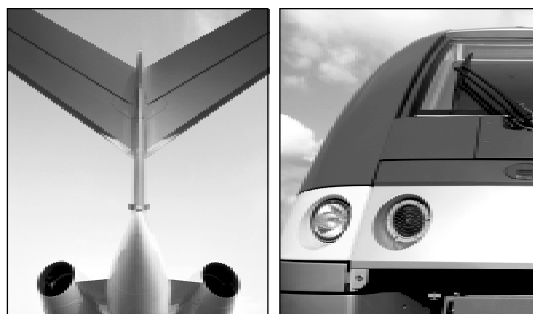


BOMBARDIER

TROISIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Neuf mois terminés le 31 octobre 2005



RAPPORT DE GESTION

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

Énoncés prospectifs

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

SOMMAIRE

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

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

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

- Rapprochement du BAIIA et du BAII, avant éléments spéciaux, avec le BAII – se reporter aux tableaux de l'analyse des résultats des secteurs aéronautique et transport.
- Rapprochement du BAI, avant éléments spéciaux, avec le BAII – se reporter au tableau des résultats consolidés de la section Sommaire.
- Rapprochement du bénéfice (perte) par action découlant des activités poursuivies, avant éléments spéciaux, au bénéfice (perte) par action découlant des activités poursuivies – se reporter au tableau de rapprochement du bénéfice (perte) par action découlant des activités poursuivies suivant le tableau des résultats consolidés de la section Sommaire.
- 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 rapport de gestion analysent les résultats de la Société d'après ces mesures de rendement et que cette présentation est conforme aux pratiques de l'industrie. La direction considère que les éléments spéciaux ne font pas partie du cours normal des activités quotidiennes de la Société ou qu'ils pourraient nuire à l'analyse des tendances.

Faits saillants du trimestre

- BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 27 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2005, en regard de 48 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Bénéfice par action découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux de 0,01 \$ l'action pour le trimestre terminé le 31 octobre 2005, comparativement à 0,02 \$ l'action pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- Perte nette de 9 millions \$, en regard d'un bénéfice net de 10 millions \$.
- Flux de trésorerie disponibles de 125 millions \$, une amélioration de 277 millions \$.
- Espèces et quasi-espèces de 2,5 milliards \$ au 31 octobre 2005.

Aéronautique

- BAI de 28 millions \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2005, contre 43 millions \$ pour la période correspondante de l'exercice précédent.
- 48 livraisons et 57 commandes nettes d'avions d'affaires, soit une hausse respectivement de 71 % et 43 %.
- Défis persistants pour les avions régionaux, comme en témoigne la mise sous la protection du chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites de Delta Air Lines, Northwest Airlines, Mesaba Aviation et FLYi (y compris Independence Air).
- 26 livraisons d'avions régionaux, soit une baisse de 37 %.
- Production de l'appareil *CRJ200* de 50 sièges temporairement suspendue à partir de janvier 2006.
- Clôture d'une opération de titrisation de 1,7 milliard \$ pour le financement de 70 avions régionaux (« RASPRO »).

Transport

- Stabilité du BAI en pourcentage avant éléments spéciaux pour les six derniers trimestres.
- Nouvelles commandes totalisant 2,1 milliards \$ pour le trimestre terminé le 31 octobre 2005.
- Nouvelles commandes supérieures de 303 millions \$ aux revenus pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2005 (ratio commandes-facturation de 1,1).

Mode de présentation

Au cours du deuxième trimestre du présent exercice, la Société a vendu les activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan de Bombardier Capital (« BC »). En outre, en novembre 2005, la Société a conclu une entente en vue de transférer les droits et obligations de gestion liés aux activités de maisons usinées hors bilan de BC. Les résultats d'exploitation connexes ont été présentés séparément dans les états consolidés des résultats à titre d'activités abandonnées pour toutes les périodes présentées. Les actifs et les passifs de ces activités sont inscrits aux bilans consolidés aux postes « Actifs détenus à des fins de vente » et « Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente » au 31 octobre 2005 et au 31 janvier 2005.

Résultats consolidés

Les résultats d'exploitation consolidés se présentaient comme suit :

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|--|---------------------------------------|----------|--------------------------------------|-----------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Revenus | 3 343 \$ | 3 607 \$ | 10 822 \$ | 10 951 \$ |
| Coût des ventes | 2 886 | 3 129 | 9 377 | 9 723 |
| Marge | 457 | 478 | 1 445 | 1 228 |
| Frais d'exploitation ⁽¹⁾ | 252 | 249 | 768 | 729 |
| Amortissement | 139 | 143 | 401 | 425 |
| Intérêts débiteurs nets | 39 | 38 | 135 | 117 |
| BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux | 27 | 48 | 141 | (43) |
| Éléments spéciaux | (25) | (43) | (51) | (134) |
| BAI découlant des activités poursuivies | 2 | 5 | 90 | (177) |
| Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices | - | (3) | 26 | (23) |
| Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies | 2 | 8 | 64 | (154) |
| Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, après impôts ⁽²⁾ | (11) | 2 | 99 | 13 |
| Bénéfice net (perte nette) | (9) \$ | 10 \$ | 163 \$ | (141) \$ |
| Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) (en dollars) | | | | |
| Découlant des activités poursuivies | - \$ | - \$ | 0,03 \$ | (0,10) \$ |
| Bénéfice net (perte nette) | (0,01) \$ | - \$ | 0,08 \$ | (0,09) \$ |
| (en pourcentage des revenus) | | | | |
| Marge | 13,7 % | 13,3 % | 13,4 % | 11,2 % |
| BAI découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux | 0,8 % | 1,3 % | 1,3 % | (0,4) % |
| BAI découlant des activités poursuivies | 0,1 % | 0,1 % | 0,8 % | (1,6) % |

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

⁽²⁾ Représente les résultats d'exploitation des activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan et hors bilan de BC.

Le rapprochement du bénéfice (perte) par action découlant des activités poursuivies se présentait comme suit :

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|---|---------------------------------------|---------|--------------------------------------|-----------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux | 25 \$ | 35 \$ | 106 \$ | (41) \$ |
| Éléments spéciaux, après impôts | (23) | (27) | (42) | (113) |
| Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies | 2 \$ | 8 \$ | 64 \$ | (154) \$ |
| Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) (en dollars) : | | | | |
| Découlant des activités poursuivies avant éléments spéciaux | 0,01 \$ | 0,02 \$ | 0,05 \$ | (0,03) \$ |
| Éléments spéciaux, après impôts | (0,01) | (0,02) | (0,02) | (0,06) |
| Découlant des activités poursuivies | - \$ | - \$ | 0,03 \$ | (0,10) \$ |

Revenus

La baisse de 264 millions \$ pour le trimestre et de 129 millions \$ pour la période de neuf mois reflète la diminution des revenus tirés du matériel roulant découlant principalement d'un recul des revenus des trains de grandes lignes au Royaume-Uni et en Allemagne attribuable à un niveau d'activité moins élevé dans ces marchés et au nombre moins élevé de livraisons d'appareils CRJ200. Ces baisses ont été en partie compensées par la hausse du nombre de livraisons d'avions d'affaires.

Marge en pourcentage

L'augmentation de 0,4 % de la marge en pourcentage pour le trimestre reflète principalement :

- une marge plus élevée du secteur transport par suite de l'amélioration de l'exécution des contrats et de l'incidence positive de la restructuration.

En partie contrebalancée par :

- une marge moins élevée du secteur aéronautique découlant de la baisse du nombre de livraisons d'appareils CRJ200 et de l'augmentation des coûts des mesures incitatives à la vente pour les avions

régionaux, en partie contrebalancée par la hausse du nombre de livraisons et l'amélioration des prix de vente des avions d'affaires.

L'augmentation de 2,2 % de la marge en pourcentage pour la période de neuf mois reflète des marges plus élevées dans les secteurs aéronautique et transport.

Frais d'exploitation

La progression de 3 millions \$ pour le trimestre et de 39 millions \$ pour la période de neuf mois est surtout attribuable à la hausse des coûts liés à l'étude de faisabilité des avions *CSeries* et à l'augmentation des frais de marketing du secteur aéronautique par suite de la hausse des activités liées aux avions d'affaires, en partie compensée par la baisse des frais des secteurs transport et BC.

Amortissement

La baisse de 4 millions \$ pour le trimestre et de 24 millions \$ pour la période de neuf mois est principalement attribuable à la diminution de l'amortissement dans le secteur transport, en partie compensée par une hausse de l'amortissement dans le secteur aéronautique. En outre, la baisse pour la période de neuf mois est attribuable à la réduction continue des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation du secteur BC.

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

L'augmentation de 18 millions \$ pour la période de neuf mois découle surtout de la hausse de la dette à long terme attribuable à l'émission, en avril 2004, de billets totalisant 750 millions \$ et des intérêts débiteurs sur la dette à long terme d'entités à détenteurs de droits variables (« EDDV ») consolidées. La consolidation de ces EDDV a commencé au quatrième trimestre de l'exercice 2005. Pour le trimestre, la hausse des intérêts débiteurs découlant des EDDV consolidées a été principalement contrebalancée par l'augmentation des intérêts créditeurs.

Éléments spéciaux

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

Impôts sur les bénéfices

Le taux d'imposition réel a été de 28,9 % pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2005, comparativement à un taux réel de recouvrement d'impôts sur les bénéfices de 13,0 % pour la période correspondante de l'exercice précédent. Le taux combiné d'imposition sur les bénéfices prévu par la loi a été de 31,9 % pour les deux périodes. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, le taux réel de recouvrement d'impôt sur les bénéfices moins élevé que le taux d'imposition sur les bénéfices prévu par la loi découle principalement de la non-constatation de certains avantages fiscaux liés aux mesures de restructuration et aux pertes d'exploitation dans certaines juridictions du secteur transport.

Activités abandonnées

Le bénéfice (la perte) découlant des activités abandonnées était comme suit :

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|--|---------------------------------------|------|--------------------------------------|-------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, après impôts et avant les éléments suivants : | (1) \$ | 2 \$ | 6 \$ | 13 \$ |
| Gain (perte), après impôts, réalisé(e) lors de la vente : | | | | |
| des activités de financement de stocks | - | - | 121 | - |
| des activités de maisons usinées au bilan | - | - | (18) | - |
| Pertes liées à la cession prévue des activités de maisons usinées hors bilan, après impôts | (10) | - | (10) | - |
| | (11) \$ | 2 \$ | 99 \$ | 13 \$ |

Carnet de commandes

Le carnet de commandes a diminué pour s'établir à 30,7 milliards \$ au 31 octobre 2005, en regard de 31,5 milliards \$ au 31 janvier 2005. L'incidence défavorable de l'affaiblissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain sur le carnet de commandes du secteur transport, totalisant environ 1,1 milliard \$, a été en partie compensée par des nouvelles commandes supérieures aux revenus comptabilisés dans le secteur transport.

AÉRONAUTIQUE

SOMMAIRE

Livraisons d'avions

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

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|---|---------------------------------------|------|--------------------------------------|------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Avions d'affaires (y compris ceux du programme de multipropriété) | 48 | 28 | 130 | 81 |
| Avions régionaux | 26 | 41 | 105 | 140 |
| Avions amphibies | - | - | 1 | - |
| | 74 | 69 | 236 | 221 |

La hausse du nombre total de livraisons pour les périodes de trois mois et de neuf mois est principalement attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons d'avions d'affaires, en partie contrebalancée par le nombre moins élevé de livraisons d'appareils CRJ200.

Analyse des résultats

Les résultats de Bombardier Aéronautique ont été les suivants :

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|--|---------------------------------------|--------|--------------------------------------|----------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Revenus sectoriels | | | | |
| Fabrication | | | | |
| Avions régionaux | 538 \$ | 707 \$ | 2 063 \$ | 2 498 \$ |
| Avions d'affaires | 728 | 462 | 2 098 | 1 253 |
| Autres | 59 | 57 | 203 | 162 |
| Total des revenus de fabrication | 1 325 | 1 226 | 4 364 | 3 913 |
| Services ⁽¹⁾ | 340 | 251 | 909 | 823 |
| Autres ⁽²⁾ | 122 | 149 | 407 | 601 |
| Total des revenus sectoriels | 1 787 | 1 626 | 5 680 | 5 337 |
| Coût des ventes | 1 536 | 1 382 | 4 887 | 4 651 |
| Marge | 251 | 244 | 793 | 686 |
| Frais d'exploitation ⁽³⁾ | 121 | 104 | 350 | 295 |
| BAIIA | 130 | 140 | 443 | 391 |
| Amortissement | 102 | 97 | 298 | 279 |
| BAIL | 28 \$ | 43 \$ | 145 \$ | 112 \$ |
| (en pourcentage du total des revenus sectoriels) | | | | |
| Marge | 14,0 % | 15,0 % | 14,0 % | 12,9 % |
| BAIIA | 7,3 % | 8,6 % | 7,8 % | 7,3 % |
| BAIL | 1,6 % | 2,6 % | 2,6 % | 2,1 % |

⁽¹⁾ Comprennent les revenus liés aux pièces de rechange, aux activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol, aux activités de soutien des produits et aux services à la défense.

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

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

Revenus sectoriels

Revenus de fabrication – La hausse de 99 millions \$ pour le trimestre et de 451 millions \$ pour la période de neuf mois est principalement attribuable à :

- la progression du nombre de livraisons d'avions d'affaires;
- la progression du nombre de livraisons d'avions CRJ705;
- l'amélioration des prix de vente des avions d'affaires; et
- la hausse du nombre de livraisons d'aménagements intérieurs d'avions d'affaires à large fuselage.

En partie contrebalancées par :

- la baisse du nombre de livraisons d'avions CRJ200; et
- la baisse du nombre de livraisons d'avions CRJ700.

Revenus de services – La hausse de 89 millions \$ pour le trimestre et de 86 millions \$ pour la période de neuf mois est principalement attribuable à :

- l'augmentation des revenus tirés des services à la défense en raison de l'atteinte d'étapes importantes sur un contrat; et
- l'augmentation des revenus tirés des services du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol.

Autres revenus – La baisse de 27 millions \$ pour le trimestre et de 194 millions \$ pour la période de neuf mois découle surtout de la combinaison et de la diminution du volume de ventes d'avions d'affaires d'occasion.

Marge en pourcentage

La diminution de 1,0 % pour le trimestre découle surtout de :

- la baisse du nombre de livraisons d'appareils CRJ200;
- l'augmentation des coûts des mesures incitatives à la vente en raison surtout des défis persistants associés au financement des avions régionaux; et
- la baisse de la marge réalisée sur les pièces de rechange.

En partie compensées par :

- la hausse du nombre de livraisons et l'amélioration des prix de vente des avions d'affaires;
- l'accroissement du nombre de livraisons d'appareils CRJ705; et
- l'amélioration des marges sur la vente d'avions d'affaires d'occasion.

La hausse de 1,1 % pour la période de neuf mois est principalement 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 d'appareils CRJ705; et
- la baisse des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire.

En partie contrebalancés par :

- le recul du nombre de livraisons d'appareils CRJ200;
- l'augmentation des coûts des mesures incitatives à la vente; et
- la baisse de la marge réalisée sur les pièces de rechange.

Frais d'exploitation

La progression de 17 millions \$ pour le trimestre et de 55 millions \$ pour la période de neuf mois est surtout attribuable à la hausse des coûts liés à l'étude de faisabilité des avions CSeries et à l'augmentation des frais de marketing par suite de la hausse des activités liées aux avions d'affaires.

Amortissement

L'amortissement des coûts d'outillage a totalisé 65 millions \$ pour le trimestre et 195 millions \$ pour la période de neuf mois, contre 66 millions \$ et 193 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Carnet de commandes

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

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

Réduction de la main-d'œuvre et suspension temporaire de la production des appareils CRJ200

En juillet 2005, la cadence de production des avions CRJ200 de 50 sièges a été ajustée à 18 avions par année et ce, à partir de janvier 2006. La réduction prévue de la main-d'œuvre totalisait 1135 employés, dont 475 avaient été mis à pied au 31 juillet 2005.

En réponse à la faiblesse continue de la demande en biréacteurs régionaux de 50 sièges et au déplacement du marché vers des avions régionaux de plus grande taille, comme l'évolution de la demande des appareils CRJ200 de 50 sièges vers les appareils CRJ700 de 70 sièges et les turbopropulseurs Q300 et Q400, la production de l'appareil CRJ200 sera maintenant temporairement suspendue à partir de janvier 2006.

En raison de la poursuite de l'accélération de la production des avions d'affaires et de la reprise de la production de l'appareil *Bombardier 415*, la décision de suspendre temporairement la production de l'appareil CRJ200 ne se traduira pas par d'autres mises à pied. La mise à pied des 660 autres employés des installations de la région de Montréal et de Belfast devrait commencer en novembre 2005 pour se terminer en juin 2006.

Une dépense liée à la réduction de la main-d'œuvre de 19 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2005 (néant au cours de l'exercice 2006) relativement au rajustement de la cadence de production des appareils de série CRJ afin de répondre à la demande du marché. L'incidence nette des événements susmentionnés n'entraînera aucune charge additionnelle.

AVIONS D'AFFAIRES

Livraisons d'avions

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

| | 2005 | | 2004 | |
|-------------------------------|----------------|----------|----------------|-----------|
| | <i>Flexjet</i> | Total | <i>Flexjet</i> | Total |
| Fuselage étroit | | | | |
| <i>Learjet 40</i> | 8 | - | 8 | 1 |
| <i>Learjet 45</i> | 7 | 1 | 8 | 5 |
| <i>Learjet 60</i> | 6 | - | 6 | 2 |
| Large fuselage | | | | |
| <i>Challenger 300</i> | 10 | 2 | 12 | 6 |
| <i>Challenger 604</i> | 8 | - | 8 | 7 |
| <i>Bombardier Global 5000</i> | 3 | - | 3 | 1 |
| <i>Global Express</i> | 3 | - | 3 | 4 |
| | 45 | 3 | 48 | 26 |
| | | | | 2 |
| | | | | 28 |

Les livraisons d'avions d'affaires ont été comme suit pour les périodes de neuf mois terminées les 31 octobre :

| | 2005 | | 2004 | |
|-------------------------------|----------------|----------|----------------|-----------|
| | <i>Flexjet</i> | Total | <i>Flexjet</i> | Total |
| Fuselage étroit | | | | |
| <i>Learjet 40</i> | 16 | 1 | 17 | 7 |
| <i>Learjet 45</i> | 20 | 1 | 21 | 16 |
| <i>Learjet 60</i> | 13 | - | 13 | 5 |
| Large fuselage | | | | |
| <i>Challenger 300</i> | 30 | 5 | 35 | 13 |
| <i>Challenger 604</i> | 25 | - | 25 | 20 |
| <i>Bombardier Global 5000</i> | 10 | - | 10 | 1 |
| <i>Global Express</i> | 9 | - | 9 | 11 |
| | 123 | 7 | 130 | 73 |
| | | | | 8 |
| | | | | 81 |

La hausse de 71 % pour le trimestre et de 60 % pour la période de neuf mois résulte principalement de la vigueur continue du marché des avions d'affaires. Le nombre de livraisons d'appareils de chacune des catégories à fuselage étroit et à large fuselage a progressé comparativement à celui des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Commandes nettes

Bombardier a reçu respectivement 57 et 145 commandes nettes pour le trimestre et la période de neuf mois terminés le 31 octobre 2005, comparativement à 40 et à 100 commandes nettes pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent. Ces augmentations reflètent la vigueur continue du marché des avions d'affaires.

AVIONS RÉGIONAUX

- Delta Air Lines a vendu Atlantic Southeast Airlines (ASA) à SkyWest. ASA est maintenant une filiale en propriété exclusive de SkyWest.
- Delta Air Lines, Northwest Airlines, Mesaba Aviation et FLYi (y compris Independence Air), clients de Bombardier pour des avions régionaux, ont déposé une demande volontaire de réorganisation en vertu du chapitre 11. À l'heure actuelle, Northwest Airlines a choisi de retourner 15 avions *CRJ200* aux locataires dans le cadre de son plan de réorganisation. En outre, des discussions sont en cours avec les transporteurs aériens relativement à leurs plans de réorganisation. Le statut actuel des événements ci-haut mentionnés sont reflétés dans les provisions pour éventualités de la Société.
- US Airways, un autre client de Bombardier pour des avions régionaux, a récemment fusionné avec America West en vue de former un nouveau transporteur appelé US Airways, et s'est soustrait du chapitre 11.

Livraisons d'avions

Les livraisons d'avions régionaux ont été comme suit :

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|-------------------------|---------------------------------------|-----------|--------------------------------------|------------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Biréacteurs | | | | |
| <i>CRJ200</i> | 3 | 22 | 32 | 77 |
| <i>CRJ700</i> | 9 | 15 | 31 | 40 |
| <i>CRJ705</i> | 6 | - | 15 | - |
| <i>CRJ900</i> | 1 | - | 11 | 11 |
| Turbopropulseurs | | | | |
| <i>Q200</i> | - | - | 1 | 1 |
| <i>Q300</i> | 5 | 1 | 6 | 4 |
| <i>Q400</i> | 2 | 3 | 9 | 7 |
| | 26 | 41 | 105 | 140 |

La diminution de 37 % pour le trimestre et de 25 % pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à la baisse du nombre de livraisons d'appareils *CRJ200*. Ces diminutions correspondent aux analyses actuelles du marché qui indiquent une réduction de la demande de biréacteurs régionaux de 50 sièges.

Carnet de commandes

Bombardier Aéronautique a reçu les principales commandes suivantes pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2005 :

| Client | Appareil | Nombre |
|--|---------------|--------|
| SkyWest | <i>CRJ700</i> | 24 |
| Northwest Airlines | <i>CRJ200</i> | 15 |
| GoJet Airlines | <i>CRJ700</i> | 10 |
| Jeju Air | <i>Q400</i> | 5 |
| Horizon Air | <i>Q400</i> | 5 |
| FlyBE | <i>Q400</i> | 4 |
| Caribbean Aircraft Leasing (BVI) Limited | <i>Q300</i> | 3 |

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

| | 2005 | | | | 2004 |
|-------------------------|-----------|----------|--------------------------|---------------------|---------------------|
| | Commandes | Échanges | Annulations/ retraits | Commandes nettes | Commandes nettes |
| Biréacteurs | | | | | |
| CRJ200 | 1 | (18) | (13) | (30) | 14 |
| CRJ700 | 4 | 11 | (6) | 9 | 1 |
| CRJ705 | - | - | - | - | 15 |
| CRJ900 | 1 | - | - | 1 | - |
| Turbopropulseurs | | | | | |
| Q200 | 1 | - | - | 1 | - |
| Q300 | 3 | - | - | 3 | 20 |
| Q400 | 5 | 7 | - | 12 | - |
| | 15 | - | (19) | (4) | 50 |

Par suite du dépôt de la demande de réorganisation de Northwest Airlines en vertu du chapitre 11, la Société a volontairement retiré 13 avions CRJ200 de son carnet de commandes.

Le 14 mars 2005, GoJet a passé une commande pour dix avions CRJ700. Par la suite, les droits sur six appareils ont été transférés à General Electric Capital Aviation Services (« GECAS »). La Société a libéré GECAS de son engagement préalable d'acheter six avions CRJ700, et le carnet de commandes a été réduit.

Les commandes d'avions régionaux ont été les suivantes pour les périodes de neuf mois terminées les 31 octobre.

| | 2005 | | | | 2004 |
|-------------------------|-----------|----------|--------------------------|---------------------|---------------------|
| | Commandes | Échanges | Annulations/ retraits | Commandes nettes | Commandes nettes |
| Biréacteurs | | | | | |
| CRJ200 | 18 | (22) | (16) | (20) | 46 |
| CRJ700 | 34 | 15 | (6) | 43 | 24 |
| CRJ705 | - | - | - | - | 15 |
| CRJ900 | 1 | - | - | 1 | 6 |
| Turbopropulseurs | | | | | |
| Q200 | 2 | - | - | 2 | 1 |
| Q300 | 5 | - | - | 5 | 18 |
| Q400 | 14 | 7 | - | 21 | 11 |
| | 74 | - | (22) | 52 | 121 |

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

| | Commandes fermes | Options et commandes conditionnelles | Total |
|-------------------------|------------------|---|-------|
| Biréacteurs | | | |
| CRJ200 | 24 | 431 | 455 |
| CRJ700 | 69 | 421 | 490 |
| CRJ705 | - | 15 | 15 |
| CRJ900 | 8 | 26 | 34 |
| Turbopropulseurs | | | |
| Q100/200 | 2 | 3 | 5 |
| Q300 | 22 | 10 | 32 |
| Q400 | 58 | 89 | 147 |
| | 183 | 995 | 1 178 |

AVIONS CSERIES

En mars 2005, le conseil d'administration de la Société a autorisé Bombardier à offrir la nouvelle famille d'appareils *CSeries* à des clients. Cette autorisation constitue une étape importante du processus qui pourrait mener au lancement du programme.

Bombardier recherche des engagements fermes des clients, des fournisseurs et des gouvernements partenaires potentiels. Le 12 mai 2005, des lettres d'intention relatives au financement des frais de recherche et de développement de la famille d'appareils *CSeries* ont été signées avec les gouvernements du Canada, du Québec et du Royaume-Uni. Bombardier a amorcé des discussions avec Pratt & Whitney Canada sur le développement d'un tout nouveau moteur pour les avions *CSeries*.

L'évaluation du projet *CSeries* se poursuit. La phase de développement conjoint, au cours de laquelle sont initialement définies les interfaces des systèmes et des structures, a commencé le 1^{er} novembre 2005.

SERVICES À L'AVIATION

Logistique des pièces de rechange

Le 7 septembre 2005, Bombardier Aéronautique a officiellement inauguré son entrepôt à haut débit de distribution de pièces d'avion à Chicago. Cet entrepôt nouvellement construit sert de point de distribution central pour toutes les pièces d'avion Bombardier. Avec un nouvel établissement similaire à Francfort, en Allemagne, il forme le noyau du réseau de logistique des pièces largement réorganisé.

Programmes de multipropriété ou donnant droit à des heures de vol

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

| | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 |
|--|------------------------|-----------------|
| Clients possédant des parts d'avion | 620 | 593 |
| Clients ayant des droits à des heures de vol | 270 | 219 |
| | 890 | 812 |

L'augmentation nette de 78 clients découle essentiellement de la demande croissante de voyages en avion d'affaires.

Le programme nord-américain *Flexjet* avait 79 avions en service au 31 octobre 2005 et au 31 janvier 2005.

AUTRES ACTIVITÉS

Bombardier Aéronautique mettra sur pied une usine à Querétaro, au Mexique, pour compléter ses sites manufacturiers existants. Cette usine permettra à Bombardier de développer une capacité manufacturière à faibles coûts qui réduira la dépendance envers des tiers pour les composants aéronautiques structuraux et contribuera à réduire les coûts d'exploitation. La Société investira quelque 200 millions \$ en équipement, immeubles et coûts de démarrage au cours des sept prochaines années. Les capacités de l'établissement mexicain seront implantées par étapes à compter de mai 2006 et comprendront initialement la fabrication et l'assemblage de harnais électriques pour les avions Bombardier.

TRANSPORT

SOMMAIRE

Analyse des résultats

Les résultats d'exploitation du secteur transport, utilisant une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain, principalement l'euro, la livre sterling et d'autres devises d'Europe de l'Ouest, sont convertis en dollars américains aux taux de change moyens des périodes visées. Les résultats d'exploitation pour le trimestre ont subi l'incidence défavorable de l'affaiblissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain (« incidence négative des taux de change »). Pour la période de neuf mois, les résultats d'exploitation ont bénéficié de l'incidence favorable du raffermissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain (« incidence positive des taux de change »). (Se reporter à la section « Incidence des fluctuations de taux de change » du présent rapport de gestion pour connaître les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses).

Les résultats de Bombardier Transport ont été comme suit :

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|--|---------------------------------------|----------|--------------------------------------|----------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Revenus sectoriels | | | | |
| Matériel roulant ⁽¹⁾ | 957 \$ | 1 488 \$ | 3 348 \$ | 4 099 \$ |
| Services ⁽²⁾ | 329 | 287 | 984 | 887 |
| Systemes et signalisation ^{(3) (4)} | 229 | 154 | 683 | 479 |
| Total des revenus sectoriels | 1 515 | 1 929 | 5 015 | 5 465 |
| Coût des ventes | 1 322 | 1 715 | 4 406 | 4 981 |
| Marge | 193 | 214 | 609 | 484 |
| Frais d'exploitation ⁽⁵⁾ | 125 | 135 | 400 | 407 |
| BAlIA avant éléments spéciaux | 68 | 79 | 209 | 77 |
| Amortissement | 29 | 35 | 83 | 105 |
| BAlI avant éléments spéciaux | 39 | 44 | 126 | (28) |
| Éléments spéciaux | (25) | (43) | (51) | (134) |
| BAlI | 14 \$ | 1 \$ | 75 \$ | (162) \$ |
| (en pourcentage du total des revenus sectoriels) | | | | |
| Marge | 12,7 % | 11,1 % | 12,1 % | 8,9 % |
| BAlIA avant éléments spéciaux | 4,5 % | 4,1 % | 4,2 % | 1,4 % |
| BAlIA | 2,8 % | 1,9 % | 3,2 % | (1,0) % |
| BAlI avant éléments spéciaux | 2,6 % | 2,3 % | 2,5 % | (0,5) % |
| BAlI | 0,9 % | 0,1 % | 1,5 % | (3,0) % |

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

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

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

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

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

Revenus sectoriels par région géographique

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | | | Neuf mois terminés les 31 octobre | | | |
|------------------|---------------------------------------|------|----------|------|--------------------------------------|------|----------|------|
| | 2005 | | 2004 | | 2005 | | 2004 | |
| Europe | 1 011 \$ | 67 % | 1 467 \$ | 76 % | 3 658 \$ | 73 % | 4 413 \$ | 81 % |
| Amérique du Nord | 317 | 21 % | 361 | 19 % | 887 | 18 % | 834 | 15 % |
| Asie-Pacifique | 146 | 9 % | 64 | 3 % | 366 | 7 % | 160 | 3 % |
| Autres | 41 | 3 % | 37 | 2 % | 104 | 2 % | 58 | 1 % |
| | 1 515 \$ | | 1 929 \$ | | 5 015 \$ | | 5 465 \$ | |

Revenus sectoriels

Revenus de matériel roulant – Le recul de 531 millions \$ pour le trimestre découle surtout de :

- la baisse des revenus des trains de grandes lignes au Royaume-Uni et en Allemagne en raison d'un niveau d'activité moins élevé dans ces marchés; et
- l'incidence négative des taux de change, qui totalise environ 25 millions \$.

La baisse de 751 millions \$ pour la période de neuf mois est principalement attribuable à :

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

En partie compensée par :

- l'augmentation des revenus des trains de grandes lignes en Amérique du Nord en raison de l'intensification des activités; et
- l'incidence positive des taux de change, qui totalise environ 50 millions \$.

Revenus de services – La hausse de 42 millions \$ pour le trimestre et de 97 millions \$ pour la période de neuf mois découle essentiellement de l'augmentation des revenus d'entretien au Royaume-Uni. En outre, les revenus pour la période de neuf mois ont également bénéficié de l'incidence positive des taux de change, qui totalise près de 10 millions \$.

Revenus de systèmes et de signalisation – L'augmentation de 75 millions \$ pour le trimestre et de 204 millions \$ pour la période de neuf mois est surtout attribuable à :

- la hausse des revenus de signalisation pour des projets en Asie, en Italie et en Espagne en raison de l'accroissement du niveau d'activité dans ces marchés;
- l'augmentation des activités liées au volet signalisation du contrat du métro de Londres; et
- la hausse des revenus de systèmes en Asie-Pacifique, principalement en raison d'un contrat obtenu à Taiwan.

En outre, les revenus pour la période de neuf mois ont bénéficié de l'incidence positive des taux de change, qui totalise près de 10 millions \$.

Marge en pourcentage

La hausse de 1,6 % pour le trimestre est principalement attribuable à :

- l'amélioration de l'exécution des contrats; et
- l'incidence positive de la restructuration.

Pour la période de neuf mois, l'augmentation de 3,2 % provient des raisons susmentionnées et de rajustements de contrats, qui totalisent 200 millions \$, comptabilisés au cours du premier trimestre de l'exercice précédent. Ces rajustements étaient liés à la révision d'estimations de coûts pour l'achèvement d'un nombre limité de contrats, principalement en raison de problèmes techniques imprévus, rencontrés surtout dans le cadre du développement de nouveaux produits, de revenus moins élevés que prévu provenant de réclamations contre des clients, de dommages-intérêts conventionnels anticipés et de dépassements de coûts.

Frais d'exploitation

Pour le trimestre, la diminution de 10 millions \$ provient principalement de :

- la réduction des frais de recherche et de développement liés au développement de produits de signalisation et des locomotives; et
- la baisse des frais de vente, frais généraux et d'administration découlant en grande partie du plan de restructuration et d'autres mesures de réduction de coûts.

Le recul de 7 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- la baisse des frais de vente, des frais généraux et d'administration découlant en grande partie du plan de restructuration et d'autres mesures de réduction de coûts.

En partie compensée par :

- la hausse des frais d'appel d'offre principalement liés aux contrats de systèmes; et
- l'incidence des taux de change, qui totalise près de 5 millions \$.

Amortissement

La réduction de 6 millions \$ pour le trimestre et de 22 millions \$ pour la période de neuf mois provient principalement de charges pour réduction de valeur relative à des immeubles comptabilisées au cours de l'exercice précédent. En outre, la diminution pour la période de neuf mois a résulté de l'amortissement résiduel comptabilisé relatif aux sites fermés au cours du premier trimestre de l'exercice précédent, en regard d'un amortissement nul enregistré pour le présent exercice.

Carnet de commandes

Bombardier Transport a reçu les principales commandes suivantes au cours de la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2005 :

| Client | Produit | Nombre de véhicules | Matériel roulant |
|--|--|---------------------|------------------|
| Metropolitan Transportation Authority (MTA)/Metro-North Railroad (MNR) et Long Island Rail Road (LIRR), États-Unis | Voitures automotrices électriques M-7 | 194 | 425 \$ |
| Trenitalia, Italie | Locomotives <i>TRAXX</i> P160 DCP | 100 | 323 |
| Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), France | Trains de grande capacité type AGC | 168 | 239 |
| Chemins de fer fédéraux (ÖBB), Autriche | Rames automotrices <i>Talent</i> | 240 | 223 |
| New Jersey Transit, États-Unis | Voitures à niveaux multiples | 131 | 206 |
| Angel Trains Cargo, Royaume-Uni | Locomotives <i>TRAXX</i> F140 MS/DC | 36 | 202 |
| Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, Allemagne | Voitures à double niveau/locomotives <i>TRAXX</i> P160 AC2 | 78/9 | 172 |
| Chemins de fer nationaux (RENFE), Espagne | Motrices à haute vitesse | 46 | 145 |
| Metrorex, Roumanie | Voitures de métro <i>MOVIA</i> | 120 | 144 |
| Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), France | Voitures TGV Duplex et voitures électriques | 272 ⁽¹⁾ | 127 |
| Nederlandse Spoorwegen (NS), Pays-Bas | Voitures automotrices Sprinter | 174 ⁽²⁾ | 125 |
| Ministère des chemins de fer de Chine | Trains à haute vitesse | 160 ⁽³⁾ | 119 |
| Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Espagne | Tramways bidirectionnels <i>FLEXITY</i> Outlook | 30 | 106 |
| RET Rotterdam, Pays-Bas | Tramways <i>FLEXITY</i> Swift | 21 | 100 |

⁽¹⁾ Nombre total combiné de voitures commandées pour Bombardier et son partenaire de consortium. Valeur totale du contrat de 660 millions \$.

⁽²⁾ Nombre total combiné de voitures commandées pour Bombardier et son partenaire de consortium. Valeur totale du contrat de 298 millions \$.

⁽³⁾ Nombre total combiné de voitures commandées pour Bombardier et son partenaire de coentreprise. Valeur totale du contrat de 276 millions \$.

Les nouvelles commandes de Bombardier Transport ont été comme suit :

| (en milliards de dollars) | Trois mois terminés le 31 octobre 2005 | Neuf mois terminés le 31 octobre 2005 |
|---------------------------|---|--|
| Matériel roulant | 1,5 \$ | 3,6 \$ |
| Services | 0,3 | 1,0 |
| Systemes et signalisation | 0,3 | 0,7 |
| | 2,1 \$ | 5,3 \$ |

Les nouvelles commandes pour le trimestre ont augmenté de 1,2 milliard \$ comparativement à la période correspondante de l'exercice précédent. Cette augmentation est essentiellement attribuable à :

- la progression des nouvelles commandes de trains de grandes lignes (États-Unis), de services (Europe) et de locomotives (Europe).

En partie compensée par :

- la diminution des nouvelles commandes de trains de grandes lignes (Chine) et de systèmes et de signalisation (Chine).

Les nouvelles commandes pour la période de neuf mois ont progressé de 2,2 milliards \$ par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Cette progression est essentiellement attribuable à :

- la hausse des nouvelles commandes de trains de grandes lignes (Europe, Chine et États-Unis), de locomotives (Europe) et de véhicules légers sur rail (Europe).

En partie compensée par :

- la baisse des nouvelles commandes de systèmes et de signalisation (Asie).

Le carnet de commandes était comme suit aux :

| (en milliards de dollars) | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 |
|---------------------------|-----------------|-----------------|
| Matériel roulant | 11,0 \$ | 11,4 \$ |
| Services | 4,5 | 4,8 |
| Systemes et signalisation | 5,0 | 5,1 |
| | 20,5 \$ | 21,3 \$ |

Le recul de la valeur du carnet de commandes reflète l'incidence négative de l'affaiblissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain, qui totalise environ 1,1 milliard \$. Cette incidence des taux de change a été en partie compensée par des nouvelles commandes supérieures aux revenus comptabilisés. Le carnet de commandes est converti en dollars américains aux taux en vigueur à la fin de la période.

RESTRUCTURATION

Au cours de l'exercice 2005, un plan de restructuration visant à réduire la structure de coûts du secteur transport a été mis en œuvre. Cette restructuration envisage une réduction de 7600 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, dont 7300 sont des postes permanents, et la fermeture de sept sites de fabrication. Environ 5500 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris les employés contractuels, avaient été abolis au 31 octobre 2005.

Les activités de fabrication de trois sites ont cessé au cours de l'exercice précédent. Par ailleurs, les sites de Pratteln, en Suisse, et de Wakefield, au Royaume-Uni, ont cessé leurs activités de fabrication respectivement en avril 2005 et en octobre 2005 (soit deux mois en avance sur l'échéancier). Les deux autres sites devant fermer, soit Ammendorf, en Allemagne, et Kalmar, en Suède, devraient cesser leurs activités de fabrication au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006.

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

| | Trois mois terminés le 31 octobre 2005 | Neuf mois terminés le 31 octobre 2005 |
|--|---|--|
| Coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire | 19 \$ | 27 \$ |
| Autres ⁽¹⁾ | 6 | 24 |
| | 25 \$ | 51 \$ |
| Sorties de fonds nettes | 30 \$ | 70 \$ |

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

Le coût total du plan de restructuration est maintenant estimé à 630 millions \$ (617 millions \$ au 31 janvier 2005), dont 572 millions \$ avaient été comptabilisés au 31 octobre 2005. Le reste sera comptabilisé au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006 et au cours de l'exercice 2007. L'augmentation du total des coûts prévus est principalement attribuable à une modification de l'estimation des coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire liés aux employés en Europe.

Les sorties de fonds nettes totales sont maintenant estimées à 466 millions \$ (473 millions \$ au 31 janvier 2005), dont 217 millions \$ avaient été déboursés au 31 octobre 2005. Le solde sera déboursé au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006 et au cours de l'exercice 2007. La diminution du total des sorties de fonds nettes résulte surtout de l'affaiblissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain. Cette diminution a été en partie compensée par l'augmentation susmentionnée relative aux coûts d'indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire.

BOMBARDIER CAPITAL

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

En juillet 2005, la Société a vendu ses activités de maisons usinées au bilan à Vanderbilt Mortgage and Finance, Inc. pour un produit au comptant de 119 millions \$, qui a entraîné une perte après impôts de 18 millions \$.

En novembre 2005, la Société a conclu une entente en vue de transférer les droits et obligations de gestion liés aux activités de maisons usinées hors bilan de BC à Green Tree Servicing LCC. Le portefeuille hors bilan totalisait environ 900 millions \$ au 31 octobre 2005. Le transfert est conditionnel à l'obtention d'approbations de tierces parties et au respect d'autres conditions d'usage et devrait se réaliser au cours du premier trimestre du prochain exercice. En conséquence, des charges après impôts de 10 millions \$, principalement liées à la dépréciation d'actifs et aux indemnités de départ, ont été comptabilisées au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2005.

Les résultats d'exploitation des activités de financement de stocks et les activités de maisons usinées au bilan et hors bilan ont été présentés séparément dans les états consolidés des résultats à titre d'activités abandonnées pour toutes les périodes présentées, et les actifs et les passifs connexes sont présentés dans les bilans consolidés aux postes « Actifs détenus à des fins de vente » et « Passifs liés aux actifs détenus à des fins de vente » au 31 octobre 2005 et au 31 janvier 2005. Ainsi, l'analyse suivante exclut ces activités.

ANALYSE DES RÉSULTATS DÉCOULANT DES ACTIVITÉS POURSUIVIES

Actifs sous gestion

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

| | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 |
|--|-----------------|-----------------|
| Avions commerciaux | | |
| Financement provisoire | 766 \$ | 1 000 \$ |
| Crédit-bail à long terme | 204 | 218 |
| | 970 | 1 218 |
| Financement de débiteurs ⁽¹⁾ | - | 59 |
| | 970 | 1 277 |
| Portefeuilles en liquidation progressive | 269 | 347 |
| | 1 239 \$ | 1 624 \$ |

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

Avions commerciaux

La baisse de 248 millions \$ découle surtout de la clôture d'une opération de titrisation d'avions régionaux. (Se reporter à la section « Arrangements financiers » du présent rapport de gestion.)

Portefeuilles d'activités en liquidation progressive

Le recul de 78 millions \$ correspond à la réduction continue des portefeuilles d'avions d'affaires et des autres portefeuilles en liquidation progressive.

Portefeuilles hors bilan

BC gère un portefeuille hors bilan de crédit-bail pour wagons qui totalisait 605 millions \$ au 31 octobre 2005, comparativement à 602 millions \$ au 31 janvier 2005.

Résultats d'exploitation

Les résultats de BC découlant des activités poursuivies étaient comme suit :

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|---|---------------------------------------|-------|--------------------------------------|--------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Revenus sectoriels | 54 \$ | 63 \$ | 168 \$ | 187 \$ |
| BAI découlant des activités poursuivies | 9 \$ | 6 \$ | 19 \$ | 9 \$ |

Revenus

La baisse de 9 millions \$ pour le trimestre et de 19 millions \$ pour la période de neuf mois découle essentiellement d'une diminution des actifs sous gestion attribuable à la réduction continue des portefeuilles en liquidation progressive.

BAI découlant des activités poursuivies

L'augmentation de 3 millions \$ pour le trimestre et de 10 millions \$ pour la période de neuf mois provient surtout des améliorations enregistrées au niveau de la performance des portefeuilles en liquidation progressive, et des intérêts créditeurs gagnés sur le produit réalisé lors de la vente des activités abandonnées.

SITUATION FINANCIÈRE

Bombardier

Total des actifs

Les actifs consolidés des secteurs manufacturiers totalisaient 16,0 milliards \$ au 31 octobre 2005, en regard de 15,9 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette augmentation découle principalement :

- d'une augmentation des espèces et quasi-espèces, des débiteurs, des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres, des stocks et de l'investissement dans BC.

En partie contrebalancée par :

- une réduction des immobilisations corporelles et de l'écart d'acquisition.

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

Les actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres atteignaient 348 millions \$ au 31 octobre 2005, par rapport à 249 millions \$ au 31 janvier 2005. Cette augmentation est surtout attribuable aux livraisons supplémentaires d'avions liées au programme de multipropriété.

Stocks

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

Les stocks bruts totalisaient 6,9 milliards \$ (4,1 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 31 octobre 2005, comparativement à 7,1 milliards \$ (4,0 milliards \$ déduction faite des avances et des facturations progressives) au 31 janvier 2005. La diminution des stocks bruts est principalement attribuable à l'écart de conversion découlant de l'affaiblissement de l'euro et de la livre sterling par rapport au dollar américain (« incidence des taux de change ») totalisant environ 200 millions \$, et un niveau de stocks moins élevé dans le secteur transport, en partie contrebalancée par des niveaux plus élevés de produits finis dans le secteur aéronautique.

Les avances et les facturations progressives totalisaient 4,7 milliards \$ au 31 octobre 2005, en regard de 5,4 milliards \$ au 31 janvier 2005, dont 1,9 milliard \$ sont présentés à titre de passifs au 31 octobre 2005, en regard de 2,4 milliards \$ au 31 janvier 2005. La baisse du total des avances et des facturations progressives correspond aux niveaux de stocks bruts moins élevés dans le secteur transport, et est aussi attribuable à l'incidence des taux de change, qui s'élève à environ 230 millions \$. En outre, la baisse des avances totales découle d'une diminution des avances dans le secteur aéronautique pour les avions régionaux.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles totalisaient 3,0 milliards \$ au 31 octobre 2005, en regard de 3,3 milliards \$ au 31 janvier 2005. Ce recul provient essentiellement de l'amortissement qui excède le montant des acquisitions nettes et de l'incidence des taux de change, qui totalise près de 50 millions \$.

Écart d'acquisition

L'écart d'acquisition totalisait 2,2 milliards \$ au 31 octobre 2005, en regard de 2,4 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette baisse résulte de l'incidence des taux de change, qui totalise 184 millions \$.

Investissement dans BC

L'investissement dans BC totalisait 550 millions \$ au 31 octobre 2005, en regard de 439 millions \$ au 31 janvier 2005. Cette hausse est surtout attribuable au gain réalisé lors de la vente des activités de financement de stocks de BC. L'investissement de Bombardier dans BC est comptabilisé à la valeur de consolidation.

Avances et prêts subordonnés de BC

Les avances et prêts subordonnés de BC s'élevaient à 1,1 milliard \$ au 31 octobre 2005, en regard de 71 millions \$ au 31 janvier 2005. Cette augmentation découle surtout des prêts subordonnés de BC effectués au moyen du produit net de la vente d'activités abandonnées.

Créditeurs et frais courus

Les créditeurs et frais courus atteignaient 6,7 milliards \$ au 31 octobre 2005, comparativement à 7,1 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette diminution résulte essentiellement de l'incidence des taux de change, qui totalise environ 210 millions \$ et des fluctuations dans le calendrier des paiements aux fournisseurs.

Dettes à long terme

La dette à long terme totalisait 2,9 milliards \$ au 31 octobre 2005, en regard de 3,1 milliards \$ au 31 janvier 2005. Ce recul est surtout attribuable aux remboursements de dette dans le cours normal des affaires par des EDDV consolidées et à l'incidence des taux de change, qui totalise environ 63 millions \$.

BC

Débiteurs financiers

Les débiteurs financiers étaient de 1,0 milliard \$ au 31 octobre 2005, par rapport à 1,4 milliard \$ au 31 janvier 2005. Cette diminution découle principalement d'une baisse du niveau de financement provisoire des avions commerciaux par suite de la clôture d'une opération de titrisation et de la réduction continue des portefeuilles en liquidation progressive.

Actifs détenus à des fins de vente

Les actifs détenus à des fins de vente étaient de 41 millions \$ au 31 octobre 2005, en regard de 2,3 milliards \$ au 31 janvier 2005 par suite de la vente des activités de financement de stocks et de maisons usinées au bilan au cours du deuxième trimestre du présent exercice.

Autres actifs

Les autres actifs atteignaient 117 millions \$ au 31 octobre 2005, comparativement à 360 millions \$ au 31 janvier 2005. Ce recul résulte essentiellement du règlement d'un instrument financier dérivé avant son échéance.

Dettes à long terme

La dette à long terme totalisait 2,0 milliards \$ au 31 octobre 2005, en regard de 2,6 milliards \$ au 31 janvier 2005. Cette baisse découle des remboursements respectifs de 300 millions \$ et de 200 millions \$ de billets à moyen terme en mai 2005 et en octobre 2005 et de l'incidence des taux de change, qui totalise 79 millions \$.

FLUX DE TRÉSORERIE

Bombardier

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

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|--|---------------------------------------|----------|--------------------------------------|----------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Bénéfice net (perte nette) | (9) \$ | 10 \$ | 163 \$ | (141) \$ |
| Éléments hors caisse | 179 | 156 | 334 | 462 |
| Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation | (43) | (213) | (924) | (425) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | 127 | (47) | (427) | (104) |
| Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles | (2) | (105) | (126) | (212) |
| Flux de trésorerie disponibles | 125 | (152) | (553) | (316) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement (à l'exclusion des acquisitions nettes d'immobilisations corporelles) | 123 | (106) | 1 064 | 465 |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | (47) | (60) | (151) | 607 |
| Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces | (4) | 112 | (191) | 23 |
| Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces | 197 \$ | (206) \$ | 169 \$ | 779 \$ |

Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation

La hausse de 174 millions \$ pour le trimestre est surtout attribuable à l'effet des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation du secteur transport.

La baisse de 323 millions \$ pour la période de neuf mois est surtout attribuable à l'effet des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation du secteur aéronautique. Dans le secteur transport, le bénéfice de la période de neuf mois de l'exercice précédent a subi l'incidence défavorable des dépenses hors caisse découlant des rajustements de contrats comptabilisés au cours du premier trimestre. Étant donné que ces rajustements de contrats ont donné lieu à des dépenses hors caisse, l'incidence défavorable sur le bénéfice a été compensée par une fluctuation favorable des variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation.

Flux de trésorerie disponibles sectoriels

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

| | 2005 | | | 2004 | | |
|--|--------|----------|--------|--------|----------|----------|
| | BA | BT | Total | BA | BT | Total |
| BAll | 28 \$ | 14 \$ | 42 \$ | 43 \$ | 1 \$ | 44 \$ |
| Éléments hors caisse | 109 | 55 | 164 | 98 | 79 | 177 |
| Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation | 126 | (204) | (78) | 197 | (477) | (280) |
| Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles | (10) | 8 | (2) | (68) | (37) | (105) |
| Flux de trésorerie disponibles sectoriels | 253 \$ | (127) \$ | 126 | 270 \$ | (434) \$ | (164) |
| Impôts sur les bénéfices et intérêts nets ⁽¹⁾ | | | (1) | | | 12 |
| Flux de trésorerie disponibles | | | 125 \$ | | | (152) \$ |

BA : Bombardier Aéronautique; BT : Bombardier Transport.

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

Les flux de trésorerie disponibles par secteur manufacturier étaient comme suit pour les périodes de neuf mois terminées les 31 octobre :

| | 2005 | | | 2004 | | |
|--|---------|----------|----------|--------|----------|----------|
| | BA | BT | Total | BA | BT | Total |
| BAll | 145 \$ | 75 \$ | 220 \$ | 112 \$ | (162) \$ | (50) \$ |
| Éléments hors caisse | 310 | 136 | 446 | 282 | 241 | 523 |
| Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation | (428) | (557) | (985) | (12) | (502) | (514) |
| Acquisitions nettes d'immobilisations corporelles | (116) | (10) | (126) | (156) | (56) | (212) |
| Flux de trésorerie disponibles sectoriels | (89) \$ | (356) \$ | (445) | 226 \$ | (479) \$ | (253) |
| Impôts sur les bénéfices et intérêts nets ⁽¹⁾ | | | (108) | | | (63) |
| Flux de trésorerie disponibles | | | (553) \$ | | | (316) \$ |

BA : Bombardier Aéronautique; BT : Bombardier Transport.

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

- **Secteur aéronautique** – Les flux de trésorerie disponibles sectoriels ont baissé respectivement de 17 millions \$ et de 315 millions \$ pour les périodes de trois mois et de neuf mois. Les flux de trésorerie disponibles pour ces périodes ont subi l'incidence défavorable des variations des créditeurs et frais courus, des avances et des stocks bruts, en regard des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Ces variations défavorables ont été en partie compensées par une variation favorable des débiteurs en regard des périodes correspondantes de l'exercice précédent. En outre, les flux de trésorerie disponibles pour le trimestre terminé le 31 octobre 2005 ont bénéficié d'une diminution des prêts et des créances liées aux contrats de location par suite de la clôture, en septembre 2005, d'une opération de titrisation pour les avions régionaux. Enfin, pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, les variations nettes de soldes hors caisse liés à l'exploitation ont subi l'incidence défavorable d'une cotisation volontaire de 182 millions \$ au régime de retraite du secteur aéronautique au Royaume-Uni.

- **Secteur transport** – La hausse des flux de trésorerie disponibles sectoriels de 307 millions \$ pour le trimestre résulte principalement d'une hausse des avances au cours du présent trimestre comparativement au trimestre correspondant de l'exercice précédent. La hausse de 123 millions \$ pour la période de neuf mois est surtout attribuable à un niveau moins élevé de stocks bruts, en partie contrebalancés par un niveau moins élevé d'avances et une variation défavorable des débiteurs par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent.

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

Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 31 octobre 2005 reflètent essentiellement les avances nettes et prêts subordonnés de BC totalisant 131 millions \$. Au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2004, Bombardier a effectué des avances nettes et a remboursé des prêts subordonnés de 739 millions \$ qui, déduction faite d'un dividende reçu de BC totalisant 450 millions \$, ont entraîné une sortie nette de fonds de 289 millions \$. Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004 reflètent également les 209 millions \$ reçus par la Société en règlement de tous les litiges alors en cours découlant de l'acquisition de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH.

Les flux de trésorerie pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2005 reflètent surtout les avances nettes et prêts subordonnés de BC totalisant 1,1 milliard \$. Au cours de la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, BC a effectué des avances nettes de 355 millions \$ et a versé 450 millions \$ de dividendes à Bombardier, et Bombardier a remboursé des prêts subordonnés de 450 millions \$ à BC, ce qui a donné lieu à une rentrée nette de fonds de 355 millions \$. Les flux de trésorerie pour 2004 reflètent également le règlement susmentionné.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés pour le trimestre terminé le 31 octobre 2005, reflètent surtout les remboursements de dette à long terme de 26 millions \$ et le rachat d'actions ordinaires, totalisant 14 millions \$, dans le cadre du régime d'unités d'actions fondées sur le rendement de la Société. Les flux de trésorerie utilisés au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2004, tiennent compte des versements de dividendes de 36 millions \$ et des remboursements nets de dette à long terme de 24 millions \$.

Les flux de trésorerie utilisés pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2005 reflètent des remboursements nets de dette à long terme totalisant 118 millions \$, des versements de dividendes totalisant 19 millions \$ et le rachat susmentionné d'actions ordinaires de 14 millions \$. Les flux de trésorerie pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004 reflètent le produit de l'émission de billets de 750 millions \$ et les versements de dividendes totalisant 107 millions \$.

Compte tenu des éléments susmentionnés, les espèces et quasi-espèces s'élevaient à 2,5 milliards \$ au 31 octobre 2005, en regard de 2,3 milliards \$ au 31 janvier 2005.

BC

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

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|---|---|-------------|--|-------------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | 22 \$ | 34 \$ | 101 \$ | 122 \$ |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | 155 | 102 | 949 | 61 |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | (200) | (160) | (1 092) | (172) |
| Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces | (1) | (2) | (3) | (2) |
| Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces | (24) \$ | (26) \$ | (45) \$ | 9 \$ |

Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement

Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 31 octobre 2005 reflètent essentiellement :

- un recul net de 267 millions \$ des débiteurs financiers.

En partie compensé par :

- des avances nettes et prêts subordonnés totalisant 131 millions \$ consentis à Bombardier.

Les flux de trésorerie pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2005 reflètent surtout :

- le produit au comptant réalisé lors de la vente des activités abandonnées, qui totalise 1,4 milliard \$;
- une baisse nette de 417 millions \$ des débiteurs financiers; et
- le produit du règlement d'un instrument financier dérivé avant son échéance, qui totalise 209 millions \$.

En partie compensés par :

- des avances nettes et prêts subordonnés totalisant 1,1 milliard \$ consentis à Bombardier.

Les flux de trésorerie pour le trimestre terminé le 31 octobre 2004 reflètent principalement :

- des avances nettes et prêts subordonnés de Bombardier totalisant 289 millions \$.

En partie compensés par :

- une augmentation nette de 260 millions \$ des débiteurs financiers.

Les flux de trésorerie pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004 reflètent surtout :

- le remboursement du prêt consenti par BC dans le cadre de l'opération de financement conclue aux fins de la gestion de la dette à terme, totalisant 311 millions \$; et
- une baisse nette de 175 millions \$ des actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation.

En partie compensés par :

- des avances nettes et prêts subordonnés totalisant 355 millions \$ consentis à Bombardier; et
- une augmentation nette de 123 millions \$ des débiteurs financiers.

Flux de trésorerie liés aux activités de financement

Les flux de trésorerie utilisés pour le trimestre terminé le 31 octobre 2005 reflètent le remboursement de 200 millions \$ de billets à moyen terme en octobre 2005.

Les flux de trésorerie utilisés pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2005 reflètent surtout :

- le remboursement de 578 millions \$ des facilités bancaires de titrisation liée au financement de stocks au moyen du produit réalisé lors de la vente des activités de financement de stocks (300 millions \$ de ces facilités étaient inclus dans les emprunts à court terme); et
- les remboursements de 300 millions \$ et 200 millions \$ de billets à moyen terme respectivement en mai 2005 et en octobre 2005.

Les flux de trésorerie utilisés pour les périodes de trois mois et de neuf mois terminées le 31 octobre 2004 reflètent surtout :

- les remboursements de dette à long terme de respectivement 350 millions \$ et 362 millions \$; et
- la variation nette des emprunts à court terme de 97 millions \$.

En partie compensés par :

- l'émission de titres adossés à des créances de 287 millions \$.

Compte tenu des éléments susmentionnés, les espèces et quasi-espèces s'élevaient à 19 millions \$ au 31 octobre 2005, en regard de 64 millions \$ au 31 janvier 2005. Les espèces et quasi-espèces au 31 janvier 2005 comprennent 10 millions \$ liés aux activités abandonnées.

SOURCES DE FINANCEMENT

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

| | 31 octobre 2005 | | | |
|------------|--------------------------------|----------------------|---|--|
| | Facilités de crédit confirmées | Montants disponibles | Espèces et quasi-espèces ⁽¹⁾ | Sources de financement à court terme disponibles |
| BOMBARDIER | 5 226 \$ | 1 029 \$ | 2 460 \$ | 3 489 \$ |
| BC | - | - | 19 | 19 |
| | 5 226 \$ | 1 029 \$ | 2 479 \$ | 3 508 \$ |

⁽¹⁾ Incluant des espèces et quasi-espèces de 1,0 milliard \$ requises pour maintenir un seuil de liquidités minimum à la fin de chaque trimestre.

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

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

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

Cette facilité de crédit est assortie de diverses clauses restrictives, notamment des exigences de maintenir (définies dans les ententes s'y rattachant) :

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

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

Bombardier

La variation des sources de financement à court terme disponibles se présentait comme suit pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2005 :

| | |
|---|-----------------|
| Solde au 31 janvier 2005 | 4 490 \$ |
| Avances nettes et prêts subordonnés de BC | 1 088 |
| Non-renouvellement de la tranche de 364 jours de la facilité de crédit européenne | (642) |
| Flux de trésorerie disponibles | (553) |
| Écart de conversion sur les facilités de crédit confirmées découlant du raffermisssement du dollar américain par rapport à l'euro | (363) |
| Réduction nette des facilités de crédit nord-américaines | (288) |
| Incidence des fluctuations de taux de change sur les espèces et quasi-espèces | (191) |
| Réduction des lettres de crédit prélevées (déduction faite de l'incidence des fluctuations de taux de change) | 123 |
| Remboursements nets de dette à long terme | (118) |
| Autres | (57) |
| Solde au 31 octobre 2005 | 3 489 \$ |

BC

La variation des sources de financement à court terme disponibles se présentait comme suit pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2005 :

| | |
|--|--------------|
| Solde au 31 janvier 2005 | 654 \$ |
| Produit net réalisé lors de la vente d'activités abandonnées | 1 363 |
| Avances nettes et prêts subordonnés à Bombardier | (1 088) |
| Non-renouvellement de l'unique facilité de crédit | (600) |
| Remboursement des facilités bancaires de titrisation liée au financement de stocks | (578) |
| Remboursement de billets à moyen terme | (500) |
| Variation nette des débiteurs financiers | 417 |
| Produit du règlement d'un instrument financier dérivé | 209 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | 101 |
| Autres | 41 |
| Solde au 31 octobre 2005 | 19 \$ |

ARRANGEMENTS FINANCIERS

En septembre 2005, la Société a conclu une opération de titrisation de 1,7 milliard \$ pour le financement sous forme de baux à long terme de 70 avions régionaux. Dans le cadre de cette opération, la Société a fourni des améliorations des conditions de crédit et a acquis une participation subordonnée à titre de bénéficiaire. De plus, la Société offre des services administratifs en contrepartie d'honoraires à la juste valeur. Sur le produit brut de 1,7 milliard \$, environ 500 millions \$ ont servi à payer des tiers dans le cadre de structures de financement provisoire hors bilan. Compte tenu de l'application des autres produits et du paiement des dépenses, la Société a reçu environ 1,0 milliard \$.

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, un organisme gouvernemental a consenti à des clients du financement provisoire totalisant 296 millions \$ échéant à diverses dates jusqu'au 31 juillet 2006. Ces fonds ont financé un pourcentage du prix de vente des avions. Le solde du prix de vente totalisant 38 millions \$ a été financé par BC. La tranche subordonnée financée par BC est incluse dans le portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux de BC au 31 octobre 2005. Bombardier s'est engagée à consentir du financement permanent à ces clients s'il leur est impossible d'obtenir du financement permanent de tiers. Les financements provisoires susmentionnés sont inclus dans les engagements de financement de 3,4 milliards \$ dont il est question à la note 16 d) afférente aux états financiers consolidés intermédiaires.

INCIDENCE DES FLUCTUATIONS DE TAUX DE CHANGE

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

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

| | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 | Augmentation (diminution) |
|-----------------|-----------------|-----------------|---------------------------|
| Euro | 1,1994 | 1,3051 | (8) % |
| Dollar canadien | 0,8474 | 0,8078 | 5 % |
| Livre sterling | 1,7691 | 1,8837 | (6) % |

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

| | 2005 | 2004 | Augmentation (diminution) |
|-----------------|--------|--------|---------------------------|
| Euro | 1,2188 | 1,2292 | (1) % |
| Dollar canadien | 0,8422 | 0,7782 | 8 % |
| Livre sterling | 1,7885 | 1,8072 | (1) % |

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les dépenses étaient comme suit pour les périodes de neuf mois terminées les 31 octobre :

| | 2005 | 2004 | Augmentation |
|-----------------|--------|--------|--------------|
| Euro | 1,2525 | 1,2239 | 2 % |
| Dollar canadien | 0,8203 | 0,7551 | 9 % |
| Livre sterling | 1,8331 | 1,8185 | 1 % |

DONNÉES RELATIVES AUX ACTIONS

Le tableau suivant présente les données relatives aux actions autorisées et, émises et en circulation au 31 octobre 2005 :

| | Autorisées | Émises et en circulation |
|--|---------------|--------------------------|
| Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾ | 1 892 000 000 | 319 470 212 |
| Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾ | 1 892 000 000 | 1 425 562 756 |
| Actions privilégiées rachetables cumulatives de série 2 | 12 000 000 | 2 597 907 |
| Actions privilégiées rachetables cumulatives de série 3 | 12 000 000 | 9 402 093 |
| Actions privilégiées rachetables cumulatives de série 4 | 9 400 000 | 9 400 000 |

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

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

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

| | |
|---|------------|
| Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions | 55 696 045 |
|---|------------|

PRINCIPALES DONNÉES TRIMESTRIELLES

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

| | 2006 | | | | 2005 | | 2004 | |
|--|---------------------|--------------------|-------------------|---------------------|---------------------|--------------------|-------------------|---------------------|
| | Troisième trimestre | Deuxième trimestre | Premier trimestre | Quatrième trimestre | Troisième trimestre | Deuxième trimestre | Premier trimestre | Quatrième trimestre |
| Revenus | 3 343 \$ | 3 678 \$ | 3 801 \$ | 4 765 \$ | 3 607 \$ | 3 847 \$ | 3 497 \$ | 4 849 \$ |
| Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies, après impôts | 2 \$ | 13 \$ | 49 \$ | 49 \$ | 8 \$ | 19 \$ | (181) \$ | (425) \$ |
| Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, après impôts | (11) | 104 | 6 | 7 | 2 | 4 | 7 | 85 |
| Bénéfice net (perte nette) | (9) \$ | 117 \$ | 55 \$ | 56 \$ | 10 \$ | 23 \$ | (174) \$ | (340) \$ |
| Bénéfice (perte) par action : | | | | | | | | |
| De base et dilué(e) | | | | | | | | |
| Découlant des activités poursuivies | - \$ | - \$ | 0,02 \$ | 0,02 \$ | - \$ | 0,01 \$ | (0,11) \$ | (0,25) \$ |
| Bénéfice net (perte nette) | (0,01) \$ | 0,06 \$ | 0,03 \$ | 0,03 \$ | - \$ | 0,01 \$ | (0,10) \$ | (0,20) \$ |

29 novembre 2005

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

Bombardier, Bombardier 415, Bombardier Global 5000, Challenger, Challenger 300, Challenger 604, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ705, CRJ900, CSeries, FLEXITY, Flexjet, Global, Global Express, Learjet, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 60, MOVIA, Q100, Q200, Q300, Q400, Talent et TRAXX sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

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

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

BOMBARDIER INC.
BILANS CONSOLIDÉS

(Non vérifiés)

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

| | Notes | Bombardier Inc. consolidé | | Bombardier | | BC | |
|--|-------|------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 |
| Actifs | | | | | | | |
| Espèces et quasi-espèces | 7 | 2 479 \$ | 2 345 \$ | 2 460 \$ | 2 291 \$ | 19 \$ | 54 \$ |
| Débiteurs | | 1 631 | 1 539 | 1 590 | 1 505 | 41 | 34 |
| Débiteurs financiers | 2 | 1 030 | 1 386 | - | - | 1 030 | 1 386 |
| Actifs loués en vertu de contrats | | | | | | | |
| de location-exploitation et autres | 3 | 539 | 474 | 348 | 249 | 191 | 225 |
| Stocks | 4 | 4 112 | 4 013 | 4 112 | 4 013 | - | - |
| Immobilisations corporelles | | 3 084 | 3 412 | 3 013 | 3 322 | 71 | 90 |
| Écart d'acquisition | | 2 173 | 2 357 | 2 173 | 2 357 | - | - |
| Impôts sur les bénéfices reportés | | 529 | 628 | 418 | 443 | 111 | 185 |
| Investissement dans BC / avances | | | | | | | |
| et prêts subordonnés à Bombardier | | - | - | 550 | 439 | 1 072 | 71 |
| Actifs au titre des prestations constituées | | 370 | 353 | 370 | 353 | - | - |
| Actifs détenus à des fins de vente | 5 | 41 | 2 299 | - | - | 41 | 2 299 |
| Autres actifs | 6 | 1 053 | 1 315 | 936 | 955 | 117 | 360 |
| | | 17 041 \$ | 20 121 \$ | 15 970 \$ | 15 927 \$ | 2 693 \$ | 4 704 \$ |
| Passifs | | | | | | | |
| Avances de BC | | - \$ | - \$ | 158 \$ | 71 \$ | - \$ | - \$ |
| Créditeurs et frais courus | 8 | 6 864 | 7 248 | 6 746 | 7 139 | 118 | 109 |
| Avances et facturations progressives | | | | | | | |
| en excédent des coûts connexes | 4 | 1 949 | 2 359 | 1 949 | 2 359 | - | - |
| Impôts sur les bénéfices reportés | | 51 | 41 | 47 | 37 | 4 | 4 |
| Dette à long terme | 9 | 4 956 | 5 716 | 2 947 | 3 128 | 2 009 | 2 588 |
| Passifs au titre des prestations constituées | | 873 | 897 | 872 | 895 | 1 | 2 |
| Passifs liés aux actifs détenus | | | | | | | |
| à des fins de vente | 5 | 11 | 1 562 | - | - | 11 | 1 562 |
| Prêts subordonnés de BC | | - | - | 914 | - | - | - |
| | | 14 704 | 17 823 | 13 633 | 13 629 | 2 143 | 4 265 |
| Capitaux propres (Investissement dans BC) | | | | | | | |
| Actions privilégiées | | | | | | | |
| Émises et en circulation : | | | | | | | |
| Série 2 : 2 597 907 | | 51 | 51 | 51 | 51 | - | - |
| Série 3 : 9 402 093 | | 148 | 148 | 148 | 148 | - | - |
| Série 4 : 9 400 000 | | 148 | 148 | 148 | 148 | - | - |
| Actions ordinaires | | | | | | | |
| Émises et en circulation : | | | | | | | |
| Classe A : 319 470 212 | | | | | | | |
| (342 000 010 au 31 janvier 2005) | | 29 | 31 | 29 | 31 | - | - |
| Classe B : 1 425 562 756 | | | | | | | |
| (1 408 466 958 au 31 janvier 2005) | | 1 399 | 1 411 | 1 399 | 1 411 | - | - |
| Surplus d'apport | | 20 | 13 | 20 | 13 | - | - |
| Bénéfices non répartis | | 445 | 301 | 445 | 301 | - | - |
| Écart de conversion cumulé | | 97 | 195 | 97 | 195 | - | - |
| Investissement dans BC | | - | - | - | - | 550 | 439 |
| | | 2 337 | 2 298 | 2 337 | 2 298 | 550 | 439 |
| | | 17 041 \$ | 20 121 \$ | 15 970 \$ | 15 927 \$ | 2 693 \$ | 4 704 \$ |

Engagements et éventualités

16

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS

(Non vérifiés)

Pour les trois mois terminés les 31 octobre

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

| | Notes | Bombardier Inc. consolidé | | Bombardier | | BC | |
|---|-------|------------------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|-------------|
| | | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Revenus | | | | | | | |
| Fabrication | | 2,279 \$ | 2,710 \$ | 2,279 \$ | 2,710 \$ | - \$ | - \$ |
| Services | | 669 | 538 | 669 | 538 | - | - |
| Financement | | 44 | 56 | - | - | 54 | 63 |
| Autres | | 351 | 303 | 351 | 303 | - | - |
| | | 3,343 | 3,607 | 3,299 | 3,551 | 54 | 63 |
| Coût des ventes | | 2,886 | 3,129 | 2,855 | 3,093 | 31 | 36 |
| Frais de vente, frais généraux et d'administration | | 207 | 210 | 201 | 200 | 6 | 10 |
| Amortissement | | 139 | 143 | 131 | 132 | 8 | 11 |
| Recherche et développement | | 45 | 39 | 45 | 39 | - | - |
| Éléments spéciaux | 11 | 25 | 43 | 25 | 43 | - | - |
| Bénéfice de BC | | - | - | (7) | (4) | - | - |
| | | 3,302 | 3,564 | 3,250 | 3,503 | 45 | 57 |
| Bénéfice découlant des activités poursuivies avant intérêts | | | | | | | |
| débiteurs, nets et impôts sur les bénéfices | | 41 | 43 | 49 | 48 | 9 | 6 |
| Intérêts débiteurs, nets | 12 | 39 | 38 | 49 | 45 | - | - |
| Bénéfice découlant des activités poursuivies | | | | | | | |
| avant impôts sur les bénéfices | | 2 | 5 | - | 3 | 9 | 6 |
| Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices | | - | (3) | (2) | (5) | 2 | 2 |
| Bénéfice découlant des activités poursuivies | | 2 | 8 | 2 | 8 | 7 | 4 |
| Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, | | | | | | | |
| après impôts | 5 | (11) | 2 | (11) | 2 | (11) | 2 |
| Bénéfice net (perte nette) | | (9) \$ | 10 \$ | (9) \$ | 10 \$ | (4) \$ | 6 \$ |
| Bénéfice (perte) par action : | | | | | | | |
| De base et dilué(e) | | | | | | | |
| Découlant des activités poursuivies | | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ |
| Bénéfice net (perte nette) | | (0.01) \$ | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ |

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS CONSOLIDÉS DES RÉSULTATS

(Non vérifiés)

Pour les neuf mois terminés les 31 octobre

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

| | Notes | Bombardier Inc. consolidé | | Bombardier | | BC | |
|---|-------|------------------------------|-----------------|---------------|-----------------|---------------|--------------|
| | | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Revenus | | | | | | | |
| Fabrication | | 7,701 \$ | 8,000 \$ | 7,701 \$ | 8,000 \$ | - \$ | - \$ |
| Services | | 1,893 | 1,710 | 1,893 | 1,710 | - | - |
| Financement | | 138 | 161 | - | - | 168 | 187 |
| Autres | | 1,090 | 1,080 | 1,090 | 1,080 | - | - |
| | | 10,822 | 10,951 | 10,684 | 10,790 | 168 | 187 |
| Coût des ventes | | 9,377 | 9,723 | 9,282 | 9,620 | 111 | 110 |
| Frais de vente, frais généraux et d'administration | | 632 | 631 | 614 | 604 | 18 | 27 |
| Amortissement | | 401 | 425 | 381 | 384 | 20 | 41 |
| Recherche et développement | | 136 | 98 | 136 | 98 | - | - |
| Éléments spéciaux | 11 | 51 | 134 | 51 | 134 | - | - |
| Bénéfice de BC | | - | - | (14) | (5) | - | - |
| | | 10,597 | 11,011 | 10,450 | 10,835 | 149 | 178 |
| Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies avant intérêts | | | | | | | |
| débiteurs, nets et impôts sur les bénéfices | | 225 | (60) | 234 | (45) | 19 | 9 |
| Intérêts débiteurs, nets | 12 | 135 | 117 | 149 | 136 | - | - |
| Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies | | | | | | | |
| avant impôts sur les bénéfices | | 90 | (177) | 85 | (181) | 19 | 9 |
| Charge (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices | | 26 | (23) | 21 | (27) | 5 | 4 |
| Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies | | 64 | (154) | 64 | (154) | 14 | 5 |
| Bénéfice découlant des activités abandonnées, après impôts | 5 | 99 | 13 | 99 | 13 | 99 | 13 |
| Bénéfice net (perte nette) | | 163 \$ | (141) \$ | 163 \$ | (141) \$ | 113 \$ | 18 \$ |
| Bénéfice (perte) par action : | | | | | | | |
| De base et dilué(e) | 13 | | | | | | |
| Découlant des activités poursuivies | | 0.03 \$ | (0.10) \$ | | | | |
| Bénéfice net (perte nette) | | 0.08 \$ | (0.09) \$ | | | | |

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

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

(Non vérifiés)

Pour les neuf mois terminés les 31 octobre

(en millions de dollars américains)

| | Bombardier Inc. | |
|-------------------------------------|------------------------|--------|
| | consolidé | |
| | 2005 | 2004 |
| Solde au début de la période | 301 \$ | 532 \$ |
| Bénéfice net (perte nette) | 163 | (141) |
| Dividendes : | | |
| Actions privilégiées | (19) | (17) |
| Actions ordinaires | - | (90) |
| Solde à la fin de la période | 445 \$ | 284 \$ |

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

(Non vérifiés)

Pour les trois mois terminés les 31 octobre

(en millions de dollars américains)

| | Bombardier Inc. | | | | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|--------------|
| | Notes | consolidé | | Bombardier | | BC | |
| | | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Activités d'exploitation | | | | | | | |
| Bénéfice net (perte nette) | | (9) \$ | 10 \$ | (9) \$ | 10 \$ | (4) \$ | 6 \$ |
| Éléments hors caisse : | | | | | | | |
| Amortissement | | 139 | 143 | 131 | 132 | 8 | 11 |
| Perte (bénéfice) de BC | | - | - | 4 | (6) | - | - |
| Pertes sur créances | | 1 | 6 | - | - | 1 | 6 |
| Impôts sur les bénéfices reportés | | 12 | (13) | 11 | (15) | 1 | 2 |
| Perte (gain) sur cessions d'immobilisations corporelles | | 6 | (1) | 6 | (1) | - | - |
| Rémunération à base d'actions | | 2 | 3 | 2 | 3 | - | - |
| Éléments spéciaux | 11 | 25 | 43 | 25 | 43 | - | - |
| Perte sur cessions d'activités abandonnées, après impôts | 5 | 10 | - | - | - | 10 | - |
| Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation | 14 | 211 | (230) | (43) | (213) | 6 | 9 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | | 397 | (39) | 127 | (47) | 22 | 34 |
| Activités d'investissement | | | | | | | |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles | | (46) | (124) | (46) | (124) | - | - |
| Cessions d'immobilisations corporelles | | 44 | 19 | 44 | 19 | - | - |
| Variation nette des débiteurs financiers | | 30 | (202) | - | - | 267 | (260) |
| Cessions d'actifs loués en vertu de contrats | | | | | | | |
| de location-exploitation - BC | | 4 | - | - | - | 15 | 32 |
| Règlement de la réclamation Adtran | | - | 209 | - | 209 | - | - |
| Investissement dans BC / avances | | | | | | | |
| et prêts subordonnés à Bombardier | | - | - | 131 | (289) | (131) | 289 |
| Autres | | (4) | 15 | (8) | (26) | 4 | 41 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | | 28 | (83) | 121 | (211) | 155 | 102 |
| Activités de financement | | | | | | | |
| Variation nette des emprunts à court terme | | - | (97) | - | - | - | (97) |
| Produits de l'émission de dette à long terme | | - | 291 | - | 4 | - | 287 |
| Remboursements de dette à long terme | | (226) | (378) | (26) | (28) | (200) | (350) |
| Rachat d'actions ordinaires | 10 | (14) | - | (14) | - | - | - |
| Dividendes versés | | (7) | (36) | (7) | (36) | - | - |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | | (247) | (220) | (47) | (60) | (200) | (160) |
| Incidence des fluctuations de taux de change | | | | | | | |
| sur les espèces et quasi-espèces | | (5) | 110 | (4) | 112 | (1) | (2) |
| Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces | | 173 | (232) | 197 | (206) | (24) | (26) |
| Espèces et quasi-espèces au début de la période | | 2 306 | 2 241 | 2 263 | 2 195 | 43 | 46 |
| Espèces et quasi-espèces à la fin de la période⁽¹⁾ | 7 | 2 479 \$ | 2 009 \$ | 2 460 \$ | 1 989 \$ | 19 \$ | 20 \$ |
| ⁽¹⁾ Composées des éléments suivants : | | | | | | | |
| Espèces et quasi-espèces liées aux : | | | | | | | |
| Activités poursuivies | | 2 479 \$ | 2 007 \$ | 2 460 \$ | 1 989 \$ | 19 \$ | 18 \$ |
| Activités abandonnées | | - | 2 | - | - | - | 2 |
| | | 2 479 \$ | 2 009 \$ | 2 460 \$ | 1 989 \$ | 19 \$ | 20 \$ |
| Information supplémentaire | | | | | | | |
| Espèces payées pour : | | | | | | | |
| Intérêts | | 13 \$ | 28 \$ | 9 \$ | 2 \$ | 14 \$ | 33 \$ |
| Impôts sur les bénéfices | | 8 \$ | 5 \$ | 8 \$ | 2 \$ | - \$ | 3 \$ |

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS CONSOLIDÉS DES FLUX DE TRÉSORERIE

(Non vérifiés)

Pour les neuf mois terminés les 31 octobre

(en millions de dollars américains)

| | Notes | Bombardier Inc. | | Bombardier | | BC | |
|---|-------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|--------------|
| | | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Activités d'exploitation | | | | | | | |
| Bénéfice net (perte nette) | | 163 \$ | (141) \$ | 163 \$ | (141) \$ | 113 \$ | 18 \$ |
| Éléments hors caisse : | | | | | | | |
| Amortissement | | 401 | 425 | 381 | 384 | 20 | 41 |
| Bénéfice de BC | | - | - | (113) | (18) | - | - |
| Pertes sur créances | | 13 | 24 | - | - | 13 | 24 |
| Impôts sur les bénéfices reportés | | 12 | (36) | 1 | (43) | 11 | 7 |
| Perte (gain) sur cessions d'immobilisations corporelles | | 5 | (1) | 7 | (1) | (2) | - |
| Rémunération à base d'actions | | 7 | 6 | 7 | 6 | - | - |
| Éléments spéciaux | 11 | 51 | 134 | 51 | 134 | - | - |
| Gain net sur cessions d'activités abandonnées, après impôts | 5 | (93) | - | - | - | (93) | - |
| Variations nettes des soldes hors caisse liés à l'exploitation | 14 | (608) | (482) | (924) | (425) | 39 | 32 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation | | (49) | (71) | (427) | (104) | 101 | 122 |
| Activités d'investissement | | | | | | | |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles | | (185) | (238) | (184) | (237) | (1) | (1) |
| Cessions d'immobilisations corporelles | | 81 | 25 | 58 | 25 | 23 | - |
| Variation nette des débiteurs financiers | | 158 | 137 | - | - | 417 | (123) |
| Acquisitions d'actifs loués en vertu de contrats | | | | | | | |
| de location-exploitation - BC | | (3) | (17) | - | - | (5) | (28) |
| Cessions d'actifs loués en vertu de contrats | | | | | | | |
| de location-exploitation - BC | | 6 | 21 | - | - | 26 | 203 |
| Règlement de la réclamation Adtranz | | - | 209 | - | 209 | - | - |
| Cessions d'activités abandonnées, | | | | | | | |
| après l'encaisse cédée | | 1 363 | (28) | - | (28) | 1 363 | - |
| Investissement dans BC / avances | | | | | | | |
| et prêts subordonnés à Bombardier | | - | - | 1 088 | 355 | (1 088) | (355) |
| Autres | | 190 | 294 | (24) | (71) | 214 | 365 |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement | | 1 610 | 403 | 938 | 253 | 949 | 61 |
| Activités de financement | | | | | | | |
| Variation nette des emprunts à court terme | | (300) | (97) | - | - | (300) | (97) |
| Produits de l'émission de dette à long terme | 9 | 7 | 1 052 | 7 | 765 | - | 287 |
| Remboursements de dette à long terme | | (917) | (416) | (125) | (54) | (792) | (362) |
| Émission d'actions, après les frais connexes | | - | 3 | - | 3 | - | - |
| Rachat d'actions ordinaires | 10 | (14) | - | (14) | - | - | - |
| Dividendes versés | | (19) | (107) | (19) | (107) | - | - |
| Flux de trésorerie liés aux activités de financement | | (1 243) | 435 | (151) | 607 | (1 092) | (172) |
| Incidence des fluctuations de taux de change | | | | | | | |
| sur les espèces et quasi-espèces | | (194) | 21 | (191) | 23 | (3) | (2) |
| Augmentation (diminution) nette des espèces et quasi-espèces | | 124 | 788 | 169 | 779 | (45) | 9 |
| Espèces et quasi-espèces au début de la période | | 2 355 | 1 221 | 2 291 | 1 210 | 64 | 11 |
| Espèces et quasi-espèces à la fin de la période ⁽¹⁾ | 7 | 2 479 \$ | 2 009 \$ | 2 460 \$ | 1 989 \$ | 19 \$ | 20 \$ |
| ⁽¹⁾ Composées des éléments suivants : | | | | | | | |
| Espèces et quasi-espèces liées aux : | | | | | | | |
| Activités poursuivies | | 2 479 \$ | 2 007 \$ | 2 460 \$ | 1 989 \$ | 19 \$ | 18 \$ |
| Activités abandonnées | | - | 2 | - | - | - | 2 |
| | | 2 479 \$ | 2 009 \$ | 2 460 \$ | 1 989 \$ | 19 \$ | 20 \$ |
| Information supplémentaire | | | | | | | |
| Espèces payées pour : | | | | | | | |
| Intérêts | | 241 \$ | 251 \$ | 115 \$ | 92 \$ | 140 \$ | 178 \$ |
| Impôts sur les bénéfices | | 31 \$ | 15 \$ | 28 \$ | 6 \$ | 3 \$ | 9 \$ |

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 les périodes de trois et neuf mois terminées le 31 octobre 2005

(non vérifiées)

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

Bombardier Inc. (la « Société ») est constituée en vertu des lois du Canada. Elle est un fabricant de matériel de transport, incluant des avions d'affaires et régionaux et du matériel de transport sur rail. Elle offre également des services financiers et des services de gestion d'actifs dans des domaines liés à ses compétences principales.

Mode de présentation

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

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

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

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

Principes de consolidation

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

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

Reclassement dans les états des flux de trésorerie

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

Par suite de cette modification, les flux de trésorerie consolidés liés aux activités d'exploitation ont diminué respectivement de 26 millions \$ et de 89 millions \$ pour les périodes de trois mois et de neuf mois terminées le 31 octobre 2004, avec une hausse correspondante des flux de trésorerie consolidés liés aux activités d'investissement.

1. ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Les états financiers consolidés intermédiaires ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada (« PCGR ») pour les états financiers consolidés intermédiaires et suivent les mêmes conventions et méthodes comptables que les plus récents états financiers consolidés annuels. De l'avis de la direction, tous les rajustements nécessaires à une image fidèle sont reflétés dans les états financiers consolidés intermédiaires. Ces rajustements sont normaux et récurrents. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés vérifiés et les notes y afférentes inclus dans le rapport annuel de la Société de l'exercice 2005.

Les résultats d'exploitation des périodes intermédiaires ne reflètent pas nécessairement les résultats d'exploitation de l'exercice entier. Historiquement, Bombardier Aéronautique livre plus d'avions au quatrième trimestre que pendant les trois premiers trimestres de l'exercice, ce qui donne lieu à des revenus et à une marge brute plus élevés pour ce trimestre.

2. DÉBITEURS FINANCIERS

Les débiteurs financiers de BC étaient comme suit aux :

| | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 |
|---|-----------------|-----------------|
| Avions commerciaux | | |
| Financement provisoire | 766 \$ | 1 000 \$ |
| Crédit-bail à long terme | 74 | 66 |
| | 840 | 1 066 |
| Financement de débiteurs ⁽¹⁾ | - | 59 |
| | 840 | 1 125 |
| Portefeuilles en liquidation progressive ⁽²⁾ | 208 | 274 |
| | 1 048 | 1 399 |
| Provision pour pertes sur créances | (18) | (13) |
| | 1 030 \$ | 1 386 \$ |

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

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

Le financement conclu avec quatre sociétés aériennes représente environ 78 % du total du portefeuille de financement provisoire d'avions commerciaux au 31 octobre 2005 (quatre sociétés aériennes représentant environ 79 % au 31 janvier 2005).

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

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

| | 31 octobre 2005 | | 31 janvier 2005 | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|------------------------|
| | Coût | Valeur comptable nette | Coût | Valeur comptable nette |
| BOMBARDIER | | | | |
| Avions du programme de multipropriété | 273 \$ | 270 \$ | 145 \$ | 142 \$ |
| Avions d'occasion | 100 | 78 | 129 | 107 |
| | 373 | 348 | 274 | 249 |
| BC | | | | |
| Portefeuilles d'activités poursuivies | 214 | 130 | 254 | 152 |
| Portefeuilles en liquidation progressive | 102 | 61 | 120 | 73 |
| | 316 | 191 | 374 | 225 |
| | 689 \$ | 539 \$ | 648 \$ | 474 \$ |

4. STOCKS

Les stocks de Bombardier étaient comme suit aux :

| | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 |
|-------------------------------|-----------------|-----------------|
| Contrats à long terme | 1 654 \$ | 1 640 \$ |
| Programmes aéronautiques | 1 595 | 1 616 |
| Produits finis ⁽¹⁾ | 863 | 757 |
| | 4 112 \$ | 4 013 \$ |

⁽¹⁾ Les produits finis comprenaient huit avions neufs, non rattachés à une commande ferme et huit avions d'occasion totalisant 169 millions \$ au 31 octobre 2005 (trois avions neufs et 11 avions d'occasion totalisant 95 millions \$ au 31 janvier 2005).

Les coûts engagés et les marges comptabilisées sur les contrats à long terme ainsi que les coûts engagés relatifs aux programmes aéronautiques en cours s'établissaient respectivement à 3738 millions \$ et 2271 millions \$ au 31 octobre 2005 (respectivement à 4089 millions \$ et 2216 millions \$ au 31 janvier 2005).

Les avances reçues et les facturations progressives liées aux contrats à long terme et aux programmes aéronautiques en cours totalisaient respectivement 3687 millions \$ et 1022 millions \$ au 31 octobre 2005 (respectivement 4276 millions \$ et 1132 millions \$ au 31 janvier 2005), dont respectivement 1603 millions \$ et 346 millions \$ constituent un passif et sont présentés à titre d'avances et de facturations progressives en excédent des coûts connexes au 31 octobre 2005 (respectivement 1827 millions \$ et 532 millions \$ au 31 janvier 2005).

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

En mai 2005, la Société a vendu ses activités de financement de stocks de BC à GE Commercial Finance (« GE ») pour un produit au comptant de 1,3 milliard \$ (732 millions \$ après le remboursement par BC de ses facilités bancaires de titrisation liée au financement de stocks non transférées à GE). La vente s'est soldée par un gain avant impôts de 191 millions \$ (121 millions \$ après impôts). GE a pris en charge les obligations futures de services administratifs de BC en vertu des facilités publiques de titrisation liée au financement de stocks actuellement en place. En tout, 280 employés ont été mutés chez GE.

En juillet 2005, la Société a vendu à Vanderbilt Mortgage and Finance, Inc. ses activités de maisons usinées au bilan pour un produit au comptant de 119 millions \$, ce qui a entraîné une perte après impôts de 18 millions \$.

En novembre 2005, la Société a conclu une entente en vue de transférer les droits et obligations de gestion liées aux activités de maisons usinées hors bilan de BC à Green Tree Servicing LCC. Le portefeuille hors bilan totalisait environ 900 millions \$ au 31 octobre 2005. Le transfert est conditionnel à l'obtention d'approbations de tierces parties et au respect d'autres conditions d'usage et devrait se réaliser au cours du premier trimestre du prochain exercice. En conséquence, des charges après impôts de 10 millions \$, principalement liées à la dépréciation d'actifs et aux indemnités de départ, ont été comptabilisées au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2005.

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

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

| | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 |
|---------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Actifs | | |
| Espèces et quasi-espèces | - \$ | 10 \$ |
| Débiteurs | 38 | 83 |
| Débiteurs financiers | - | 2 199 |
| Immobilisations corporelles | - | 2 |
| Autres actifs | 3 | 5 |
| | 41 \$ | 2 299 \$ |
| Passifs | | |
| Créditeurs et frais courus | 11 \$ | 74 \$ |
| Emprunts à court terme ⁽¹⁾ | - | 300 |
| Dette à long terme ⁽¹⁾ | - | 1 188 |
| | 11 \$ | 1 562 \$ |

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

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

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|--|---------------------------------------|-------------|--------------------------------------|--------------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Revenus | - \$ | 43 \$ | 73 \$ | 134 \$ |
| Coût des ventes | - | 25 | 35 | 74 |
| Frais de vente, frais généraux et d'administration | 1 | 14 | 24 | 39 |
| | 1 | 39 | 59 | 113 |
| Bénéfice (perte) avant impôts sur les bénéfices | (1) | 4 | 14 | 21 |
| Impôts sur les bénéfices | - | 2 | 8 | 8 |
| | (1) | 2 | 6 | 13 |
| Gain (perte), après impôts, réalisé(e) lors de la vente : | | | | |
| des activités de financement de stocks | - | - | 121 | - |
| des activités de maisons usinées au bilan | - | - | (18) | - |
| Pertes liées à la cession prévue des activités de maisons usinées hors bilan, après impôts | (10) | - | (10) | - |
| | (11) \$ | 2 \$ | 99 \$ | 13 \$ |

6. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

| | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 |
|--|-----------------|-----------------|
| BOMBARDIER | | |
| Prêts et créances liées aux contrats de location ⁽¹⁾ | 293 \$ | 316 \$ |
| Actifs incorporels, déduction faite de l'amortissement cumulé de 78 millions \$ au 31 octobre 2005 (64 millions \$ au 31 janvier 2005) | 168 | 195 |
| Frais payés d'avance | 135 | 129 |
| Placements dans des sociétés satellites | 99 | 73 |
| Placements | 96 | 99 |
| Encaisse affectée ⁽²⁾ | 79 | 64 |
| Placement en actions privilégiées de BRP Inc. | 30 | 30 |
| Autres | 36 | 49 |
| | 936 | 955 |
| BC | 117 | 360 |
| | 1 053 \$ | 1 315 \$ |

⁽¹⁾ Comprennent 67 millions \$ de créances liées aux contrats de location d'EDDV (78 millions \$ au 31 janvier 2005).

⁽²⁾ Comprend 60 millions \$ d'encaisse affectée d'EDDV (61 millions \$ au 31 janvier 2005).

7. EMPRUNTS À COURT TERME

En vertu d'ententes avec des syndicats bancaires, Bombardier Inc. doit respecter certaines clauses financières restrictives, dont celle de maintenir un niveau minimal de liquidités de 1,0 milliard \$ en espèces et quasi-espèces à la fin de chaque trimestre. Ces conditions étaient respectées au 31 octobre 2005.

Bombardier

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

| | Montants confirmés | Montants prélevés | Lettres de crédit prélevées | Montants disponibles | Échéance (exercice) |
|-------------------------------|--------------------|-------------------|-----------------------------|----------------------|---------------------|
| Européenne | 3 778 \$ | - \$ | 3 120 \$ | 658 \$ | 2008 |
| Nord-américaine | 1 100 | - | 743 | 357 | 2008 |
| Lettres de crédit européennes | 348 | s.o. | 334 | 14 | 2008-2009 |
| | 5 226 \$ | - \$ | 4 197 \$ | 1 029 \$ | |

s.o. : sans objet.

- En juin 2005, la Société a conclu une nouvelle facilité de crédit syndiquée nord-américaine de 1,1 milliard \$ afin de refinancer sa facilité de crédit canadienne existante de 1,7 milliard \$ qui devait venir à échéance en septembre 2005. La nouvelle facilité n'est pas garantie et vient à échéance en juillet 2007.
- Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2006, Bombardier n'a pas renouvelé la tranche de 364 jours de sa facilité de crédit syndiquée européenne totalisant 492 millions €, étant donné que le montant moins élevé des facilités de crédit restantes correspondait à ses besoins futurs prévus.

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

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

s.o. : sans objet.

En plus des lettres de crédit prélevées présentées dans les tableaux précités, Bombardier avait des facilités bilatérales totalisant 242 millions \$ au 31 octobre 2005 (287 millions \$ au 31 janvier 2005).

BC

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

8. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

Les créditeurs et frais courus étaient comme suit aux :

| | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 |
|---|-----------------|-----------------|
| BOMBARDIER | | |
| Créditeurs | 1 802 \$ | 2 075 \$ |
| Mesures incitatives à la vente ⁽¹⁾ | 1 250 | 1 190 |
| Garanties de produits | 975 | 1 055 |
| Frais courus | 939 | 1 277 |
| Salaires et avantages sociaux à payer | 348 | 334 |
| Revenus reportés – programme de multipropriété | 309 | 163 |
| Impôts sur les bénéfiques et autres taxes | 190 | 120 |
| Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire | 168 | 229 |
| Intérêts | 88 | 73 |
| Autres | 677 | 623 |
| | 6 746 | 7 139 |
| BC | 118 | 109 |
| | 6 864 \$ | 7 248 \$ |

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

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

Les variations de la provision pour indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire et autres coûts ont été comme suit pour les périodes de trois mois et de neuf mois terminées les 31 octobre 2005 et 2004 :

| | Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire | | Autres | Total |
|---|--|----|--------|--------|
| Solde au 31 janvier 2005 | 229 | \$ | 7 | \$ 236 |
| Charge courante⁽¹⁾ | 15 | | 18 | 33 |
| Variations des estimations⁽¹⁾ | (8) | | - | (8) |
| Montants reçus (versés) | (58) | | 3 | (55) |
| Incidence des fluctuations de taux de change | (12) | | - | (12) |
| Solde au 31 juillet 2005 | 166 | | 28 | 194 |
| Charge courante⁽²⁾ | 3 | | 6 | 9 |
| Variations des estimations⁽²⁾ | 16 | | - | 16 |
| Montants versés | (16) | | (14) | (30) |
| Incidence des fluctuations de taux de change | (1) | | - | (1) |
| Solde au 31 octobre 2005 | 168 | \$ | 20 | \$ 188 |

⁽¹⁾ Pour laquelle une charge de 26 millions \$ a trait au secteur transport et est comptabilisée dans les éléments spéciaux (voir la note 11 – Éléments spéciaux).

⁽²⁾ La totalité du montant a trait au secteur transport et est comptabilisé dans les éléments spéciaux (voir la note 11 – Éléments spéciaux).

| | Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire | | Autres | | Total | |
|--|--|----|--------|----|-------|----|
| Solde au 31 janvier 2004 | 179 | \$ | 37 | \$ | 216 | \$ |
| Charge courante | 53 | | 38 | | 91 | |
| Élément hors caisse | - | | (23) | | (23) | |
| Montants versés | (50) | | (1) | | (51) | |
| Incidence des fluctuations de taux de change | (7) | | (1) | | (8) | |
| Solde au 31 juillet 2004 | 175 | | 50 | | 225 | |
| Charge courante | 88 | | (3) | | 85 | |
| Variations des estimations | (37) | | (5) | | (42) | |
| Montants versés | (32) | | (10) | | (42) | |
| Incidence des fluctuations de taux de change | 10 | | 1 | | 11 | |
| Solde au 31 octobre 2004 | 204 | \$ | 33 | \$ | 237 | \$ |

9. DETTE À LONG TERME

La dette à long terme de Bombardier inclut 167 millions \$ de dette à long terme liée aux EDDV consolidées au 31 octobre 2005 (246 millions \$ au 31 janvier 2005), qui sont toutes liées à des structures existant avant le 1^{er} mai 2004.

En mai 2005 et en octobre 2005, BC a remboursé à leur échéance des billets à moyen terme totalisant respectivement 300 millions \$ et 200 millions \$.

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

10. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Options d'achat d'actions

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

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|---|---------------------------------------|---------|--------------------------------------|------------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Nombre d'options d'achat d'actions attribuées | 180 000 | 425 000 | 7 154 000 | 15 192 520 |
| Juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution | 1,12 \$ | 0,52 \$ | 0,81 \$ | 1,06 \$ |

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

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|--|---------------------------------------|---------|--------------------------------------|---------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Taux d'intérêt sans risque | 3,45 % | 3,80 % | 3,35 % | 4,17 % |
| Durée prévue (en années) | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Volatilité prévue du cours des actions | 46,88 % | 49,76 % | 49,98 % | 49,07 % |
| Taux de dividende prévu de l'action | 1,20 % | 1,20 % | 1,20 % | 1,20 % |

Respectivement 55 696 045 et 53 462 540 options d'achat d'actions étaient émises et en cours au 31 octobre 2005 et au 31 janvier 2005. Aucune option d'achat d'actions n'a été exercée au cours des périodes de trois mois et de neuf mois terminées le 31 octobre 2005, et au cours du trimestre terminé le 31 octobre 2004. Découlant de l'exercice d'options, 882 050 actions classe B (droits de vote limités) ont été émises au cours de la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004.

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

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

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

Régime d'unités d'actions fondées sur le rendement

Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2006, le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'unités d'actions fondées sur le rendement (« UAR ») en vertu duquel des UAR peuvent être attribuées aux employés clés. Un total de 4 180 000 d'UAR a été autorisé aux fins d'émission. Les UAR donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société.

En août 2005, la Société a attribué 4 097 000 d'UAR à des employés clés et racheté 5 434 000 actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre pour 14 millions \$. Ces actions sont réservées aux fins d'émission en vertu du régime d'UAR, et le coût de rachat a été déduit du capital social. Les UAR seront acquises le 10 juin 2008, si certains objectifs de rendement financier sont atteints. Le ratio de conversion des UAR acquises varie de 70 % à 130 %.

La charge de rémunération pour les UAR qui devraient être acquises est mesurée d'après le cours de clôture des actions classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto à la date d'attribution et est constatée de manière linéaire sur la période d'acquisition. L'incidence de toute variation du nombre d'UAR qui devraient être acquises est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée.

Une charge de rémunération de 1 million \$ a été comptabilisée au cours des périodes de trois mois et de neuf mois terminées le 31 octobre 2005 en vertu du régime d'UAR (néant pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent).

11. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux étaient comme suit :

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|--|---------------------------------------|-------|--------------------------------------|--------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire | 19 \$ | 51 \$ | 27 \$ | 104 \$ |
| Autres ⁽¹⁾ | 6 | (8) | 24 | 30 |
| | 25 | 43 | 51 | 134 |
| Recouvrement d'impôts sur les bénéfices | (2) | (16) | (9) | (21) |
| | 23 \$ | 27 \$ | 42 \$ | 113 \$ |

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

Les éléments spéciaux ont trait aux activités de restructuration visant à réduire la structure des coûts du secteur transport. Le plan de restructuration vise à réduire les effectifs de 7600 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, dont 7300 sont des postes permanents ainsi qu'à fermer des sites de fabrication. Environ 5500 postes, déduction faite de l'embauche de nouveaux employés, y compris des employés contractuels, avaient été abolis au 31 octobre 2005.

Le coût total de la restructuration est estimé à 630 millions \$, 572 millions \$ ayant été comptabilisés au 31 octobre 2005. Le reste sera comptabilisé au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2006 et au cours de l'exercice 2007.

12. INTÉRÊTS DÉBITEURS NETS

Les intérêts débiteurs nets de Bombardier se présentaient comme suit :

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|--|---------------------------------------|-------|--------------------------------------|--------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Dette à long terme ⁽¹⁾ | 45 \$ | 38 \$ | 137 \$ | 107 \$ |
| Déactualisation des mesures incitatives à la vente | 8 | 11 | 25 | 30 |
| Intérêts avec BC | 10 | 7 | 14 | 19 |
| Intérêts créditeurs | (15) | (11) | (34) | (26) |
| Autres | 1 | - | 7 | 6 |
| | 49 | 45 | 149 | 136 |
| Élimination intersectorielle | (10) | (7) | (14) | (19) |
| | 39 \$ | 38 \$ | 135 \$ | 117 \$ |

⁽¹⁾ Comprend 3 millions \$ et 10 millions \$ d'intérêts liés aux EDDV pour les périodes de trois mois et de neuf mois terminées le 31 octobre 2005 (néant pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent).

Les intérêts débiteurs nets de BC, totalisant respectivement 13 millions \$ et 53 millions \$ pour les périodes de trois mois et de neuf mois terminées le 31 octobre 2005 (25 millions \$ et 58 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent) sont classés à titre de coût des ventes.

13. BÉNÉFICE (PERTE) PAR ACTION

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

| (Nombre d'actions et d'options d'achat d'actions en milliers) | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|--|---------------------------------------|-----------|--------------------------------------|-----------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies | 2 \$ | 8 \$ | 64 \$ | (154) \$ |
| Dividendes sur actions privilégiées, après impôts | (7) | (6) | (19) | (17) |
| Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies disponible pour les porteurs d'actions ordinaires | (5) | 2 | 45 | (171) |
| Bénéfice (perte) découlant des activités abandonnées, après impôts | (11) | 2 | 99 | 13 |
| Bénéfice net (perte nette) disponible pour les porteurs d'actions ordinaires | (16) \$ | 4 \$ | 144 \$ | (158) \$ |
| Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation | 1 748 429 | 1 750 467 | 1 749 561 | 1 750 234 |
| Effet net des options d'achat d'actions | - | - | - | 276 |
| Nombre dilué moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation | 1 748 429 | 1 750 467 | 1 749 561 | 1 750 510 |
| Bénéfice (perte) par action de base et dilué(e) : | | | | |
| Découlant des activités poursuivies | - \$ | - \$ | 0,03 \$ | (0,10) \$ |
| Découlant des activités abandonnées | (0,01) | - | 0,06 | 0,01 |
| | (0,01) \$ | - \$ | 0,08 \$ | (0,09) \$ |

Sauf pour les 1 811 979 options d'achat d'actions pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, 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 moyenne de marché des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou au prix du marché prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société pour les périodes respectives. Pour la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2004, l'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions sur le bénéfice par action ordinaire découlant des activités poursuivies a eu un effet antidilutif.

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

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

| | Trois mois terminés les 31 octobre | | Neuf mois terminés les 31 octobre | |
|--|---------------------------------------|----------|--------------------------------------|----------|
| | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 |
| BOMBARDIER | | | | |
| Débiteurs | 83 \$ | (74) \$ | (134) \$ | (111) \$ |
| Actifs loués en vertu de contrats de location-exploitation et autres | (59) | (49) | (108) | (134) |
| Stocks | (27) | (57) | (178) | 151 |
| Créditeurs et frais courus | (196) | 93 | (173) | 170 |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | (197) | (167) | (298) | (376) |
| Obligations au titre des prestations constituées, montant net | (2) | 38 | 3 | (76) |
| Autres (principalement « Autres actifs ») | 355 | 3 | (36) | (49) |
| | (43) | (213) | (924) | (425) |
| BC | | | | |
| Débiteurs | 11 | (6) | 17 | 35 |
| Créditeurs et frais courus | (16) | (8) | (6) | (29) |
| Autres | 11 | 23 | 28 | 26 |
| | 6 | 9 | 39 | 32 |
| | (37) | (204) | (885) | (393) |
| Élimination intersectorielle | 248 | (26) | 277 | (89) |
| | 211 \$ | (230) \$ | (608) \$ | (482) \$ |

15. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

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

| | 2005 | | 2004 | |
|---|------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|
| | Régimes de retraite | Autres avantages | Régimes de retraite | Autres avantages |
| Coût des services rendus au cours de la période | 42 \$ | 3 \$ | 40 \$ | 3 \$ |
| Intérêts débiteurs | 71 | 4 | 69 | 4 |
| Rendement prévu des actifs des régimes | (60) | - | (58) | - |
| Amortissement des coûts des services passés | 2 | - | 1 | - |
| Amortissement de la perte actuarielle | 19 | 3 | 18 | 2 |
| | 74 \$ | 10 \$ | 70 \$ | 9 \$ |

Les composantes du coût des avantages étaient comme suit pour les périodes de neuf mois terminées les 31 octobre :

| | 2005 | | 2004 | |
|---|---------------------|------------------|---------------------|------------------|
| | Régimes de retraite | Autres avantages | Régimes de retraite | Autres avantages |
| Coût des services rendus au cours de la période | 126 | \$ 8 | \$ 118 | \$ 8 |
| Intérêts débiteurs | 215 | 14 | 205 | 13 |
| Rendement prévu des actifs des régimes | (180) | - | (171) | - |
| Amortissement des coûts des services passés | 5 | - | 3 | - |
| Amortissement de la perte actuarielle | 56 | 10 | 53 | 6 |
| Perte (gain) de compression | 1 | (1) | - | - |
| | 223 | \$ 31 | \$ 208 | \$ 27 |

16. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

| | 31 octobre 2005 | | 31 janvier 2005 | |
|---|-------------------------|--|-------------------------|--|
| | Risque éventuel maximal | Provisions et obligations ⁽¹⁾ | Risque éventuel maximal | Provisions et obligations ⁽¹⁾ |
| Ventes d'avions | | | | |
| Crédit (a) | 1 415 | \$ | 1 074 | \$ |
| Valeur résiduelle (a) | 2 594 | | 2 481 | |
| Risques mutuellement exclusifs ⁽²⁾ | (910) | | (811) | |
| Total des risques de crédit et de valeur résiduelle | 3 099 | \$ | 2 744 | \$ |
| Options de reprise (b) | 1 297 | 18 | 1 470 | 24 |
| Options de vente multipropriété (c) | 3 | 1 | 21 | 5 |
| Autres⁽³⁾ | | | | |
| Crédit et valeur résiduelle (e) | 170 | - | 181 | - |
| Obligations de rachat (f) | 164 | 65 | 175 | 61 |
| Garanties d'exécution (g) | 967 | - | 1 031 | - |

⁽¹⁾ Incluses dans les crédateurs et frais courus.

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

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

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

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle – Bombardier fournit des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de location et de remboursements de prêts, ainsi que des services liés à la revente d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance à diverses périodes jusqu'en 2025. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit éventuel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes commerciales. Le risque de crédit relatif à trois clients de sociétés aériennes commerciales représentait 60 % du total du risque de

crédit maximal au 31 octobre 2005. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie de crédit que si les avions sous-jacents sont vendus à un tiers.

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

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

| | | |
|-----------------|-------|----|
| Moins d'un an | 29 | \$ |
| De 1 an à 5 ans | 142 | |
| De 6 à 10 ans | 583 | |
| De 11 à 15 ans | 994 | |
| Par la suite | 846 | |
| | 2 594 | \$ |

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

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

| | | |
|-----------------|-------|----|
| Moins d'un an | 902 | \$ |
| De 1 an à 3 ans | 138 | |
| De 4 à 5 ans | 222 | |
| Par la suite | 35 | |
| | 1 297 | \$ |

La Société réévalue ses engagements d'achat d'avions avec reprise par rapport à la juste valeur prévue des avions et comptabilise les pertes anticipées à titre de charge aux bénéficiaires. La juste valeur d'un avion est déterminée au moyen d'évaluations tant internes qu'externes, y compris l'information recueillie relativement à la vente d'avions semblables sur le marché secondaire. Les provisions relatives aux pertes anticipées sur les options de reprise totalisaient 14 millions \$ au 31 octobre 2005 (18 millions \$ au 31 janvier 2005). Ces provisions ont été établies selon la probabilité que ces options seront exercées. De plus, la Société avait une provision à l'égard des options de reprise relatives à des engagements fermes d'acheter des avions neufs de 4 millions \$ au 31 octobre 2005 (6 millions \$ au 31 janvier 2005).

c) Options de vente multipropriété – En vertu du programme nord-américain de multipropriété *Flexjet*, certains clients peuvent échanger leurs parts d'avion à des montants prédéterminés pour des parts d'avion d'un plus grand modèle à des montants prédéterminés. L'engagement total de racheter des parts d'avion, en échange de parts d'un plus grand modèle, atteignait 3 millions \$ au 31 octobre 2005 (21 millions \$ au 31 janvier 2005). Les provisions pour pertes anticipées établies selon la probabilité que ces options seront exercées totalisaient 1 million \$ au 31 octobre 2005 (5 millions \$ au 31 janvier 2005).

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

d) Engagements de financement – La Société s'est engagée à fournir du financement dans le cadre de la vente d'avions qui, déduction faite du financement par des tiers déjà en place, s'élevait à 3,4 milliards \$ au 31 octobre 2005 (4,6 milliards \$ au 31 janvier 2005). Ces engagements sont liés aux avions faisant l'objet d'un financement provisoire et aux avions faisant l'objet de commandes fermes, dont les livraisons sont prévues d'ici l'exercice 2010 et ont des dates d'échéance fixées à l'avance. La Société couvre ses risques de taux d'intérêt et de crédit

en incluant des modalités et des conditions aux engagements de financement auxquelles les parties faisant l'objet de la garantie doivent satisfaire avant de bénéficier de l'engagement de la Société.

Autres garanties

e) Garanties de crédit et garanties portant sur la valeur résiduelle – Dans le cadre de la vente de certain matériel de transport sur rail, Bombardier a fourni une garantie de crédit à l'égard du paiement de location totalisant 47 millions \$ au 31 octobre 2005 (45 millions \$ au 31 janvier 2005). Cette garantie vient à échéance à l'exercice 2024 et est relative à un client. De plus, à la date d'échéance de certaines ententes de financement et autres, la Société a fourni des garanties portant sur la valeur résiduelle totalisant 123 millions \$ au 31 octobre 2005 (136 millions \$ au 31 janvier 2005), principalement liées au secteur transport. La plupart de ces garanties peuvent être exercées au cours de l'exercice 2012.

f) Obligations de rachat – La Société a offert à certains prestataires de financement dans le secteur transport, le droit, sous certaines conditions, de revendre du matériel à la Société à des prix prédéterminés. Un montant de 164 millions \$ au 31 octobre 2005 (175 millions \$ au 31 janvier 2005) est lié à deux ententes en vertu desquelles la Société peut être tenue, à compter de l'exercice 2009, de racheter le matériel en cas de manquement au paiement de la part du client au prestataire de financement. En outre, à trois dates distinctes, à compter de l'exercice 2009, la Société peut également être tenue de racheter le matériel. Dans le cadre de cet engagement, des fonds ont été déposés par le client dans un compte de dépôt en garantie qui, avec l'intérêt cumulé, devraient couvrir entièrement le risque de la Société. Une provision pour obligations de rachat totalisant 65 millions \$ était comprise dans les créditeurs et frais courus au 31 octobre 2005 (61 millions \$ au 31 janvier 2005).

g) Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de véhicules de partenariat dans le secteur transport, tous les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Dans le cours normal des affaires en vertu de ces obligations conjointes et solidaires, ou dans le cadre de garanties d'exécution qui peuvent être émises à cet égard, chaque partenaire est généralement responsable face à un client d'un manquement d'un autre partenaire. Ces projets prévoient normalement des contre-indemnités entre partenaires. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client. Le risque maximal de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait environ 218 millions \$ au 31 octobre 2005 (228 millions \$ au 31 janvier 2005). Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur contractuelle totale revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque de la Société totaliserait environ 749 millions \$ au 31 octobre 2005 (803 millions \$ au 31 janvier 2005). Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé, et aucun passif important n'a été constaté dans les états financiers consolidés intermédiaires relativement à ces obligations et garanties.

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

Opérations de cession-bail

BC et Bombardier ont conclu des opérations de cession-bail avec des tiers portant essentiellement sur des wagons à marchandises et des avions d'occasion. Les wagons à marchandises sont en grande partie loués simultanément à des exploitants. Les garanties portant sur la valeur résiduelle, liées surtout aux avions d'occasion, totalisaient 35 millions \$ au 31 octobre 2005 (97 millions \$ au 31 janvier 2005).

Contrats de location-exploitation

La Société loue des immeubles et du matériel et a pris en charge des contrats de location-exploitation d'avions lors de la vente d'avions neufs. Les garanties portant sur la valeur résiduelle s'y rattachant totalisaient 75 millions \$ au 31 octobre 2005 (80 millions \$ au 31 janvier 2005).

Litiges

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

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

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

17. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Au cours de la période de neuf mois terminée le 31 octobre 2005, la Société a conclu une opération de titrisation de 1,7 milliard \$ réalisée uniquement afin d'acheter des actifs dans le cadre de la vente de 70 avions régionaux. Une structure d'accueil a été créée relativement à cette transaction afin d'acheter ces actifs. La Société détient des droits variables dans cette structure d'accueil, principalement sous forme d'améliorations des conditions de crédit et d'une participation subordonnée à titre de bénéficiaire. Les actifs et les passifs de cette EDDV totalisaient approximativement 1,7 milliard \$ au 31 octobre 2005. De plus, la Société a conclu d'autres arrangements avec des EDDV liées à des structures de financement pour la vente d'avions régionaux ayant des actifs et des passifs respectifs totalisant 248 millions \$ et 114 millions \$ au 31 octobre 2005.

Compte tenu de l'évaluation actuelle de la convention de partage des risques avec un organisme gouvernemental, la direction a déterminé que la Société n'est pas le bénéficiaire principal des structures décrites ci-dessus et, par conséquent, il n'est pas nécessaire de consolider ces EDDV.

18. INFORMATION SECTORIELLE

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

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

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

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

Les dépenses du siège social sont attribuées aux secteurs, généralement en fonction de leurs revenus respectifs. Des opérations intersectorielles sont conclues dans le cours normal des affaires et sont mesurées à la valeur d'échange, soit la contrepartie établie et acceptée par les secteurs connexes.

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

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

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

BOMBARDIER INC.
INFORMATION SECTORIELLE

(Non vérifiée)

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

| Secteurs d'activité | Bombardier Inc. consolidé | | | | | | Transport | | BC |
|--|------------------------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|-------------|
| | Notes | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | |
| Revenus de tiers | | | | | | | | | |
| Fabrication | | 2 279 \$ | 2 710 \$ | 1 325 \$ | 1 226 \$ | 954 \$ | 1 484 \$ | - \$ | - \$ |
| Services | | 669 | 538 | 340 | 251 | 329 | 287 | - | - |
| Financement | | 44 | 56 | - | - | - | - | 44 | 56 |
| Autres | | 351 | 303 | 122 | 149 | 229 | 154 | - | - |
| | | 3 343 | 3 607 | 1 787 | 1 626 | 1 512 | 1 925 | 44 | 56 |
| Revenus intersectoriels | | - | - | - | - | 3 | 4 | 10 | 7 |
| Revenus sectoriels | | 3 343 | 3 607 | 1 787 | 1 626 | 1 515 | 1 929 | 54 | 63 |
| Coût des ventes | | 2 886 | 3 129 | 1 536 | 1 382 | 1 322 | 1 715 | 31 | 36 |
| Frais de vente, frais généraux et d'administration | | 207 | 210 | 93 | 87 | 108 | 113 | 6 | 10 |
| Amortissement | | 139 | 143 | 102 | 97 | 29 | 35 | 8 | 11 |
| Recherche et développement | | 45 | 39 | 28 | 17 | 17 | 22 | - | - |
| Éléments spéciaux | 11 | 25 | 43 | - | - | 25 | 43 | - | - |
| | | 3 302 | 3 564 | 1 759 | 1 583 | 1 501 | 1 928 | 45 | 57 |
| Bénéfice découlant des activités poursuivies | | 41 \$ | 43 \$ | 28 \$ | 43 \$ | 14 \$ | 1 \$ | 9 \$ | 6 \$ |
| avant intérêts débiteurs nets et impôts sur les bénéfices | | 46 \$ | 124 \$ | 31 \$ | 68 \$ | 15 \$ | 56 \$ | - \$ | - \$ |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles | | 46 \$ | 124 \$ | 31 \$ | 68 \$ | 15 \$ | 56 \$ | - \$ | - \$ |

BOMBARDIER INC.
INFORMATION SECTORIELLE

(Non vérifiée)
 Pour les neuf mois terminés les 31 octobre
 (en millions de dollars américains)

| Secteurs d'activité | Bombardier Inc. consolidé | | | | | | Transport | | BC |
|---|------------------------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | Notes | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | |
| Revenus de tiers | | | | | | | | | |
| Fabrication | | 7 701 \$ | 8 000 \$ | 4 364 \$ | 3 913 \$ | 3 337 \$ | 4 087 \$ | - \$ | - \$ |
| Services | | 1 893 | 1 710 | 909 | 823 | 984 | 887 | - | - |
| Financement | | 138 | 161 | - | - | - | - | 138 | 161 |
| Autres | | 1 090 | 1 080 | 407 | 601 | 683 | 479 | - | - |
| | | 10 822 | 10 951 | 5 680 | 5 337 | 5 004 | 5 453 | 138 | 161 |
| Revenus intersectoriels | | - | - | - | - | 11 | 12 | 30 | 26 |
| Revenus sectoriels | | 10 822 | 10 951 | 5 680 | 5 337 | 5 015 | 5 465 | 168 | 187 |
| Coût des ventes | | 9 377 | 9 723 | 4 887 | 4 651 | 4 406 | 4 981 | 111 | 110 |
| Frais de vente, frais généraux et d'administration | | 632 | 631 | 276 | 256 | 338 | 348 | 18 | 27 |
| Amortissement | | 401 | 425 | 298 | 279 | 83 | 105 | 20 | 41 |
| Recherche et développement | | 136 | 98 | 74 | 39 | 62 | 59 | - | - |
| Éléments spéciaux | 11 | 51 | 134 | - | - | 51 | 134 | - | - |
| | | 10 597 | 11 011 | 5 535 | 5 225 | 4 940 | 5 627 | 149 | 178 |
| Bénéfice (perte) découlant des activités poursuivies | | 225 \$ | (60) \$ | 145 \$ | 112 \$ | 75 \$ | (162) \$ | 19 \$ | 9 \$ |
| avant intérêts débiteurs nets et impôts sur les bénéfices | | | | | | | | | |
| Aux | | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 | 31 octobre 2005 | 31 janvier 2005 |
| Actifs nets sectoriels | | 3 683 \$ | 2 934 \$ | 2 422 \$ | 2 258 \$ | 711 \$ | 237 \$ | 550 \$ | 439 \$ |
| Créditeurs et frais courus | | 6 746 | 7 139 | | | | | | |
| Intérêts à payer | | (88) | (73) | | | | | | |
| Impôts sur les bénéfices à payer | | (70) | (61) | | | | | | |
| Avances et facturations progressives en excédent des coûts connexes | | 1 949 | 2 359 | | | | | | |
| Passifs au titre des prestations constituées | | 872 | 895 | | | | | | |
| Actif d'impôts reportés | | 418 | 443 | | | | | | |
| Espèces et quasi-espèces | | 2 460 | 2 291 | | | | | | |
| Total actifs – Bombardier | | 15 970 | 15 927 | | | | | | |
| Investissement dans BC | | (550) | (439) | | | | | | |
| Avances de BC | | (158) | (71) | | | | | | |
| Prêts subordonnés de BC | | (914) | - | | | | | | |
| Total actifs – BC | | 2 693 | 4 704 | | | | | | |
| Total actifs – Bombardier Inc. consolidé | | 17 041 \$ | 20 121 \$ | | | | | | |
| Acquisitions d'immobilisations corporelles | | 185 \$ | 238 \$ | 141 \$ | 159 \$ | 43 \$ | 78 \$ | 1 \$ | 1 \$ |