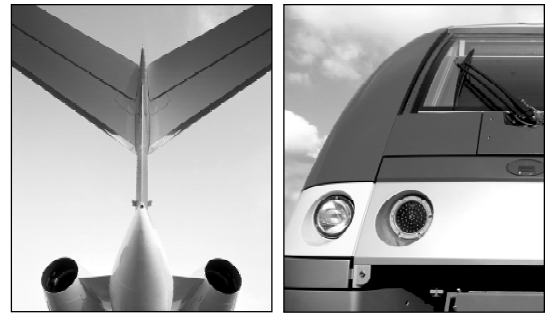


**BOMBARDIER**

# PREMIER RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre terminé le 30 avril 2006



## RAPPORT DE GESTION

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

### Énoncés prospectifs

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », la forme négative de ces termes ou de leurs variations, ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que Bombardier Inc. (la « Société ») formule des hypothèses et sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels des périodes futures de la Société pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que la Société juge ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport, se reporter aux sections sur le secteur aéronautique de la Société (« Aéronautique ») et sur le secteur transport de la Société (« Transport ») du rapport de gestion du rapport annuel pour l'exercice 2006 de la Société.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (la situation financière de l'industrie aérienne, les politiques et priorités gouvernementales et la concurrence d'autres entreprises), à l'exploitation (la réglementation et la dépendance à l'égard du personnel clé, les partenaires commerciaux, le développement de nouveaux produits et services, les pertes découlant de garanties et de sinistres, les aspects juridiques découlant de poursuites, la dépendance à l'égard de certains clients clés et fournisseurs clés, les engagements à modalités fixes, les ressources humaines et l'environnement), au financement (la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale, le financement en faveur de certains clients, les liquidités et l'accès aux marchés financiers, les modalités de certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt et le marché – y compris les risques de change, de taux d'intérêt et de prix des produits de base). Se reporter à la section Risques et incertitudes du rapport de gestion du rapport annuel de la Société pour l'exercice 2006 pour plus de renseignements. Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas s'y fier indûment. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la Société à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins qu'elle n'y soit tenue selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, la Société nie expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement.

## I SOMMAIRE

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 :

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

Ces mesures non conformes aux PCGR découlent directement des états financiers consolidés intermédiaires, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les PCGR; par conséquent, d'autres sociétés utilisant ces termes peuvent les calculer différemment. Le rapprochement avec les mesures conformes aux PCGR les plus comparables est présenté dans les sections du rapport de gestion suivantes :

- Rapprochement du BAIIA et du BAII avant éléments spéciaux au BAII – se reporter aux tableaux de l'analyse des résultats de Aéronautique et de Transport.
- Rapprochement du BAII et du BAI avant éléments spéciaux au BAI – se reporter au tableau des principales informations financières de la section sur les résultats consolidés.
- Rapprochement du bénéfice par action découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux au bénéfice par action – se reporter au tableau du rapprochement du bénéfice par action découlant des activités poursuivies suivant les tableaux des principales informations financières de la section sur les résultats consolidés.
- Rapprochement des flux de trésorerie disponibles avec les flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation – se reporter au premier tableau de la section sur les flux de trésorerie.

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

### Faits saillants

- BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 53 millions \$ (29 millions \$ après éléments spéciaux), contre 42 millions \$ (50 millions \$ après éléments spéciaux) pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Bénéfice par action découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 0,02 \$ (0,01 \$ après éléments spéciaux), comparativement à 0,01 \$ (0,02 \$ après éléments spéciaux) pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles de 539 millions \$, par rapport à 203 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Remboursement net de 321 millions \$ de dette à long terme.
- Espèces et quasi-espèces de 2,2 milliards \$ au 30 avril 2006.
- Solide carnet de commandes de 32,3 milliards \$ au 30 avril 2006.

## Résultats consolidés

Les principales informations financières étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2006	2005
Revenus	3 526 \$	3 757 \$
BAll découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	102	96
Revenus de financement	39	33
Dépenses de financement	(88)	(87)
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	53	42
Éléments spéciaux	(24)	8
BAI découlant des activités poursuivies	29	50
Impôts sur les bénéfices	8	9
Bénéfice découlant des activités poursuivies	21	41
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts <sup>(1)</sup>	3	14
Bénéfice net	24 \$	55 \$
Bénéfice par action de base et dilué (en dollars)		
Découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	0,02 \$	0,01 \$
Bénéfice net	0,01 \$	0,03 \$
Flux de trésorerie disponibles <sup>(2)</sup>	(539) \$	(203) \$
(en pourcentage des revenus)		
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	2,9 %	2,6 %
BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux	1,5 %	1,1 %

<sup>(1)</sup> Lié aux activités de financement de stocks, de maisons usinées au bilan et hors bilan, de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan de Bombardier Capital (« BC ») (se reporter à la note 4 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente, afférente aux états financiers consolidés intermédiaires).

<sup>(2)</sup> Une analyse détaillée des variations des flux de trésorerie disponibles est comprise dans la section Flux de trésorerie du présent rapport.

Les principales données financières étaient comme suit aux :

	30 avril 2006	31 janvier 2006
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	32,3 \$	31,6 \$
Espèces et quasi-espèces <sup>(1)</sup>	2 152 \$	2 917 \$
Sources de financement à court terme disponibles <sup>(1)</sup>	3 382 \$	3 950 \$

<sup>(1)</sup> Une analyse détaillée de la variation des espèces et quasi-espèces et des sources de financement à court terme disponibles est comprise dans les sections Flux de trésorerie et Sources de financement du présent rapport.

Le rapprochement du bénéfice par action découlant des activités poursuivies avant et après éléments spéciaux était comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2006	2005
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, après impôts	43 \$	28 \$
Éléments spéciaux, après impôts	(22)	13
Bénéfice découlant des activités poursuivies	21 \$	41 \$
Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) (en dollars) :		
Découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux, après impôts	0,02 \$	0,01 \$
Éléments spéciaux, après impôts	(0,01)	0,01 \$
Découlant des activités poursuivies	0,01 \$	0,02 \$

**Revenus** – La baisse de 231 millions \$ reflète principalement :

- un recul des revenus des trains de grandes lignes au Royaume-Uni et en Allemagne; et
- une diminution du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux.

En partie contrebalancés par :

- la hausse du nombre de livraisons d'avions d'affaires et l'amélioration de leur prix de vente.

**Marge BAll découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux** – La progression de 0,3 point de pourcentage est essentiellement attribuable à une marge BAll plus élevée de Transport, découlant surtout de l'amélioration de l'exécution des contrats et de l'incidence positive des initiatives de restructuration.

**Revenus de financement et Dépenses de financement** – Les dépenses de financement nettes ont totalisé 49 millions \$, en regard de 54 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent. Le recul de 5 millions \$ correspond à la baisse de l'encours de la dette à long terme de la Société.

**Éléments spéciaux** – Les éléments spéciaux du présent trimestre représentent la charge finale liée au plan de restructuration de Transport.

**Impôts sur les bénéfices** – Pour le trimestre terminé le 30 avril 2006, le taux d'imposition effectif a été de 27,6 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 32,7 %. Le taux effectif est inférieur au taux prévu par la loi surtout en raison des taux d'imposition effectifs plus faibles des entités émettrices étrangères, en partie compensés par la non-constatation d'économies d'impôts sur les bénéfices liées au plan de restructuration de Transport.

Pour le trimestre terminé le 30 avril 2005, le taux d'imposition effectif s'est élevé à 18,0 %, en regard du taux d'imposition prévu par la loi de 31,6 %. Le taux effectif est inférieur au taux prévu par la loi principalement en raison des gains non imposables à la vente de terrains et de bâtiments, compris dans les éléments spéciaux de Transport.

**Carnet de commandes** – La hausse de 700 millions \$ découle essentiellement de l'incidence favorable du raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain sur le carnet de commandes de Transport.

## II AÉRONAUTIQUE

### SOMMAIRE

À compter du premier trimestre de l'exercice 2007, les commandes, les livraisons et les revenus de la catégorie des avions d'entreprise, représentés par les appareils de série *Challenger 800*, sont maintenant inclus dans les avions d'affaires. Auparavant, les commandes, les livraisons et les revenus de cette catégorie étaient présentés dans les avions régionaux. Ainsi, cinq livraisons de la catégorie des avions d'entreprise (appareils *CRJ200*) sont classées dans les avions d'affaires pour le trimestre terminé le 30 avril 2006 (deux appareils *CRJ700* pour la période correspondante de l'exercice précédent ont été reclassés de la catégorie des avions régionaux à celle des avions d'affaires).

### Faits saillants

- BAI de 55 millions \$, par rapport à 52 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- 53 livraisons et 33 commandes nettes d'avions d'affaires, par rapport à respectivement 43 et 39 pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- 24 livraisons et 19 commandes nettes d'avions régionaux, par rapport à respectivement 38 et 43 pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Au cours du premier trimestre de l'exercice 2007, Aéronautique a repris la production de la plateforme de l'appareil *CRJ200* afin de répondre à la demande actuelle et prévue des avions d'entreprise *Challenger 850*.

### Livraisons d'avions

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

	2006	2005
Avions d'affaires (y compris ceux du programme de multipropriété)	53	43
Avions régionaux	24	38
	77	81

La progression de dix livraisons d'avions d'affaires est surtout attribuable à la vitalité continue du marché des avions d'affaires, comme en témoigne la hausse du nombre de livraisons d'appareils *Learjet 60*, *Global Express XRS* et *Learjet 45 XR*. Le nombre de livraisons d'avions de série *Challenger 800* a également augmenté grâce au lancement récent des Corporate Shuttle Solutions de Bombardier. La baisse de 14 livraisons d'avions régionaux

découle de la diminution du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux, principalement d'appareils *CRJ200*, dans la foulée des tendances actuelles du marché qui indiquent une réduction de la demande de biréacteurs régionaux de 50 sièges, en partie contrebalancée par la hausse du nombre de livraisons de biturbopropulseurs.

## Analyse des résultats

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

	2006	2005
Revenus		
Fabrication		
Avions d'affaires	956 \$	702 \$
Avions régionaux	460	721
Autres	83	64
Total des revenus de fabrication	1 499	1 487
Services <sup>(1)</sup>	302	293
Autres <sup>(2)</sup>	139	156
Total des revenus	1 940	1 936
Coût des ventes	1 660	1 665
Marge	280	271
Frais d'exploitation <sup>(3)</sup>	122	115
BAIIA	158	156
Amortissement	103	104
BAII	55 \$	52 \$
(en pourcentage du total des revenus)		
Marge	14,4 %	14,0 %
BAIIA	8,1 %	8,1 %
BAII	2,8 %	2,7 %

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

<sup>(2)</sup> Comprennent surtout les ventes d'avions d'occasion.

<sup>(3)</sup> Constitués des frais de vente et d'administration ainsi que des frais de recherche et de développement.

**Revenus de fabrication** – La hausse de 12 millions \$ est essentiellement attribuable à :

- la hausse du nombre de livraisons et l'amélioration des prix de vente des avions d'affaires;
- l'accroissement du nombre de livraisons de biturbopropulseurs; et
- la progression des revenus tirés de la multipropriété.

En partie contrebalancés par :

- la diminution du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux, principalement d'appareils *CRJ200*; et
- la baisse des prix de vente des avions régionaux.

**Autres revenus** – Le recul de 17 millions \$ découle principalement de la composition des avions d'affaires d'occasion vendus.

**Marge en pourcentage** – La progression de 0,4 point de pourcentage est essentiellement attribuable à :

- la hausse du nombre de livraisons et l'amélioration des prix de vente des avions d'affaires;
- l'incidence favorable d'une réduction de la provision déjà comptabilisée pour coûts d'indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire (se reporter à la section Main-d'œuvre et relations de travail ci-après); et
- la progression du nombre de livraisons de biturbopropulseurs.

En partie contrebalancées par :

- la baisse du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux, surtout d'appareils *CRJ200*;
- la diminution des prix de vente des avions régionaux; et
- le recul de la marge nette réalisée sur les pièces de rechange.

**Frais d'exploitation** – L'augmentation de 7 millions \$ découle principalement de la progression des coûts de recherche et développement, liés surtout à l'exploration des possibilités de répondre aux besoins futurs des transporteurs aériens régionaux dans le marché des avions de 80 à 100 sièges, en partie compensée par la baisse des coûts associés aux activités liées au programme *C-Series*.

**Amortissement** – L'amortissement de l'outillage des programmes s'est élevé à 69 millions \$ pour le trimestre terminé le 30 avril 2006, en regard de 64 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.

## Carnet de commandes

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

(en milliards de dollars)	30 avril 2006	31 janvier 2006
Programmes d'avions	9,5 \$	9,6 \$
Formation à l'aviation militaire	1,1	1,1
	10,6 \$	10,7 \$

Par suite de l'accélération de la production pour répondre aux exigences de livraisons découlant des commandes importantes reçues au cours de l'exercice précédent, le nombre de livraisons a dépassé celui des nouvelles commandes pour certains programmes d'avions d'affaires de même que pour l'appareil Q400, entraînant ainsi une baisse de la valeur du carnet de commandes. Le carnet de commandes des avions d'affaires demeure solide.

## Main-d'œuvre et relations de travail

Par suite du rapatriement de certains sous-ensembles de travaux à Belfast relativement aux biturbopropulseurs Q400 de l'un des fournisseurs externes de Aéronautique, le reste des mises à pied déjà annoncées et devant avoir lieu au plus tard en juillet 2006 ont été annulées. Par conséquent, la provision pour indemnités de départ liée à ces mises à pied restantes a été reprise au cours du trimestre terminé le 30 avril 2006.

Le 13 mai 2006, la Société a conclu une entente relativement à une nouvelle convention collective de trois ans avec la section locale 712 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, le plus important syndicat qui compte 5500 employés à Montréal. Cette convention collective est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2005 et vient à échéance le 20 novembre 2008.

## AVIONS D'AFFAIRES

Au cours du trimestre terminé le 30 avril 2006 :

- L'appareil *Learjet 40 XR*, le biréacteur léger supérieur de dernière génération a été mis en service.
- Le Bureau de l'aviation civile du Japon a délivré la certification de type pour l'appareil *Learjet 45*.
- L'appareil *Learjet 60 XR* a réussi son vol inaugural.

## Livraisons d'avions

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

	2006		2005	
	<i>Flexjet</i>	Total	<i>Flexjet</i>	Total
<b>Biréacteurs d'affaires à fuselage étroit</b>				
<i>Learjet 40/40 XR</i>	4	4	1	6
<i>Learjet 45/45 XR</i>	8	8	-	5
<i>Learjet 60</i>	4	5	-	2
<b>Biréacteurs d'affaires à large fuselage</b>				
<i>Challenger 300</i>	14	14	3	14
<i>Challenger 604</i>	8	8	-	7
<i>Série Challenger 800</i>	5	5	-	2
<i>Bombardier Global 5000</i>	3	3	-	4
<i>Global Express/Global Express XRS</i>	6	6	-	3
	52	53	4	43

La hausse de 23 % du nombre de livraisons d'avions d'affaires témoigne des solides nouvelles commandes reçues récemment.

## Commandes nettes

Aéronautique a reçu 33 commandes nettes au cours du trimestre terminé le 30 avril 2006, comparativement à 39 commandes nettes pour la période correspondante de l'exercice précédent. Les nouvelles commandes sont demeurées solides et témoignent de la vigueur continue du marché des avions d'affaires.

## AVIONS RÉGIONAUX

Comme indiqué précédemment, l'industrie américaine du transport aérien connaît toujours des difficultés financières et traverse une importante période de restructuration. La Société continue de travailler avec ses clients transporteurs aériens régionaux pour les aider à se soustraire de la protection de la loi sur les faillites. Les détails des discussions en cours et des ententes de restructuration sont confidentiels. La Société a tenu compte de la situation actuelle de ces événements dans ses provisions pour éventualités.

## Livraisons d'avions

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

	2006	2005
<b>Biréacteurs régionaux</b>		
CRJ200	1	17
CRJ700	10	11
CRJ900	4	7
<b>Biturbopropulseurs</b>		
Q300	3	-
Q400	6	3
	<b>24</b>	<b>38</b>

Le recul de 37 % du nombre de livraisons d'avions régionaux reflète surtout la diminution du nombre de livraisons d'appareils CRJ200, en partie compensée par la hausse du nombre de livraisons de biturbopropulseurs.

## Carnet de commandes

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

	2006			2005
	Commandes	Échanges	Retraits	Commandes nettes
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
CRJ200	-	(8)	-	8
CRJ700	5	(17)	-	34
CRJ900	9	25	(1)	-
<b>Biturbopropulseurs</b>				
Q200	2	-	-	-
Q300	3	-	-	1
Q400	1	-	-	-
	<b>20</b>	<b>-</b>	<b>(1)</b>	<b>43</b>

Aéronautique a reçu les principales commandes nettes suivantes pour le trimestre terminé le 30 avril 2006 :

Client	Appareil	Nombre
Air One	CRJ900	6
GE Commercial Aviation Services (GoJet Airlines)	CRJ700	5
Arik Air	CRJ900	2
National Air Support	Q300	3

- SkyWest, Inc. et Air Nostrum ont exercé leurs droits de conversion visant l'échange de respectivement 17 appareils CRJ700 et de huit appareils CRJ200 contre des appareils CRJ900.

- Par suite de la faillite de Styrian Spirit, Aéronautique a retiré sa commande pour un appareil *CRJ900* de son carnet de commandes.

Le carnet de commandes d'avions régionaux ainsi que les options et les commandes conditionnelles se présentaient comme suit au 30 avril 2006 :

	Commandes fermes <sup>(1)</sup>	Options et commandes conditionnelles
<b>Biréacteurs régionaux</b>		
<i>CRJ200</i>	8	319
<i>CRJ700</i>	29	274
<i>CRJ705</i>	-	5
<i>CRJ900</i>	52	68
<b>Biturbopropulseurs</b>		
<i>Q200</i>	4	-
<i>Q300</i>	20	11
<i>Q400</i>	59	80
	172	757

<sup>(1)</sup> Le carnet de commandes compte 12 commandes fermes assorties de droits de conversion en d'autres avions régionaux.

## SERVICES À L'AVIATION ET PROGRAMME DU NOUVEL AVION COMMERCIAL

- Le gouvernement italien s'est prévalu d'une option d'achat de 15 autres trousse de modernisation pour sa flotte d'avions amphibies *Bombardier 415*.
- Aéronautique a reçu de divers clients neuf commandes pour les trousse de conversion de turbine pour les avions *CL-215T*.

## FLEXJET ET SKYJET

*Bombardier Flexjet* a lancé le service *Flexjet Canada*, qui offrira des vols directs au Canada, de façon à offrir un service plus efficace aux membres propriétaires existants qui voyagent entre le Canada et les États-Unis.

Le nombre de clients qui détiennent ou louent des parts d'avion ou encore qui ont des droits à des heures de vol se présentait comme suit aux :

	30 avril 2006	31 janvier 2006
<b><i>Flexjet</i></b>		
Clients possédant ou louant des parts d'avion	621	612
<b><i>Skyjet</i></b>		
Clients ayant des droits à des heures de vol	266	288
	887	900

***Flexjet*** – L'augmentation nette de neuf clients est essentiellement attribuable à la popularité grandissante de certains modèles d'avions d'affaires et aux innovations du programme *Flexjet*, qui visent à accroître la valeur pour les propriétaires et à établir un avantage concurrentiel dans le marché de la multipropriété.

***Skyjet*** – Le recul net de 22 clients découle surtout du fait que les clients ont exercé tous leurs droits à des heures de vol.

## AUTRES ACTIVITÉS

Au cours du premier trimestre de l'exercice 2007, Aéronautique a loué une installation temporaire pour ses activités de fabrication de Querétaro, au Mexique. L'assemblage des harnais électriques et des composants structuraux pour les avions de Aéronautique commencera au cours du deuxième trimestre du présent exercice.



### III TRANSPORT

#### SOMMAIRE

##### Faits saillants

- Marge BAII avant éléments spéciaux de 3,0 %, comparativement à 2,4 % pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Nouvelles commandes totalisant 1,7 milliard \$ (ratio nouvelles commandes sur revenus de 1,1).
- Restructuration achevée :
  - Élimination de près de 7700 postes, déduction faite des nouveaux employés.
  - Fermeture de sept sites de fabrication.
  - Comptabilisation de toutes les charges de restructuration au 30 avril 2006.

##### Analyse des résultats

Les résultats d'exploitation de Transport, utilisant des monnaies fonctionnelles autres que le dollar américain, principalement l'euro, la livre sterling et d'autres devises d'Europe de l'Ouest, sont convertis en dollars américains aux taux de change moyens des périodes visées. L'affaiblissement de l'euro et d'autres devises d'Europe par rapport au dollar américain depuis le trimestre correspondant de l'exercice précédent constitue la raison principale de l'incidence négative des taux de change sur les revenus (« l'incidence négative des taux de change ») et de l'incidence positive des taux de change sur les dépenses (« l'incidence positive des taux de change ») (se reporter à la section Taux de change du présent rapport pour connaître les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses).

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

	2006	2005
Revenus		
Matériel roulant <sup>(1)</sup>	1 017 \$	1 312 \$
Services <sup>(2)</sup>	325	331
Systèmes et signalisation <sup>(3), (4)</sup>	244	178
Total des revenus	1 586	1 821
Coût des ventes	1 383	1 612
Marge	203	209
Frais d'exploitation <sup>(5)</sup>	131	137
BAIIA avant éléments spéciaux	72	72
Amortissement	25	28
BAII avant éléments spéciaux	47	44
Éléments spéciaux	(24)	8
BAII	23 \$	52 \$
(en pourcentage du total des revenus)		
Marge	12,8 %	11,5 %
BAIIA avant éléments spéciaux	4,5 %	4,0 %
BAIIA	3,0 %	4,4 %
BAII avant éléments spéciaux	3,0 %	2,4 %
BAII	1,5 %	2,9 %

<sup>(1)</sup> Constitués des revenus des locomotives, trains de grandes lignes (incluant les trains à grande vitesse, interurbains, régionaux et suburbains), métros, véhicules légers sur rail, propulsion et contrôle, et bogies.

<sup>(2)</sup> Constitués des revenus de gestion du parc de véhicules, de gestion des pièces de rechange et de la logistique, ainsi que des revenus de remise à neuf et de révision des voitures et des composantes, et du soutien technique.

<sup>(3)</sup> Les revenus des systèmes et signalisation sont présentés sous Autres revenus dans les états consolidés des résultats.

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

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

## Revenus par région géographique

	2006		2005	
Europe	1 083	\$ 68 %	1 380	\$ 76 %
Amérique du Nord	317	20 %	308	17 %
Asie-Pacifique	142	9 %	110	6 %
Autres	44	3 %	23	1 %
	<b>1 586</b>	<b>\$</b>	<b>1 821</b>	<b>\$</b>

**Revenus de matériel roulant** – La diminution de 295 millions \$ découle principalement 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; et
- l'incidence négative des taux de change, qui totalise environ 55 millions \$.

**Revenus de service** – La baisse de 6 millions \$ est attribuable à un niveau plus élevé d'activités, lequel a été plus que compensé par l'incidence négative des taux de change, qui totalise environ 25 millions \$.

**Revenus de systèmes et de signalisation** – L'augmentation de 66 millions \$ est essentiellement attribuable à :

- l'augmentation des activités en Asie (Taiwan, Corée et Chine) et en Espagne; et
- l'augmentation des activités relatives au contrat du métro de Londres.

En partie contrebalancées par :

- l'incidence négative des taux de change, qui totalise environ 10 millions \$.

**Marge en pourcentage** – La hausse de 1,3 point de pourcentage découle surtout des améliorations à l'exécution des contrats et à l'incidence positive des initiatives de restructuration.

**Frais d'exploitation** – Le recul de 6 millions \$ est surtout attribuable à l'incidence positive des taux de change.

**Éléments spéciaux** – Les éléments spéciaux pour le trimestre terminé le 30 avril 2005 comprenaient les gains réalisés lors de la vente de terrains et de bâtiments, totalisant 27 millions \$.

## Carnet de commandes

Transport a reçu les principales commandes suivantes au cours du premier trimestre de l'exercice 2007 :

Client	Produit	Nombre de véhicules	Matériel roulant
Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (VGF), Allemagne	Véhicules légers sur rail à plancher haut <i>FLEXITY</i> Swift	146	361 \$
CBRail (Euro) Limited, Royaume-Uni	<i>TRAXX</i> locomotives, type F140 MS/DE	35	156

- La commande de véhicules légers sur rail à plancher haut *FLEXITY* Swift est la commande de véhicules légers sur rail la plus importante de l'après-guerre en Allemagne.
- Transport a reçu une commande de First ScotRail au Royaume-Uni pour l'entretien de véhicules, y compris le soutien technique et les systèmes de télésurveillance et de diagnostic innovateurs. Transport prévoit appliquer cette nouvelle technologie pour d'autres clients.
- En avril 2006, Transport s'est vu accordé un contrat d'une importance stratégique pour l'approvisionnement du système de propulsion de 80 trolleybus à Barquisimeto, au Venezuela. Avec cette première commande, Transport a étendu l'application de son portefeuille de produits à système de propulsion *MITRAC* au marché des trolleybus. Dorénavant, le *MITRAC* 500 peut propulser des véhicules légers sur rail, des navettes et des trolleybus.
- Transport a reçu une commande de 40 véhicules Mark II entièrement automatisés ART destinés à la liaison vers l'aéroport international Capital de Beijing, qui devrait être en service pour les Jeux olympiques d'été de 2008.

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

(en milliards de dollars)	2006	2005
Matériel roulant	1,0 \$	1,1 \$
Services	0,5	0,3
Systèmes et signalisation	0,2	0,2
	1,7 \$	1,6 \$

Le carnet de commandes de Transport était comme suit aux :

(en milliards de dollars)	30 avril 2006	31 janvier 2006
Matériel roulant	12,0 \$	11,6 \$
Services	4,7	4,4
Systèmes et signalisation	5,0	4,9
	21,7 \$	20,9 \$

L'augmentation de la valeur du carnet de commandes reflète un écart de conversion net positif de près de 600 millions \$ et des nouvelles commandes supérieures aux revenus comptabilisés. L'écart de conversion net positif découle d'un raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain au 30 avril 2006 comparativement au 31 janvier 2006. 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 de Transport a été mis en œuvre. Au 30 avril 2006, la mise en œuvre du plan est essentiellement achevée.

- Près de 7700 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris des employés contractuels, avaient été abolis, comparativement à l'objectif initial de 7600 postes.
- Les sept sites de fabrication ont été fermés.
- Tous les frais liés au plan de restructuration, totalisant 633 millions \$, ont été comptabilisés au 30 avril 2006 (24 millions \$ au cours du trimestre terminé le 30 avril 2006).
- Les sorties de fonds nettes devaient s'élever à 467 millions \$, dont 358 millions \$ ont été décaissés au 30 avril 2006 (41 millions \$ pour le trimestre terminé le 30 avril 2006). La Société s'attend à ce que les sorties de fonds nettes restantes soient essentiellement décaissées d'ici la fin de l'exercice 2007.

## **AUTRES**

- Transport a franchi des étapes importantes relativement à la mise en service du système de gestion du trafic ferroviaire européen (« ERTMS ») aux Pays-Bas sur la liaison Amsterdam-Utrecht. En outre, avec la mise en service réussie du système de verrouillage informatisé *EBI Lock*, Transport est devenu un fournisseur attitré de systèmes de verrouillage de trains de grandes lignes en Allemagne.

## **IV SITUATION FINANCIÈRE**

L'actif total s'établissait à 17,4 milliards \$ au 30 avril 2006, en regard de 17,5 milliards \$ au 31 janvier 2006.

### **Financement d'avions**

Le financement d'avions totalisait 1,6 milliard \$ au 30 avril 2006, comparativement à 1,5 milliard \$ au 31 janvier 2006. Cette hausse découle surtout de l'augmentation du financement d'avions commerciaux.

### **Stocks**

Les stocks sont présentés déduction faite des avances et des facturations progressives liées aux contrats et aux programmes. Toutefois, les avances et les facturations progressives qui excèdent les coûts des contrats connexes, considérés individuellement, sont présentées à titre de passif.

Les stocks bruts totalisaient 6,8 milliards \$ (4,2 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 30 avril 2006, comparativement à 6,5 milliards \$ (3,8 milliards \$ déduction faite des avances et

des facturations progressives) au 31 janvier 2006. L'augmentation des stocks bruts est surtout attribuable à une hausse des coûts des programmes et des produits finis de Aéronautique, ainsi qu'à l'écart de conversion découlant du raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain (« l'incidence des taux de change »), qui avoisine 85 millions \$, en partie contrebalancés par une baisse dans Transport.

Les avances et les facturations progressives totalisaient 4,8 milliards \$ au 30 avril 2006, en regard de 4,9 milliards \$ au 31 janvier 2006, dont une tranche de 2,3 milliards \$ était présentée au passif au 30 avril 2006 contre une tranche de 2,2 milliards \$ au 31 janvier 2006. Cette baisse du total des avances et des facturations progressives découle principalement de la diminution des avances dans Transport, en partie compensée par l'incidence des taux de change, qui totalise environ 100 millions \$.

#### **Dettes à long terme**

La dette à long terme s'établissait à 4,5 milliards \$ au 30 avril 2006, en regard de 4,7 milliards \$ au 31 janvier 2006. Ce recul est essentiellement attribuable au remboursement de débentures totalisant 175 millions £ (305 millions \$) en février 2006, en partie contrebalancé par l'incidence des taux de change, qui s'élève à 63 millions \$.

## **V FLUX DE TRÉSORERIE**

Le tableau qui suit résume les flux de trésorerie, tels qu'ils sont présentés dans les états des flux de trésorerie consolidés, pour les trimestres terminés les 30 avril :

	<b>2006</b>	2005
Bénéfice découlant des activités poursuivies	<b>21</b> \$	41 \$
Éléments hors caisse	<b>149</b>	143
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	<b>(600)</b>	(324)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	<b>(430)</b>	(140)
Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles	<b>(109)</b>	(63)
Flux de trésorerie disponibles	<b>(539)</b>	(203)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (à l'exclusion des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles)	<b>(11)</b>	29
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	<b>(328)</b>	(29)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	<b>66</b>	(20)
Flux de trésorerie découlant des activités poursuivies	<b>(812)</b>	(223)
Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées	<b>44</b>	11
Diminution nette des espèces et quasi-espèces	<b>(768)</b> \$	(212) \$

#### **Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation**

La variation de 290 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à la variation négative des soldes hors caisse liés à l'exploitation de Aéronautique et de Transport.

#### **Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles**

La variation de 46 millions \$ pour le trimestre reflète la hausse des acquisitions nettes dans Aéronautique.

## Flux de trésorerie disponibles par secteur

Les flux de trésorerie disponibles par secteur se présentaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2006		
	Aéronautique	Transport	Total
<b>BAIL</b>	55 \$	23 \$	78 \$
<b>Éléments hors caisse :</b>			
<b>Amortissement</b>			
Outillage des programmes	69	-	69
Autres	34	25	59
<b>Pertes sur créances</b>	8	-	8
<b>Rémunération à base d'actions</b>	2	1	3
<b>Éléments spéciaux</b>	-	24	24
<b>Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation</b>	(334)	(263)	(597)
<b>Acquisitions d'immobilisations corporelles, montant net</b>	(102)	(7)	(109)
<b>Flux de trésorerie disponibles par secteur</b>	(268) \$	(197) \$	(465)
<b>Impôts sur les bénéfices et dépenses de financement, montant net<sup>(1)</sup></b>			(74)
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>			(539) \$

<sup>(1)</sup> Les impôts sur les bénéfices et le montant net des dépenses de financement ne sont pas alloués aux secteurs.

	2005		
	Aéronautique	Transport	Total
<b>BAIL</b>	52 \$	52 \$	104 \$
<b>Éléments hors caisse :</b>			
<b>Amortissement</b>			
Outillage des programmes	64	-	64
Autres	40	28	68
<b>Pertes sur créances</b>	2	-	2
<b>Gain à la cession d'immobilisations corporelles</b>	-	(1)	(1)
<b>Rémunération à base d'actions</b>	1	1	2
<b>Éléments spéciaux</b>	-	(8)	(8)
<b>Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation</b>	(193)	(108)	(301)
<b>Acquisitions d'immobilisations corporelles, montant net</b>	(52)	(11)	(63)
<b>Flux de trésorerie disponibles par secteur</b>	(86) \$	(47) \$	(133)
<b>Impôts sur les bénéfices et dépenses de financement, montant net<sup>(1)</sup></b>			(70)
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>			(203) \$

<sup>(1)</sup> Les impôts sur les bénéfices et le montant net des dépenses de financement ne sont pas alloués aux secteurs.

- **Aéronautique** – La variation de 182 millions \$ des flux de trésorerie disponibles sectoriels est principalement attribuable aux variations négatives par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent des débiteurs, surtout en raison de la hausse des débiteurs liés aux avions d'affaires et d'un niveau de stocks plus élevé, en partie contrebalancés par une augmentation des avances. En outre, les flux de trésorerie disponibles du trimestre ont subi l'incidence de la hausse des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles découlant essentiellement de l'achat d'outillage précédemment loué relativement au programme de l'appareil CRJ700.
- **Transport** – La variation de 150 millions \$ des flux de trésorerie disponibles sectoriels est surtout attribuable à la baisse des avances du trimestre comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent.

## Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés au cours du trimestre terminé le 30 avril 2006 reflètent surtout le remboursement de débetures totalisant 175 millions £ (305 millions \$) en février 2006.

Les flux de trésorerie utilisés au cours du trimestre terminé le 30 avril 2005 reflètent surtout le remboursement net de dette à long terme de 23 millions \$.

## Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées

Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 30 avril 2006 reflètent surtout les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation.

Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 30 avril 2005 reflètent surtout :

- les flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation de 60 millions \$.

En partie compensés par :

- les flux de trésorerie provenant des activités d'investissement et de financement totalisant 49 millions \$.

Par suite des éléments ci-dessus, les espèces et quasi-espèces totalisaient 2,2 milliards \$ au 30 avril 2006, en regard de 2,9 milliards \$ au 31 janvier 2006.

## VI SOURCES DE FINANCEMENT

Les détails des montants disponibles et des montants prélevés sur les facilités de crédit bancaires au 30 avril 2006 et au 31 janvier 2006 figurent à la note 6 – Emprunts à court terme, afférente aux états financiers consolidés intermédiaires.

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 actions privilégiées et de combler d'autres besoins financiers prévus.

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

	Facilités de crédit		Espèces et quasi-espèces <sup>(1)</sup>	Disponibles à court terme
	Confirmées	Montants disponibles		
<b>30 avril 2006</b>	<b>5 443 \$</b>	<b>1 230 \$</b>	<b>2 152 \$</b>	<b>3 382 \$</b>
31 janvier 2006	5 282 \$	1 033 \$	2 917 \$	3 950 \$

<sup>(1)</sup> Incluant des espèces et quasi-espèces de 1,0 milliard \$ requises pour répondre aux exigences minimums de liquidités (en vertu de la facilité de crédit syndiquée nord-américaine) à la fin de chaque trimestre.

La fluctuation des sources de financement disponibles à court terme était comme suit pour le trimestre terminé le 30 avril 2006 :

Solde au 31 janvier 2006	3 950 \$
Flux de trésorerie disponibles	(539)
Remboursement net de dette à long terme	(321)
Écart de conversion sur les facilités de crédit confirmées découlant du raffermisssement de l'euro par rapport au dollar américain	161
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces	66
Flux de trésorerie liés aux activités abandonnées	44
Réduction des lettres de crédit prélevées (déduction faite de l'incidence des fluctuations de taux de change)	36
Autres	(15)
<b>Solde au 30 avril 2006</b>	<b>3 382 \$</b>

Au 30 avril 2006, la Société respectait les clauses restrictives de ses conventions d'emprunt.

## VII ARRANGEMENTS FINANCIERS

### Soutien au financement provisoire

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, un organisme gouvernemental a consenti à des clients du financement totalisant 199 millions \$ échéant à diverses dates jusqu'au 31 juillet 2006. Les fonds obtenus ont servi à financer un pourcentage du prix de vente des avions. Le solde du prix de vente, totalisant 25 millions \$, financé par la Société de façon subordonnée, est inclus dans Financement d'avions (portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux) au 30 avril 2006. La Société s'est engagée à consentir du financement permanent à ces clients s'il leur est impossible d'obtenir du financement permanent de tiers. Cet engagement est inclus dans les engagements de financement de 2,1 milliards \$ décrits à la note 15 d) afférente aux états financiers consolidés intermédiaires.

## RASPRO

Comme le présentait le rapport annuel de la Société, il a été décelé, au cours de l'exercice précédent, que les flux de trésorerie de la structure RASPRO seraient différents des prévisions. Après la fin du présent trimestre, la Société et son mandataire, Wachovia Capital Markets, LLC, ont convenu de certaines mesures qui doivent être prises afin de rajuster les flux de trésorerie de RASPRO. Ces mesures consistent essentiellement en des paiements additionnels à verser à la structure RASPRO par diverses parties (y compris des parties non affiliées à la Société). La participation de la Société dans les paiements additionnels consiste en l'achat de droits, détenus dans la structure RASPRO, dans une tranche de la valeur résiduelle de certains avions. Le prix d'achat devant être payé par la Société totalise 23 millions \$. Les mesures envisagées devraient se conclure au cours du deuxième trimestre du présent exercice. L'incidence des mesures envisagées sur la provision pour éventualités n'a pas été importante pour le trimestre terminé le 30 avril 2006.

RASPRO est assujettie aux règles de consolidation applicables aux entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») qui exigent que les détenteurs de droits variables réévaluent la pertinence de la consolidation lorsque certains événements surviennent. Les mesures envisagées ci-dessus constitueront, selon les règles régissant les EDDV, une révision du statut de l'entité. La Société, étant un détenteur de droits variables, réévaluera la pertinence de consolider cette entité lorsque les rajustements aux flux de trésorerie seront effectués. La Société ne prévoit pas consolider RASPRO par suite des mesures envisagées.

## VIII TAUX DE CHANGE

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

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

	<b>30 avril 2006</b>	31 janvier 2006	Augmentation
Euro	<b>1,2624</b>	1,2157	4 %
Dollar canadien	<b>0,8926</b>	0,8742	2 %
Livre sterling	<b>1,8218</b>	1,7814	2 %

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

	<b>2006</b>	2005	Augmentation (diminution)
Euro	<b>1,2081</b>	1,3065	(8) %
Dollar canadien	<b>0,8697</b>	0,8131	7 %
Livre sterling	<b>1,7537</b>	1,8971	(8) %

## IX DONNÉES RELATIVES AUX ACTIONS

Le tableau suivant présente les données relatives aux actions autorisées, émises et en circulation au 30 avril 2006 :

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) <sup>(1)</sup>	1 892 000 000	318 497 912
Actions classe B (droits de vote limités) <sup>(2)</sup>	1 892 000 000	1 426 535 056
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	2 597 907
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	9 402 093
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

Le tableau suivant présente les données relatives aux options d'achat d'actions et aux unités d'actions fondées sur le rendement (« UAR ») au 30 avril 2006.

Options émises et en cours en vertu de régimes d'options d'achat d'actions	41 595 400
UAR émises et en cours en vertu du régime d'UAR	3 920 844

## X PRINCIPALES DONNÉES TRIMESTRIELLES

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

	2007		2006		2005			
	Premier trimestre	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre
Revenus	3 526 \$	4 035 \$	3 301 \$	3 633 \$	3 757 \$	4 725 \$	3 558 \$	3 805 \$
Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies, après impôts	21 \$	85 \$	(1) \$	10 \$	41 \$	47 \$	3 \$	12 \$
Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, après impôts	3	1	(8)	107	14	9	7	11
Bénéfice net (perte nette)	24 \$	86 \$	(9) \$	117 \$	55 \$	56 \$	10 \$	23 \$
Bénéfice (perte) par action :								
De base et dilué(e)								
Découlant des activités poursuivies	0,01 \$	0,05 \$	- \$	- \$	0,02 \$	0,02 \$	- \$	- \$
Bénéfice net (perte nette)	0,01 \$	0,05 \$	(0,01) \$	0,06 \$	0,03 \$	0,03 \$	- \$	0,01 \$

### 29 mai 2006

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

*Bombardier, Bombardier 415, Bombardier Global 5000, Challenger, Challenger 300, Challenger 604, Challenger 800, Challenger 850, CL-215, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ705, CRJ900, C Series, EBI, FLEXITY, Flexjet, Global, Global Express, Global Express XRS, Learjet, Learjet 40, Learjet 40 XR, Learjet 45, Learjet 45 XR, Learjet 60, Learjet 60 XR, MITRAC, Q200, Q300, Q400, Skyjet 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](http://www.bombardier.com)

An English edition is available upon request to the Public Affairs Department, or on the website at [www.bombardier.com](http://www.bombardier.com) under Investor Relations.



# BOMBARDIER INC.

## BILANS CONSOLIDÉS

(Non vérifiés)

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

	Notes	30 avril 2006	31 janvier 2006
<b>Actif</b>			
Espèces et quasi-espèces	6	2 152 \$	2 917 \$
Débiteurs		1 767	1 684
Financement d'avions	2	1 567	1 450
Stocks	3	4 217	3 805
Immobilisations corporelles		3 111	3 090
Écart d'acquisition		2 212	2 142
Frais reportés - programme de multipropriété		275	270
Impôts sur les bénéfices reportés		694	653
Actif au titre des prestations constituées		378	384
Actifs détenus à des fins de vente	4	174	237
Autres actifs	5	853	843
		<b>17 400 \$</b>	<b>17 475 \$</b>
<b>Passif</b>			
Créditeurs et frais courus	7	6 873 \$	6 859 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	3	2 265	2 191
Revenus reportés - programme de multipropriété		333	325
Impôts sur les bénéfices reportés		10	9
Dette à long terme	8	4 489	4 747
Passif au titre des prestations constituées		916	877
Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente	4	20	42
		<b>14 906</b>	<b>15 050</b>
<b>Capitaux propres</b>			
Actions privilégiées			
Émises et en circulation :			
Série 2 : 2 597 907		51	51
Série 3 : 9 402 093		148	148
Série 4 : 9 400 000		148	148
Actions ordinaires			
Émises et en circulation :			
Classe A : 318 497 912 (319 260 212 au 31 janvier 2006)		29	29
Classe B : 1 431 969 056 (1 431 206 756 au 31 janvier 2006)		1 413	1 413
Achetées et détenues en mains tierces en vertu du régime d'unités d'actions fondé sur le rendement : 5 434 000 classe B		(14)	(14)
Surplus d'apport		23	20
Bénéfices non répartis		542	525
Écart de conversion		154	105
		<b>2 494</b>	<b>2 425</b>
		<b>17 400 \$</b>	<b>17 475 \$</b>

Engagements et éventualités

15

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 DES RÉSULTATS ET BÉNÉFICES NON RÉPARTIS CONSOLIDÉS**

(Non vérifiés)

Pour les trois mois terminés les 30 avril

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

	Notes	2006	2005
(Redressé - note 1)			
<b>Revenus</b>			
Fabrication		2 516 \$	2 799 \$
Services		627	624
Autres		383	334
		<b>3 526</b>	<b>3 757</b>
Coût des ventes		3 043	3 277
Frais de vente et d'administration		208	212
Recherche et développement		45	40
Amortissement		128	132
Éléments spéciaux	10	24	(8)
		<b>3 448</b>	<b>3 653</b>
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant ce qui suit :		78	104
Revenus de financement	11	(39)	(33)
Dépenses de financement	11	88	87
Bénéfice découlant des activités poursuivies avant impôts sur les bénéfices		29	50
Impôts sur les bénéfices		8	9
Bénéfice découlant des activités poursuivies		21	41
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	4	3	14
<b>Bénéfice net</b>		<b>24 \$</b>	<b>55 \$</b>
<b>Bénéfice par action :</b>	12		
De base et dilué			
Découlant des activités poursuivies		0,01 \$	0,02 \$
Bénéfice net		0,01 \$	0,03 \$
<b>Bénéfices non répartis au début de la période</b>		<b>525 \$</b>	<b>301 \$</b>
Bénéfice net		24	55
Dividendes sur actions privilégiées		(7)	(6)
<b>Bénéfices non répartis à la fin de la période</b>		<b>542 \$</b>	<b>350 \$</b>

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 DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS**

(Non vérifiés)

Pour les trois mois terminés les 30 avril

(En millions de dollars américains)

	Notes	2006	2005
(Redressé - note 1)			
<b>Activités d'exploitation</b>			
Bénéfice découlant des activités poursuivies		21 \$	41 \$
Éléments hors caisse :			
Amortissement		128	132
Pertes sur créances	2	8	2
Impôts sur les bénéfices reportés		(14)	16
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles		-	(1)
Rémunération à base d'actions	9	3	2
Éléments spéciaux	10	24	(8)
Variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation	13	(600)	(324)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation		(430)	(140)
<b>Activités d'investissement</b>			
Acquisitions d'immobilisations corporelles		(110)	(65)
Cessions d'immobilisations corporelles		1	2
Autres		(11)	29
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(120)	(34)
<b>Activités de financement</b>			
Produits de l'émission de dette à long terme		-	6
Remboursements de dette à long terme		(321)	(29)
Dividendes versés		(7)	(6)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(328)	(29)
Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces		66	(20)
Flux de trésorerie découlant des activités poursuivies		(812)	(223)
Flux de trésorerie découlant des activités abandonnées	4	44	11
<b>Diminution nette des espèces et quasi-espèces</b>		<b>(768)</b>	<b>(212)</b>
<b>Espèces et quasi-espèces au début de la période</b>		<b>2 922</b>	<b>2 355</b>
<b>Espèces et quasi-espèces à la fin de la période<sup>(1)</sup></b>		<b>2 154 \$</b>	<b>2 143 \$</b>
<sup>(1)</sup> Composées des éléments suivants :			
Espèces et quasi-espèces liées aux :			
Activités poursuivies		2 152 \$	2 133 \$
Activités abandonnées	4	2	10
		<b>2 154 \$</b>	<b>2 143 \$</b>
<b>Information supplémentaire</b>			
Espèces payées pour :			
Intérêts		73 \$	89 \$
Impôts sur les bénéfices		20 \$	11 \$

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 terminé le 30 avril 2006

(Non vérifié)

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

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

## 1. MODE DE PRÉSENTATION

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR ») pour les états financiers consolidés intermédiaires et suivent les mêmes conventions et méthodes comptables que les plus récents états financiers consolidés annuels. 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 2006.

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

Au cours de l'exercice 2006, la Société a continué de mettre en œuvre sa stratégie visant à réduire les activités de Bombardier Capital (« BC »), et les résultats de BC ne sont plus présentés séparément depuis le quatrième trimestre de l'exercice 2006. Les modifications les plus importantes au mode de présentation des états financiers consolidés intermédiaires de la Société comprennent les suivantes :

- **Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente** – Les activités de financement de stocks, de maisons usinées au bilan et hors bilan, de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan de BC sont présentées à titre d'activités abandonnées dans les états des résultats et des flux de trésorerie consolidés, et les actifs et passifs connexes sont présentés à titre d'actifs détenus à des fins de vente et de passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente dans des postes distincts des bilans consolidés (se reporter à la note 4 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente).
- **Financement d'avions** – Les activités principales de BC, composées du financement d'avions commerciaux, et les activités de prêts relatifs aux avions d'affaires, sont gérées par le secteur Aéronautique (« Aéronautique ») et, par conséquent, ces activités font partie des résultats de ce secteur. Les portefeuilles de BC liés à ces activités sont inclus dans Financement d'avions, avec les autres actifs liés au financement d'avions de Aéronautique. Les activités restantes de BC ne sont pas significatives, et les actifs connexes sont compris dans les Autres actifs aux bilans consolidés.
- **Présentation de BC** – La situation financière, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie de BC ne sont plus présentés dans des colonnes distinctes dans les bilans, les états des résultats et les états des flux de trésorerie consolidés.
- **Revenus de financement et Dépenses de financement** – Les intérêts créditeurs, y compris les intérêts créditeurs générés par les portefeuilles de l'ancien secteur BC, sont présentés dans Revenus de financement. Les intérêts créditeurs de BC étaient auparavant inclus dans Revenus de financement et les autres intérêts créditeurs, dans Intérêts débiteurs, montant net. Les intérêts débiteurs sur la dette à long terme de l'ancien secteur BC, auparavant inclus dans Coût des ventes, sont présentés dans Dépenses de financement. En outre, certains frais de financement qui figuraient dans le coût des ventes de Aéronautique ont été reclassés dans Dépenses de financement.

Bombardier Inc. et ses filiales exercent leurs activités dans deux secteurs distincts, le secteur aéronautique et le secteur transport (« Transport »), chacun se caractérisant par un cycle d'exploitation particulier; par conséquent, les bilans consolidés ne sont pas classifiés. La date de fin d'exercice de la plupart des entités légales de

Transport est le 31 décembre. Ainsi, la Société consolide les activités de Transport avec le reste de ses activités avec un décalage d'un mois. Dans la mesure où des opérations ou des événements importants se produisent au cours de la période de décalage d'un mois, les états financiers consolidés intermédiaires de la Société sont rajustés en conséquence.

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour le présent trimestre.

## 2. FINANCEMENT D'AVIONS

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

	30 avril 2006		31 janvier 2006	
Avions commerciaux				
Financement provisoire <sup>(1)</sup>				
Prêts	360	\$	435	\$
Créances liées à des contrats de location	529		388	
	889		823	
Financement à long terme				
Prêts	303		278	
Créances liées à des contrats de location <sup>(2)</sup>	104		104	
	407		382	
Prêts – avions d'affaires <sup>(3)</sup>	52		58	
Prêts et créances liées à des contrats de location – total	1 348		1 263	
Provision pour pertes sur créances	(99)		(91)	
	1 249		1 172	
Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation	278		230	
Placements dans des structures de financement	40		48	
	1 567	\$	1 450	\$

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

<sup>(2)</sup> Comprend 52 millions \$ en créances liées à des contrats de location relatifs à des entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») consolidées au 30 avril 2006 (67 millions \$ au 31 janvier 2006).

<sup>(3)</sup> Ce portefeuille est en voie d'être liquidé.

**Prêts et créances liées à des contrats de location** – Le financement consenti à trois transporteurs aériens représentait environ 46 % du total des prêts et créances liées à des contrats de location au 30 avril 2006 (trois transporteurs aériens représentant 41 % au 31 janvier 2006). Les prêts et les créances liées à des contrats de location sont généralement garantis par les actifs connexes.

**Provision pour pertes sur créances** – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les périodes de trois mois terminées les 30 avril :

	2006		2005	
Solde au début de la période	91	\$	109	\$
Pertes sur créances	8		2	
Montants radiés, après recouvrements	-		(9)	
Solde à la fin de la période	99	\$	102	\$

Les prêts et créances liées à des contrats de location douteux s'élevaient à 230 millions \$ au 30 avril 2006 (237 millions \$ au 31 janvier 2006).

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

	30 avril 2006		31 janvier 2006	
	Coût	Valeur comptable nette	Coût	Valeur comptable nette
Avions commerciaux d'occasion	313 \$	226 \$	292 \$	190 \$
Avions d'affaires d'occasion	58	52	42	40
	<b>371 \$</b>	<b>278 \$</b>	<b>334 \$</b>	<b>230 \$</b>

### 3. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 avril 2006	31 janvier 2006
Contrats à long terme	1 698 \$	1 517 \$
Programmes aéronautiques	1 592	1 468
Produits finis <sup>(1)</sup>	927	820
	<b>4 217 \$</b>	<b>3 805 \$</b>

<sup>(1)</sup> Les produits finis comprenaient deux avions neufs non rattachés à une commande ferme et onze avions d'occasion totalisant 114 millions \$ au 30 avril 2006 (six avions neufs et huit avions d'occasion totalisant 155 millions \$ au 31 janvier 2006).

Les coûts engagés et les marges comptabilisées sur les contrats à long terme ainsi que les coûts engagés pour les programmes aéronautiques en cours s'établissaient à respectivement 3428 millions \$ et 2400 millions \$ au 30 avril 2006 (respectivement 3378 millions \$ et 2341 millions \$ au 31 janvier 2006).

Les avances reçues et les facturations progressives liées aux contrats à long terme et aux programmes aéronautiques en cours totalisaient respectivement 3474 millions \$ et 1329 millions \$ au 30 avril 2006 (respectivement 3534 millions \$ et 1391 millions \$ au 31 janvier 2006) dont respectivement 1744 millions \$ et 521 millions \$ constituent un passif présenté à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes au 30 avril 2006 (respectivement 1673 millions \$ et 518 millions \$ au 31 janvier 2006).

### 4. ACTIVITÉS ABANDONNÉES ET ACTIFS DÉTENUS À DES FINS DE VENTE

Les activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente comprennent les activités de BC qui suivent :

- financement de stocks, activités vendues en mai 2005;
- maisons usinées au bilan, activités vendues en juillet 2005;
- maisons usinées hors bilan, transfert des droits et des obligations de gestion achevé en mars 2006; et
- financement de biens de consommation et de wagons à marchandises au bilan et hors bilan.

Les actifs et les passifs connexes ont été présentés à titre d'actifs détenus à des fins de vente et de passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente dans des postes distincts aux bilans consolidés, et les résultats d'exploitation connexes ont été présentés à titre d'activités abandonnées à l'état des résultats et à l'état des flux de trésorerie consolidés pour toutes les périodes présentées.

Les actifs détenus à des fins de vente et les passifs liés à ces actifs étaient comme suit aux :

	30 avril 2006	31 janvier 2006
<b>Actif</b>		
Espèces et quasi-espèces	2 \$	5 \$
Débiteurs	14	58
Impôts sur les bénéfices reportés	31	33
Autres actifs <sup>(1)</sup>	127	141
	<b>174 \$</b>	<b>237 \$</b>
<b>Passif</b>		
Créditeurs et frais courus	20 \$	40 \$
Dette à long terme	-	2
	<b>20 \$</b>	<b>42 \$</b>

<sup>(1)</sup> Comprend 70 millions \$ de débiteurs financiers et 31 millions \$ d'actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation au 30 avril 2006 (respectivement 77 millions \$ et 31 millions \$ au 31 janvier 2006).

Les résultats d'exploitation, y compris les intérêts débiteurs alloués, étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2006	2005
Revenus - Autres	25 \$	78 \$
Coût des ventes	17	41
Frais de vente et d'administration	4	16
Amortissement	-	1
	<b>21</b>	<b>58</b>
Bénéfice avant impôts sur les bénéfices	4	20
Impôts sur les bénéfices	1	6
	<b>3 \$</b>	<b>14 \$</b>

Les flux de trésorerie découlant des activités abandonnées étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2006	2005
Activités d'exploitation	46 \$	60 \$
Activités d'investissement	-	(39)
Activités de financement	(2)	(10)
	<b>44 \$</b>	<b>11 \$</b>

## 5. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 avril 2006	31 janvier 2006
Frais payés d'avance	156 \$	178 \$
Actifs incorporels à durée de vie utile limitée, déduction faite de l'amortissement cumulé de 101 millions \$ au 30 avril 2006 (94 millions \$ au 31 janvier 2006)	150	148
Placements dans des sociétés sous influence notable <sup>(1)</sup>	120	97
Placements dans des titres	87	91
Encaisse affectée <sup>(2)</sup>	81	81
Portefeuilles en liquidation progressive <sup>(3)</sup>	32	41
Placement en actions privilégiées de l'ancien secteur Produits récréatifs de la Société	30	30
Instruments financiers dérivés	30	28
Dépôts	19	14
Autres	148	135
	<b>853 \$</b>	<b>843 \$</b>

<sup>(1)</sup> Liés à Transport.

<sup>(2)</sup> Comprend 70 millions \$ en encaisse affectée liée aux EDDV consolidées au 30 avril 2006 et au 31 janvier 2006.

<sup>(3)</sup> Principalement composés du portefeuille de matériel industriel de BC.

## 6. EMPRUNTS À COURT TERME

En vertu d'ententes auprès de syndicats bancaires, la Société doit respecter certaines clauses financières, y compris, à compter du deuxième trimestre de l'exercice 2006, des liquidités minimales de 1,0 milliard \$ en espèces et quasi-espèces à la fin de chacun des trimestres. Les clauses financières applicables (calculées en excluant l'ancien secteur BC) étaient respectées au 30 avril 2006 et au 31 janvier 2006.

Les facilités de crédit, ainsi que leurs échéances, étaient comme suit au 30 avril 2006 :

	Montants confirmés	Montants prélevés	Lettres de crédit prélevées	Montants disponibles	Échéance (exercice)
Européenne	3 977 <sup>(1)</sup> \$	- \$	3 091 \$	886 \$	2008
Lettres de crédit européennes	366 <sup>(2)</sup>	s.o.	338	28	2008-2009
Nord-américaine	1 100	-	784	316	2008
	<b>5 443 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>4 213 \$</b>	<b>1 230 \$</b>	

s.o. : sans objet.

<sup>(1)</sup> 3150 millions €.

<sup>(2)</sup> 290 millions €.

Les facilités de crédit, ainsi que leurs échéances, étaient comme suit au 31 janvier 2006 :

	Montants confirmés	Montants prélevés	Lettres de crédit prélevées	Montants disponibles	Échéance (exercice)
Européenne	3 829 <sup>(1)</sup> \$	- \$	3 160 \$	669 \$	2008
Lettres de crédit européennes	353 <sup>(2)</sup>	s.o.	327	26	2008-2009
Nord-américaine	1 100	-	762	338	2008
	<b>5 282 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>4 249 \$</b>	<b>1 033 \$</b>	

s.o. : sans objet.

<sup>(1)</sup> 3150 millions €.

<sup>(2)</sup> 290 millions €.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans les tableaux ci-dessus, la Société avait des lettres de crédit totalisant 105 millions \$ au 30 avril 2006 (79 millions \$ au 31 janvier 2006).

## 7. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les créiteurs et frais courus étaient comme suit aux :

	30 avril 2006	31 janvier 2006
Créiteurs	1 932 \$	1 944 \$
Mesures incitatives à la vente <sup>(1)</sup>	1 261	1 252
Frais courus	1 096	987
Garanties de produits	992	970
Salaires et avantages sociaux à payer	410	395
Impôts sur les bénéfices et autres taxes	206	240
Intérêts	138	130
Indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire	109	129
Provisions pour obligations de rachat <sup>(2)</sup>	70	70
Part des actionnaires sans contrôle	45	28
Autres	614	714
	<b>6 873 \$</b>	<b>6 859 \$</b>

<sup>(1)</sup> Composées de la provision pour garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle et d'options de reprise ainsi que d'autres provisions et obligations associées à la vente d'avions (voir la note 15 – Engagements et éventualités).

<sup>(2)</sup> Voir la note 15 – Engagements et éventualités.



**Indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire et autres coûts connexes** – Les variations de la provision pour indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire et autres coûts connexes ont été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril 2006 et 2005 :

	Indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire		
		Autres	Total
<b>Solde au 31 janvier 2006</b>	<b>129</b>	<b>30</b>	<b>159</b>
<b>Charge du trimestre<sup>(1)</sup></b>	<b>4</b>	<b>20</b>	<b>24</b>
<b>Variations des estimations<sup>(1)</sup></b>	<b>(12)</b>	<b>-</b>	<b>(12)</b>
<b>Montants versés</b>	<b>(15)</b>	<b>(27)</b>	<b>(42)</b>
<b>Incidence des fluctuations de taux de change</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
<b>Solde au 30 avril 2006</b>	<b>109</b>	<b>24</b>	<b>133</b>

<sup>(1)</sup> La charge de 24 millions \$ a été comptabilisée dans les éléments spéciaux de Transport (voir la note 10 – Éléments spéciaux) et la variation des estimations de 12 millions \$ a été comptabilisée dans le coût des ventes de Aéronautique.

	Indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire		
		Autres	Total
<b>Solde au 31 janvier 2005</b>	<b>251</b>	<b>17</b>	<b>268</b>
<b>Charge du trimestre<sup>(1)</sup></b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>20</b>
<b>Variations des estimations<sup>(1)</sup></b>	<b>-</b>	<b>(27)</b>	<b>(27)</b>
<b>Montants reçus (versés)</b>	<b>(37)</b>	<b>26</b>	<b>(11)</b>
<b>Incidence des fluctuations de taux de change</b>	<b>(2)</b>	<b>-</b>	<b>(2)</b>
<b>Solde au 30 avril 2005</b>	<b>220</b>	<b>28</b>	<b>248</b>

<sup>(1)</sup> Dont un revenu net de 8 millions \$ a été comptabilisé dans les éléments spéciaux de Transport (voir la note 10 – Éléments spéciaux) et une charge de 1 million \$ a été comptabilisée dans le coût des ventes de Aéronautique.

## 8. DETTE À LONG TERME

Au 30 avril 2006, la dette à long terme de la Société comprenait un montant de 65 millions \$ de dette à long terme liée à des EDDV consolidées (80 millions \$ au 31 janvier 2006) relativement à des structures existant avant le 1<sup>er</sup> mai 2004.

En février 2006, la Société a remboursé à l'échéance des débetures totalisant 175 millions £ (305 millions \$).

## 9. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

### Régimes d'options d'achat d'actions

Au 30 avril 2006 et au 31 janvier 2006, il y avait respectivement 41 595 400 et 53 323 900 options émises et en cours. Aucune option n'a été exercée au cours des trimestres terminés les 30 avril 2006 et 2005.

Une charge de rémunération de 2 millions \$ a été comptabilisée au cours de chacun des trimestres terminés les 30 avril 2006 et 2005 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions.

Toutes les attributions accordées ou modifiées avant le 1<sup>er</sup> février 2003 sont comptabilisées comme des opérations portant sur les capitaux propres. Aucune charge de rémunération n'est comptabilisée dans les états des résultats consolidés pour ces attributions.

### Régime d'unités d'actions fondé sur le rendement

Au 30 avril 2006 et au 31 janvier 2006, respectivement 3 920 844 et 4 014 082 unités d'actions fondées sur le rendement (« UAR ») étaient émises et en cours.

Une charge de rémunération de 1 million \$ a été comptabilisée au cours du trimestre terminé le 30 avril 2006 à l'égard du régime d'UAR (néant pour la période correspondante de l'exercice précédent).

## 10. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2006		2005
Indemnités de départ et autres coûts liés à la cessation d'emploi pour départ involontaire	4	\$	7
Autres <sup>(1)</sup>	20		(15)
	24		(8)
Recouvrement d'impôts sur les bénéfiques	(2)		(5)
	22	\$	(13)
			\$

<sup>(1)</sup> Composés de frais de résiliation de contrats et de coûts environnementaux, ainsi que d'autres coûts. Pour le trimestre terminé le 30 avril 2005, composés aussi de gains non imposables réalisés lors de la vente de terrains et d'immeubles, totalisant 27 millions \$.

Les éléments spéciaux ont trait aux activités de restructuration visant à réduire la structure des coûts de Transport. Au 30 avril 2006, le plan de restructuration était essentiellement achevé, et toutes les charges connexes, totalisant 633 millions \$, avaient été comptabilisées. Environ 7700 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris les employés contractuels, avaient été abolis au 30 avril 2006.

## 11. REVENUS DE FINANCEMENT ET DÉPENSES DE FINANCEMENT

Les revenus de financement et les dépenses de financement de la Société ont été comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2006		2005
<b>Revenus de financement</b>			
Prêts et créances liées à des contrats de location – après incidence des instruments de couverture	(22)	\$	(21)
Espèces et quasi-espèces	(15)		(8)
Autres	(2)		(4)
	(39)	\$	(33)
			\$
<b>Dépenses de financement</b>			
Intérêts débiteurs – dette à long terme, après incidence des instruments de couverture	64	\$	68
Désactualisation de l'obligation liée aux mesures incitatives à la vente, incluant les passifs éventuels	16		16
Autres	8		3
	88	\$	87
			\$

## 12. BÉNÉFICE PAR ACTION

Le bénéfice par action de base et dilué était calculé comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

(Nombre d'actions en milliers)	2006	2005
Bénéfice découlant des activités poursuivies	21 \$	41 \$
Dividendes sur actions privilégiées, après impôts	(7)	(6)
Bénéfice découlant des activités poursuivies attribué aux porteurs d'actions ordinaires	14	35
Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts	3	14
Bénéfice attribué aux porteurs d'actions ordinaires	17 \$	49 \$
<b>Nombre moyen pondéré de base et dilué d'actions ordinaires en circulation</b>	<b>1 745 033</b>	<b>1 750 467</b>
Bénéfice par action de base et dilué :		
Découlant des activités poursuivies	0,01 \$	0,02 \$
Découlant des activités abandonnées	-	0,01
	<b>0,01 \$</b>	<b>0,03 \$</b>

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions a été exclue du calcul du bénéfice dilué par action dans le tableau ci-dessus, étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou aux seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société pour les périodes présentées.

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

La variation nette des soldes hors caisse liés à l'exploitation était comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2006	2005
Débiteurs	(56) \$	(31) \$
Financement d'avions	(113)	(78)
Stocks	(370)	(176)
Frais reportés – programme de multipropriété	(5)	(54)
Créditeurs et frais courus	(115)	(51)
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes	22	(27)
Revenus reportés – programme de multipropriété	8	66
Passif au titre des prestations constituées, montant net	27	6
Autres actifs	2	21
	<b>(600) \$</b>	<b>(324) \$</b>

## 14. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

Les composantes du coût des avantages étaient comme suit pour les trimestres terminés les 30 avril :

	2006		2005	
	Prestations de retraite	Autres avantages	Prestations de retraite	Autres avantages
Coût des services rendus au cours de la période	51 \$	3 \$	42 \$	3 \$
Intérêts débiteurs	74	5	73	5
Rendement prévu des actifs des régimes	(70)	-	(60)	-
Amortissement du coût des services passés	2	-	1	-
Amortissement de la perte actuarielle	24	4	19	3
Gain de compression	-	-	-	(1)
	<b>81 \$</b>	<b>12 \$</b>	<b>75 \$</b>	<b>10 \$</b>

## 15. 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 important de risques. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des déboursés prévus par la Société.

	30 avril 2006		31 janvier 2006	
	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations <sup>(1)</sup>	Risque éventuel maximal	Provisions et obligations <sup>(1)</sup>
<b>Ventes d'avions</b>				
Crédit (a)	1 393	\$	1 409	\$
Valeur résiduelle (a)	2 585		2 565	
Risques mutuellement exclusifs <sup>(2)</sup>	(887)		(892)	
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	3 091	\$	3 082	\$
Options de reprise (b)	1 336		1 230	12
<b>Autres<sup>(3)</sup></b>				
Crédit et valeur résiduelle (e)	173	-	170	-
Obligations de rachat (f)	169	70	165	70
Garanties d'exécution (g)	558	-	938	-

<sup>(1)</sup> Incluses dans les créiteurs et frais courus.

<sup>(2)</sup> Certaines garanties portant sur la valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont venues à échéance sans être exercées et, par conséquent, les montants de ces garanties ne doivent pas être additionnés pour établir le risque combiné maximal de la Société.

<sup>(3)</sup> 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 découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles pour réduire le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes anticipées ont été établies pour tenir compte des risques liés à ces garanties après avoir pris en considération l'incidence de la valeur estimative de revente des avions, laquelle est fondée sur des évaluations indépendantes de tiers, du produit anticipé d'autres actifs couvrant de tels risques ainsi que des passifs pouvant servir à couvrir ces risques. Le produit anticipé de la vente des actifs donnés en sûreté devrait couvrir l'ensemble des risques de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu des provisions et passifs déjà constitués.

### Ventes d'avions

**a) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle** – La Société fournit des garanties de crédit sous forme de garanties de paiement de loyer 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 au cours de diverses périodes jusqu'à l'exercice 2026. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit éventuel est lié à des clients exploitant des lignes aériennes commerciales. Le risque de crédit relatif à trois clients de l'aviation commerciale représentait 61 % du total du risque de crédit maximal au 30 avril 2006. 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, la Société offre des garanties portant sur la valeur résiduelle d'avions à la date d'échéance de certaines ententes de financement et de location. Ces garanties prévoient un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu d'une garantie portant sur la valeur résiduelle ne peut être faite qu'à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties portant sur la valeur résiduelle en cours au 30 avril 2006 ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées :

Moins d'un an	13 \$
De 1 an à 5 ans	156
De 6 à 10 ans	623
De 11 à 15 ans	992
Par la suite	801
	2 585 \$

**b) Options de reprise** – Relativement à la vente d'avions neufs, la Société fournit, de temps à autre, des options de reprise aux clients. Ces options offrent aux clients de rendre leur avion d'occasion, à un montant prédéterminé et pendant une période prédéterminée, moyennant 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 30 avril 2006 :

Moins d'un an	978 \$
De 1 an à 3 ans	178
De 4 à 5 ans	145
Par la suite	35
	1 336 \$

La Société réévalue ses engagements d'achat d'avions découlant des options de reprise à la lumière de la juste valeur prévue des avions et comptabilise les pertes anticipées à l'état des résultats. La juste valeur d'un avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information recueillie sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire. Les provisions relatives aux pertes anticipées sur les options de reprise ont totalisé 10 millions \$ au 30 avril 2006 (11 millions \$ au 31 janvier 2006). Ces provisions ont été établies selon la probabilité que ces options seront exercées. De plus, la Société avait constitué une provision de 4 millions \$ au 30 avril 2006 (1 million \$ au 31 janvier 2006) à l'égard des options de reprise relatives à des commandes fermes d'avions neufs.

**c) Options de vente multipropriété** – En vertu du programme nord-américain de multipropriété *Flexjet*, la Société offre à ses clients l'option de revendre leurs parts d'avion à la juste valeur estimative au cours d'une période prédéterminée à compter de la date d'achat. L'engagement de la Société visant le rachat de parts d'avion fondé sur les justes valeurs actuelles estimatives totalisait 594 millions \$ au 30 avril 2006 (573 millions \$ au 31 janvier 2006). 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 consentir du financement dans le cadre de la vente future d'avions dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2010 et relativement à une facilité de financement hors bilan de 199 millions \$, qui, déduction faite du financement par des tiers déjà en place, s'élevait à 2,1 milliards \$ au 30 avril 2006 (2,2 milliards \$ au 31 janvier 2006). La Société réduit ses risques de taux d'intérêt et de crédit en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement qui doivent être satisfaites par les parties faisant l'objet de la garantie avant que ces dernières puissent bénéficier de l'engagement de la Société, et en concluant des garanties de taux d'intérêt plafonds.

## Autres garanties

**e) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle** – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 46 millions \$ au 30 avril 2006 et au 31 janvier 2006. Cette garantie vient à échéance en 2026 et est relative à un client. De plus, à la date d'échéance de certaines ententes de financement et autres conventions, la Société avait fourni des garanties portant sur la valeur résiduelle, totalisant 127 millions \$ au 30 avril 2006 (124 millions \$ au 31 janvier 2006), principalement liées à Transport. La plupart de ces garanties peuvent être exercées en 2012.

**f) Obligations de rachat** – La Société a offert à certains prestataires de financement de Transport, le droit, sous certaines conditions, de revendre du matériel à la Société à des prix prédéterminés. Un montant de 169 millions \$ au 30 avril 2006 (165 millions \$ au 31 janvier 2006) était lié à deux ententes en vertu desquelles la Société peut être tenue, à compter de l'exercice 2009, de racheter le matériel au prestataire de financement en cas de défaut de paiement de la part du client. 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 des comptes de dépôt en garantie, lesquels, avec l'intérêt cumulé, devraient suffire à couvrir entièrement le risque de la Société. Une provision pour obligations de rachat totalisant 70 millions \$ avait été incluse dans les créateurs et frais courus au 30 avril 2006 et au 31 janvier 2006.

**g) Garanties d'exécution** – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats de 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 de tout manquement des autres partenaires. Ces projets prévoient normalement des contre-indemnités entre partenaires. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client. Le risque maximal de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait environ 184 millions \$ au 30 avril 2006 (178 millions \$ au 31 janvier 2006). Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur contractuelle totale revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque de la Société totaliserait environ 374 millions \$ au 30 avril 2006 (760 millions \$ au 31 janvier 2006). 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 de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces indemnités.

## **Opérations de cession-bail**

La Société a conclu des opérations de cession-bail avec des tiers principalement liées à des wagons à marchandises, une activité abandonnée (voir la note 4 – Activités abandonnées et actifs détenus à des fins de vente), ainsi qu'à des avions d'occasion. Les wagons à marchandises sont pour la plupart loués simultanément à des exploitants. Les garanties portant sur la valeur résiduelle, liées surtout aux avions d'occasion, totalisaient 52 millions \$ au 30 avril 2006 (43 millions \$ au 31 janvier 2006).

## **Contrats de location-exploitation**

La Société loue des bâtiments et du matériel et a pris en charge des contrats de location-exploitation d'avions lors de la vente d'avions neufs. Les garanties portant sur la valeur résiduelle connexes totalisaient 63 millions \$ au 30 avril 2006 et au 31 janvier 2006.

## **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 un recours modifié, 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. Bien que la Société ne puisse prédire l'issue d'un litige, selon l'information actuellement disponible, la Société est d'avis qu'elle dispose de défenses solides et a l'intention de défendre vigoureusement sa position.

La Société est aussi défenderesse dans certaines actions 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.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue des actions judiciaires en suspens au 30 avril 2006, selon les informations actuellement disponibles, la direction est d'avis que la résolution de ces actions judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

## 16. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Comme le présentait le rapport annuel de la Société, il a été décelé, au cours de l'exercice précédent, que les flux de trésorerie de la structure RASPRO seraient différents des prévisions. Après la fin du présent trimestre, la Société et son mandataire, Wachovia Capital Markets, LLC, ont convenu de certaines mesures qui doivent être prises afin de rajuster les flux de trésorerie de RASPRO. Ces mesures convenues consistent essentiellement en des paiements additionnels à verser à la structure RASPRO par diverses parties (y compris des parties non affiliées à la Société). La participation de la Société dans les paiements additionnels comprend l'achat de droits, détenus dans la structure RASPRO, dans une tranche de la valeur résiduelle de certains avions. Le prix d'achat devant être payé par la Société totalise 23 millions \$. Les mesures envisagées devraient se conclure au cours du deuxième trimestre du présent exercice. L'incidence des mesures envisagées sur la provision pour éventualités n'a pas été importante pour le trimestre terminé le 30 avril 2006.

RASPRO est assujettie aux règles de consolidation applicables aux EDDV qui exigent que les détenteurs de droits variables réévaluent la pertinence de la consolidation lorsque certains événements surviennent. Les mesures envisagées ci-dessus constitueront, selon les règles régissant les EDDV, une révision du statut de l'entité. La Société, étant un détenteur de droits variables, réévaluera la pertinence de consolider cette entité lorsque les rajustements aux flux de trésorerie seront effectués. La Société ne prévoit pas consolider RASPRO par suite des mesures envisagées.

## 17. INFORMATION SECTORIELLE

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

<b>Aéronautique</b>	<b>Transport</b>
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 biturbopropulseurs 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.	Transport est le chef de file mondial dans la fabrication de matériel de transport sur rail et la prestation de services connexes en plus d'offrir une gamme complète de véhicules de transport-passagers, de locomotives, de véhicules légers sur rail et de systèmes de transport automatisés. Il propose aussi des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des systèmes de transport et fournit des solutions de contrôle ferroviaire. Transport est également un prestataire de services d'entretien.

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 2006.

La direction évalue le rendement sectoriel selon le bénéfice avant revenus de financement et dépenses de financement et impôts sur les bénéfices.

Les dépenses du siège social sont allouées aux secteurs, généralement selon leurs revenus respectifs.

Les actifs sectoriels nets excluent les espèces et quasi-espèces, les impôts sur les bénéfices reportés et les actifs détenus à des fins de vente, et sont présentés déduction faite des crédettes et frais courus (excluant les intérêts à payer et les impôts sur les bénéfices), les avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes, les revenus reportés du programme de multipropriété et le passif au titre des prestations constituées.

Bombardier et Flexjet sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

## INFORMATION SECTORIELLE

Pour les trois mois terminés les 30 avril	Bombardier Inc.						
	Notes	consolidé		Aéronautique		Transport	
		2006	2005	2006	2005	2006	2005
		(Redressé - note 1)	(Redressé - note 1)				
Revenus							
Fabrication		2 516 \$	2 799 \$	1 499 \$	1 487 \$	1 017 \$	1 312 \$
Services		627	624	302	293	325	331
Autres		383	334	139	156	244	178
		3 526	3 757	1 940	1 936	1 586	1 821
Coût des ventes		3 043	3 277	1 660	1 665	1 383	1 612
Frais de vente et d'administration		208	212	97	96	111	116
Recherche et développement		45	40	25	19	20	21
Amortissement		128	132	103	104	25	28
Éléments spéciaux	10	24	(8)	-	-	24	(8)
		3 448	3 653	1 885	1 884	1 563	1 769
<b>Bénéfice découlant des activités poursuivies avant revenus et dépenses de financement, et impôts sur les bénéfices</b>		<b>78 \$</b>	<b>104 \$</b>	<b>55 \$</b>	<b>52 \$</b>	<b>23 \$</b>	<b>52 \$</b>
<b>Aux</b>		<b>30 avril 2006</b>	<b>31 janvier 2006</b>	<b>30 avril 2006</b>	<b>31 janvier 2006</b>	<b>30 avril 2006</b>	<b>31 janvier 2006</b>
<b>Actifs nets sectoriels</b>		<b>4 220 \$</b>	<b>3 637 \$</b>	<b>3 552 \$</b>	<b>3 205 \$</b>	<b>668 \$</b>	<b>432 \$</b>
Passifs alloués aux secteurs :							
Créditeurs et frais courus <sup>(1)</sup>		6 646	6 638				
Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes		2 265	2 191				
Revenus reportés - programme de multipropriété		333	325				
Passif au titre des prestations constituées		916	877				
Actifs non alloués aux secteurs :							
Espèces et quasi-espèces		2 152	2 917				
Impôts sur les bénéfices reportés		694	653				
Actifs détenus à des fins de vente		174	237				
<b>Total des actifs consolidés</b>		<b>17 400 \$</b>	<b>17 475 \$</b>				
<b>Acquisitions d'immobilisations corporelles</b>		<b>110 \$</b>	<b>65 \$</b>	<b>102 \$</b>	<b>52 \$</b>	<b>8 \$</b>	<b>13 \$</b>

<sup>(1)</sup> Exclut les intérêts et les impôts sur les bénéfices à payer totalisant respectivement 138 millions \$ et 89 millions \$ au 30 avril 2006 (130 millions \$ et 91 millions \$ au 31 janvier 2006) qui n'étaient pas alloués aux secteurs.