
Revenus sectoriels		3 678	3 847	1 959	1 952	1 675	1 847	57	62
Coût des ventes		3 174	3 382	1 677	1 726	1 468	1 629	38	34
Frais de vente, frais généraux et d'administration		215	215	93	85	114	119	8	11
Amortissement		129	137	97	87	26	36	6	14
Recherche et développement		51	32	27	12	24	20	-	-
Éléments spéciaux	11	34	5	-	-	34	5	-	-
		3 603	3 771	1 894	1 910	1 666	1 809	52	59
Bénéfice découlant des activités poursuivies		75 \$	76 \$	65 \$	42 \$	9 \$	38 \$	5 \$	3 \$
avant intérêts nets et impôts sur les bénéfices									
Acquisitions d'immobilisations corporelles		74 \$	50 \$	58 \$	42 \$	15 \$	8 \$	1 \$	- \$

BOMBARDIER INC.
INFORMATION SECTORIELLE
(Non vérifiés)
Pour les six mois terminés les 31 juillet
(en millions de dollars américains)

Secteurs d'activité	Bombardier Inc. consolidé						Transport		BC
	Notes	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Revenus de tiers									
Fabrication		5 422 \$	5 290 \$	3 039 \$	2 687 \$	2 383 \$	2 603 \$	- \$	- \$
Services		1 224	1 172	569	572	655	600	-	-
Financement		94	105	-	-	-	-	94	105
Autres		739	777	285	452	454	325	-	-
Revenus intersectoriels		7 479	7 344	3 893	3 711	3 492	3 528	94	105
Revenus sectoriels		7 479	7 344	3 893	3 711	3 500	3 536	114	124
Coût des ventes		6 490	6 589	3 351	3 269	3 084	3 266	79	69
Frais de vente, frais généraux et d'administration		433	429	183	169	230	235	20	25
Amortissement		262	282	196	182	54	70	12	30
Recherche et développement		91	59	46	22	45	37	-	-
Éléments spéciaux	11	26	91	-	-	26	91	-	-
		7 302	7 450	3 776	3 642	3 439	3 699	111	124
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies		177 \$	(106) \$	117 \$	69 \$	61 \$	(163) \$	3 \$	- \$
avant intérêts nets et impôts sur les bénéfices									
Aux		31 juillet 2005	31 janvier 2005	31 juillet 2005	31 janvier 2005	31 juillet 2005	31 janvier 2005	31 juillet 2005	31 janvier 2005
Actifs nets sectoriels		3 778 \$	2 934 \$	2 638 \$	2 258 \$	590 \$	237 \$	550 \$	439 \$
Créditeurs et frais courus		6 977	7 098						
Intérêts à payer		(46)	(73)						
Impôts sur les bénéfices à payer		(90)	(61)						
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes		2 169	2 359						
Passifs au titre des prestations constituées		866	895						
Actif d'impôts reportés		422	443						
Espèces et quasi-espèces		2 263	2 291						
Total actifs – Bombardier		16 339	15 886						
Investissement dans BC		(550)	(439)						
Avances de BC		(944)	(71)						
Total actifs – BC		2 894	4 704						
Total actifs – Bombardier Inc. consolidé		17 739 \$	20 080 \$						
Acquisitions d'immobilisations corporelles		139 \$	114 \$	110 \$	91 \$	28 \$	22 \$	1 \$	1 \$