



RÉSULTATS FINANCIERS DU PREMIER TRIMESTRE 2019

2 MAI 2019

BOMBARDIER

MISE EN GARDE RELATIVE AUX ÉNONCÉS PROSPECTIFS

BOMBARDIER

La présente présentation contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos attentes et nos prévisions à propos de divers indicateurs financiers et globaux et sources d'apport connexes, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, notre position sur le marché, nos capacités, notre position en regard de la concurrence, nos cotes de crédit, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; la stratégie de croissance, y compris celle des activités de services après-vente pour des avions d'affaires; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; notre position en regard de la concurrence; les attentes à l'égard de la résorption du fonds de roulement relativement aux projets existants de Transport; les prévisions relatives à la composition des revenus et du carnet de commandes; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités; la robustesse de notre structure du capital et de notre bilan, notre solvabilité, nos liquidités et sources de financement disponibles, nos besoins financiers prévus et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la mise en place d'améliorations visant la productivité et les gains d'efficacité opérationnelle et d'initiatives de restructuration et les coûts prévus s'y rattacher, les avantages recherchés et le moment de leur matérialisation; les objectifs et les cibles financières sous-jacents à notre plan de transformation ainsi que son calendrier de réalisation et les progrès de sa mise en œuvre, notamment la transition de l'entreprise vers un cycle de croissance et la génération de liquidités; les prévisions et les objectifs en matière de rachat de la dette; les attentes à l'égard du rachat en temps d'opportun de l'investissement de la Caisse dans BT Holdco; les intentions et les objectifs à l'égard de nos programmes, de nos actifs et de nos activités, y compris l'accent mis sur le retour à la rentabilité et l'évaluation des options stratégiques qui s'offrent pour le programme CRJ Series; les avantages prévus de la création de Bombardier Aviation et l'échéancier prévu de réalisation ainsi que les coûts estimés connexes; la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc, les avantages prévus de toute cession ou de toute autre transaction en découlant et leur incidence prévue sur les activités, l'infrastructure, les possibilités, la situation financière, le plan d'affaires et la stratégie globale de la Société; le financement et les liquidités de la Société en commandite Avions C Series (SCACS); et l'incidence prévue et les avantages escomptés de notre partenariat avec Airbus et de notre investissement dans SCACS; et la réalisation des avantages attendus de l'acquisition des activités et des actifs du programme de fabrication d'aile d'avion Global 7500 auprès de Triumph Group Inc. (Triumph). En ce qui concerne la vente du programme d'avions Q Series (la transaction en cours), la présente présentation comporte également des énoncés prospectifs ayant trait aux conditions et modalités prévues et à l'échéancier de réalisation connexe; au produit devant en découler et à l'utilisation et/ou la contrepartie de celui-ci, aux coûts et charges connexes ainsi qu'aux avantages que l'on prévoit en retirer et à leur incidence prévue sur nos prévisions et objectifs; et au fait que la clôture de ces transactions sera conditionnelle à la concrétisation de certains événements, y compris l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « attendre », « anticiper », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. Les énoncés prospectifs sont présentés dans le but d'assister les investisseurs et autres dans la compréhension de certains éléments clés de nos objectifs, priorités stratégiques, attentes et plans actuels, ainsi que pour leur permettre d'avoir une meilleure compréhension de nos activités et de l'environnement dans lequel nous prévoyons exercer nos activités. Le lecteur est prévenu que de telles informations pourraient ne pas convenir à d'autres fins.

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles repose la présente présentation en lien avec la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc comprennent les hypothèses importantes suivantes : la détermination et la réalisation réussie d'au moins une transaction de cession ou de toute autre transaction en découlant selon des modalités satisfaisantes sur le plan commercial et la réalisation des avantages qui devraient en découler selon l'échéancier prévu. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans la présente présentation en lien avec la transaction en cours dont il est question dans les présentes comportent les hypothèses significatives suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture et la réalisation de ces actions stratégiques et de la transaction selon l'échéancier prévu, y compris l'obtention des approbations des organismes de réglementation. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans la présente présentation, voir les rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs des sections Sommaire, Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2018.

Certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs; notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés au Brexit, à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale, à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou aux changements climatiques à l'échelle mondiale), au risque opérationnel (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement commercial et à l'octroi de nouveaux contrats; au ratio de nouvelles commandes sur livraisons et au carnet de commandes; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets, y compris les problèmes liés à certains projets existants de Transport et à la libération de fonds de roulement connexe; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; aux risques liés à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie, notre plan de transformation, nos améliorations visant la productivité, nos gains d'efficacité opérationnelle et nos initiatives de restructuration, y compris la création de Bombardier Aviation; aux partenaires commerciaux; aux risques liés à notre partenariat avec Airbus et à notre investissement dans SCACS; aux risques liés à notre capacité de poursuivre la mise en œuvre de notre plan de financement de SCACS et de financer, au besoin, les besoins en trésorerie; aux risques liés à notre capacité d'intégrer avec succès les activités et les actifs du programme de fabrication d'aile d'avion Global 7500 acquis auprès de Triumph; au caractère inapproprié de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projet; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à notre dépendance à l'égard de certains clients, contrats et fournisseurs; à la chaîne d'approvisionnement; aux ressources humaines; à la dépendance à l'égard des systèmes informatiques; à la dépendance à l'égard des droits relatifs à la propriété intellectuelle et à leur protection; aux risques liés à la réputation; à la gestion des risques, aux questions fiscales; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), aux risques liés au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux risques liés aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt et certains seuils minimums de liquidités; à l'aide au financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), aux risques liés au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2018. En ce qui concerne la création de Bombardier Aviation dont il est question dans les présentes, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante de ceux prévus dans les énoncés prospectifs, notamment, sans s'y limiter, les avantages, les coûts et l'échéancier prévus de la création de Bombardier Aviation, et le risque qu'elle ne soit pas réalisée selon l'échéancier et les paramètres prévus, ou pas du tout; la réalisation des synergies et des possibilités de croissance et d'innovation et les coûts et charges connexes engagés; notre capacité de nous assurer de disposer des compétences, des technologies et des capacités nécessaires pour réaliser les avantages prévus des changements organisationnels; et les incidences défavorables de l'annonce ou de l'imminence de la création de Bombardier Aviation sur le cours de marché de nos actions et sur la performance financière de Bombardier. En ce qui concerne la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc dont il est question dans les présentes, certains facteurs qui peuvent faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter, l'incapacité de repérer et de réaliser une cession ou toute autre transaction en découlant selon l'échéancier prévu et selon des modalités satisfaisantes sur le plan commercial ou pas du tout; la non-réalisation de la totalité ou d'une partie des avantages qui devraient en découler selon l'échéancier prévu, ou l'incapacité de réaliser ces avantages; et les coûts et charges connexes qui pourraient être engagés; et les incidences défavorables de l'annonce ou de l'imminence d'une telle cession ou de toute autre transaction. En ce qui concerne la transaction en cours dont il est question dans les présentes, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, y compris, sans s'y limiter, la non-réception des approbations des organismes de réglementation ou le retard dans la réception de celles-ci ou le non-respect des conditions rattachées à la réalisation de la transaction ou le retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien les transactions, et le fait que Bombardier n'ait pas accès aux fonds ou avantages connexes selon l'échéancier prévu ou pas du tout; le fait que d'autres sources de financement qui pourraient remplacer le produit prévu et les économies découlant de pareilles actions stratégiques et de la transaction, selon le cas, pourraient ne pas être accessibles lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ou ne pas l'être selon des modalités avantageuses. Par conséquent, rien ne garantit qu'une cession liée à nos activités à Belfast et au Maroc, ou que la transaction en cours sera réalisée ou aura lieu, à quel moment elle le sera ou si elle sera conclue avec succès, ni le montant ou l'emploi du produit en découlant, ou que les avantages prévus seront réalisés en tout ou en partie. Rien ne garantit également que l'investissement dans BT Holdco sera racheté, sous quelque forme ou à quelque moment que ce soit. Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2018

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement dans ces énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans la présente présentation sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

Tous les montants de cette présentation sont en dollars américains, arrondis à la décimale la plus près, sauf indication contraire. Cette présentation doit être lue conjointement avec le rapport annuel de 2018. Cette présentation contient à la fois des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR. Les mesures non conformes aux PCGR sont définies et leur rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS est présenté dans le rapport annuel de 2018 et à la fin de cette présentation. Voir la mise en garde relative aux mesures non conformes aux PCGR à la fin de cette présentation.

DEUX SOLIDES SECTEURS D'ACTIVITÉ OFFRANT LES MEILLEURS PRODUITS

BOMBARDIER



BOMBARDIER TRANSPORT



BOMBARDIER AVIATION

DES PORTEFEUILLES DE PREMIER PLAN DOTÉS DE CAPACITÉS ENTièrement INTÉGRÉES

Trimestres clos le 31 mars	2019	2018	ÉCART
REVENUS	3,5 G\$	4,0 G\$	(13) %
RAIIA ajusté¹	266 M\$	265 M\$	-
RAII	684 M\$	201 M\$	240 %
RAII ajusté¹	171 M\$	201 M\$	(15) %
FLUX DE TRÉSORERIE <small>LIÉS AUX ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES</small>	(907) M\$	(471) M\$	(436) M\$
FTD¹	(1,0) G\$	(721) M\$	(0,3) G\$
RPA DILUÉ	0,08 \$	0,01 \$	0,07 \$
RPA AJUSTÉ¹	(0,07) \$	0,01 \$	(0,08) \$

FAITS SAILLANTS

- ❑ Baisse des revenus attribuable au calendrier de livraisons d'avions, à l'accélération moins prononcée de projets chez Transport et à des taux de change défavorables
- ❑ Baisse du RIIA ajusté et du RII ajusté attribuable à la baisse des revenus et à une moins bonne absorption des coûts fixes connexes et à la révision des estimations de coûts de certains projets ferroviaires
- ❑ Hausse du RII attribuable au gain de **516 millions \$** réalisé lors de la vente des activités de formation d'Avions d'affaires
- ❑ Utilisation des flux de trésorerie disponible à l'appui de l'accélération de projets ferroviaires clés et des livraisons des avions *Global 7500* au deuxième semestre de l'année.

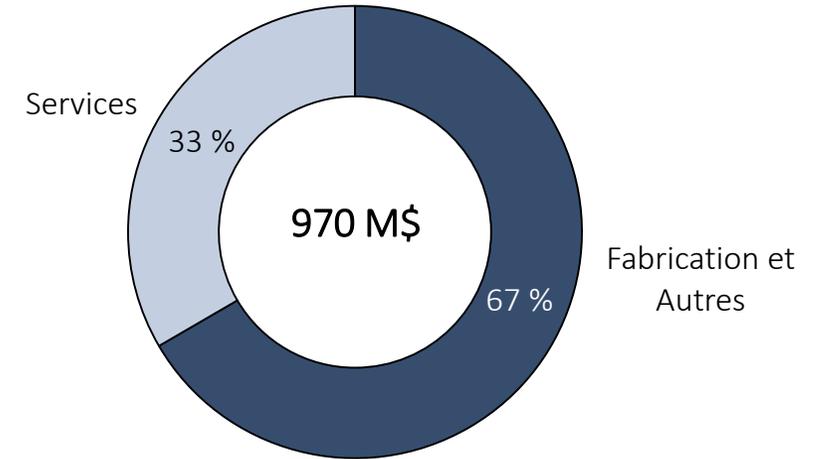
RÉSULTATS FINANCIERS

	<u>T1 2019</u>	<u>T1 2018</u>	<u>ÉCART</u>
REVENUS	970 M\$	1,1 G\$	(13) %
RAII AJUSTÉ ¹	74 M\$	98 M\$	(24) %
MARGE RAI AJUSTÉE ¹	7,6 %	8,8 %	(120) pdb
RAII	594 M\$	97 M\$	512 %
MARGE RAI	61,2 %	8,7 %	5 250 pdb

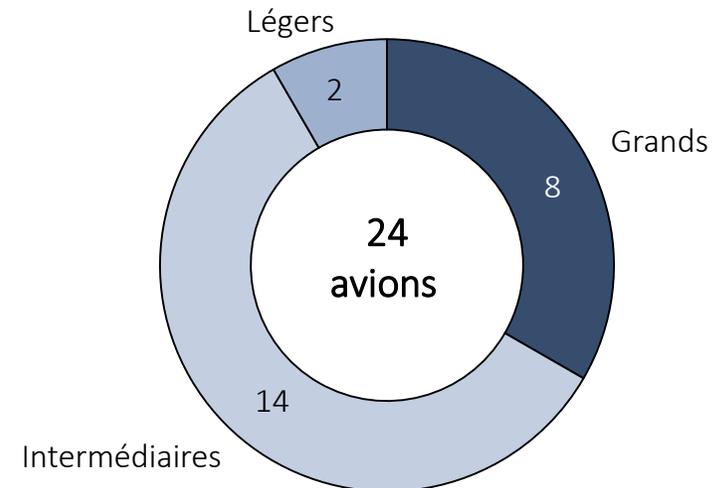
FAITS SAILLANTS

- ❑ Hausse de **20 %** sur douze mois des revenus tirés des services après vente
- ❑ Hausse du carnet de commandes de **0,6 milliard \$** pour atteindre **14,9 milliards \$**, le plus important de l’industrie
- ❑ Marge RAI ajustée reflétant l’accélération en cours de la cadence de production d’avions *Global 7500* et une augmentation des revenus tirés des services après-vente
- ❑ Hausse du RAI découlant du gain de **516 millions \$** réalisé lors de la vente des activités de formation d’Avions d’affaires
- ❑ Confirmation des prévisions pour l’exercice : revenus de **~ 6,25 G\$**, marge RAI ajustée de **~ 7,5 %** et **150 - 155 livraisons**

REVENUS



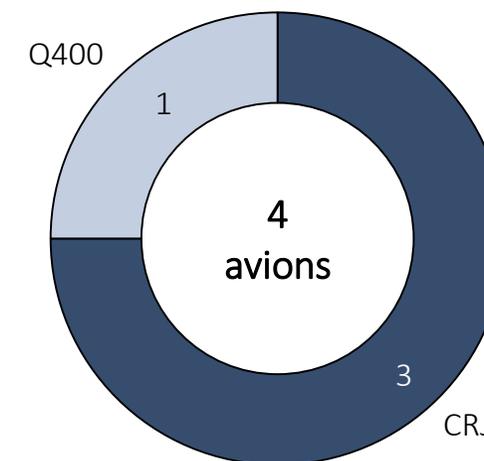
LIVRAISONS



RÉSULTATS FINANCIERS

	<u>T1 2019</u>	<u>T1 2018</u>	<u>ÉCART</u>
REVENUS	241 M\$	463 M\$	(48) %
RAII AJUSTÉ ¹	22 M\$	(73) M\$	ins
MARGE RAI AJUSTÉE ¹	9,1 %	(15,8) %	2 490 pdb
RAII	22 M\$	(73) M\$	ins
MARGE RAI	9,1 %	(15,8) %	2 490 pdb

LIVRAISONS

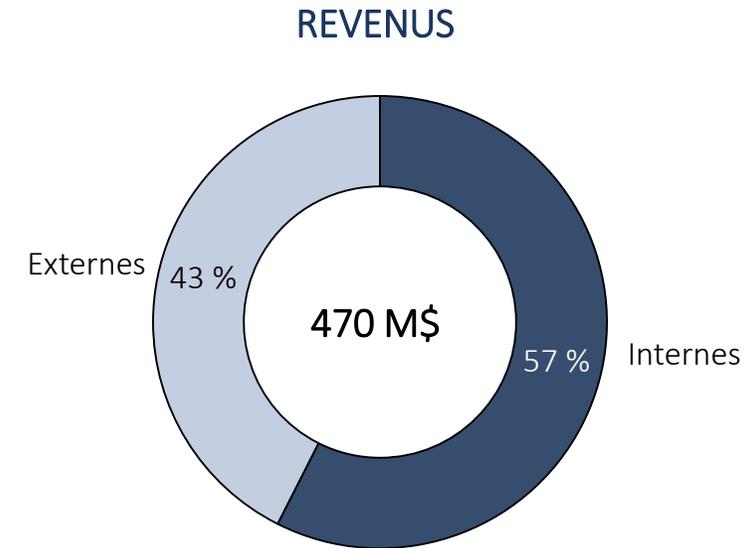


FAITS SAILLANTS

- ❑ Baisse des revenus sur douze mois en raison du retrait du périmètre de consolidation des résultats liés au programme SCACS et du calendrier de livraisons d'avions CRJ et Q400
- ❑ RAI reflétant une proportion accrue de revenus tirés des services après-vente, l'incidence des règlements positifs relatifs aux garanties de valeur résiduelle et le retrait du périmètre de consolidation des résultats liés au programme SCACS
- ❑ **16** commandes nettes pour le trimestre, y compris 9 commandes de biréacteurs CRJ et 7 de biturbopropulseurs Q400
- ❑ Quote-part du gain net de SCACS pour le trimestre clos le 31 mars 2019 totalisant **1 million \$**
- ❑ Revenus pour l'exercice ajustés à **~1,15 G\$** sur **~30** livraisons, et aucun changement apporté au résultat étant donné que la transaction liée aux avions Q Series devrait maintenant se conclure au milieu de l'année

RÉSULTATS FINANCIERS

	<u>T1 2019</u>	<u>T1 2018</u>	<u>ÉCART</u>
REVENUS	470 M\$	446 M\$	5 %
RAII AJUSTÉ ¹	66 M\$	47 M\$	40 %
MARGE RAI AJUSTÉE ¹	14,0 %	10,5 %	350 pdb
RAII	66 M\$	46 M\$	43 %
MARGE RAI	14,0 %	10,3 %	370 pdb

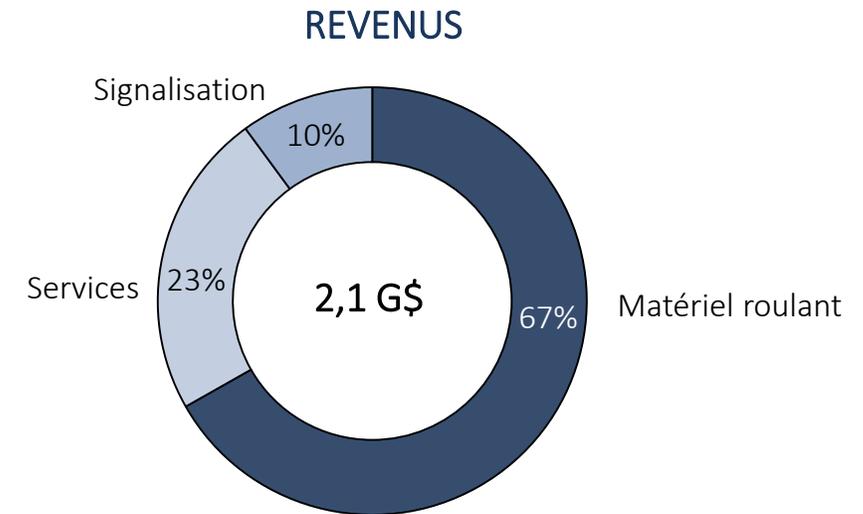


FAITS SAILLANTS

- ❑ Hausse de **5 %** des revenus sur douze mois attribuable à une hausse des revenus externes étant donné que les composants A220 sont désormais comptabilisés comme des ventes à des tiers
- ❑ Les revenus internes devraient croître tout au long de l'exercice en raison des activités liées aux ailes d'avion *Global 7500*
- ❑ Marge RAI ajustée du premier trimestre reflétant une proportion accrue des revenus tirés des programmes parvenus à maturité
- ❑ Maintien de la prévision de revenus de **~ 2,25 – 2,50 G\$** et de la prévision de marge RAI ajustée de **~7,5 %** pour l'exercice

RÉSULTATS FINANCIERS

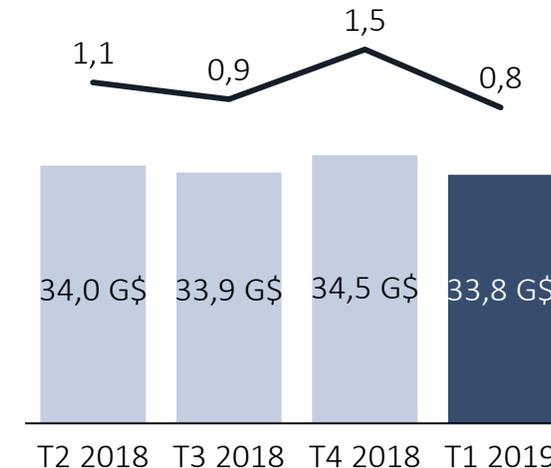
	<u>T1 2019</u>	<u>T1 2018</u>	<u>ÉCART</u>
REVENUS	2,1 G\$	2,4 G\$	(11) %
RAII AJUSTÉ ¹	83 M\$	189 M\$	(56) %
MARGE RAI AJUSTÉE ¹	3,9 %	8,0 %	(410) pdb
RAII	83 M\$	191 M\$	(57) %
MARGE RAI	3,9 %	8,1 %	(420) pdb



FAITS SAILLANTS

- ❑ Baisse de **5 %** des revenus sur douze mois, compte non tenu de l'incidence des taux de change, attribuable à la synchronisation de la production et de livraisons
- ❑ Les revenus de l'exercice devraient maintenant être de **~8,75 G\$**, représentant **~3,5 %** de croissance interne sur 2018 à taux de change comparables
- ❑ La marge RAI repose sur l'influence de la baisse des revenus et l'absorption des coûts fixes connexes ainsi que sur les estimations révisées des coûts liés à certains projets exigeants
- ❑ La marge RAI ajustée devrait maintenant être de **~8 %** attribuable à une production de retour aux niveaux prévus au second semestre

CARNET DE COMMANDES ET RATIO DE NOUVELLES COMMANDES SUR REVENUS



	PRÉVISION INITIALE	PRÉVISION RÉVISÉE
REVENUS	≥ 18,0 G\$	~17,0 G\$
RAII AJUSTÉ ¹	1,15 - 1,25 G\$	1,0 – 1,15 G\$
RAIIA AJUSTÉ ¹	1,65 - 1,80 G\$	1,50 - 1,65 G\$
FTD	NEUTRES ±250 M\$	INCHANGÉE

PRÉVISION SECTORIELLE POUR 2019

BOMBARDIER

		PRÉVISION INITIALE POUR 2019	PRÉVISION RÉVISÉE POUR 2019
AVIONS D'AFFAIRES	REVENUS	~6,25 G\$	Inchangée
	MARGE RAI AJUSTÉE ¹	~7,5 %	Inchangée
	LIVRAISONS	150-155	Inchangée
AVIONS COMMERCIAUX	REVENUS	~1,4 G\$ ²	~1,15 G\$ ²
	RAI AJUSTÉ ¹	~(125 M) \$	Inchangée
	LIVRAISONS	~35 CRJ Series et Q400 ²	~30 CRJ Series et Q400 ²
AÉROSTRUCTURES	REVENUS	2,25-2,50 G\$	Inchangée
	MARGE RAI AJUSTÉE ¹	7,5 %	~7,5 %
TRANSPORT	REVENUS	~9,5 G\$	~8,75 G\$
	MARGE RAI AJUSTÉE ¹	~9,0 %	~8,0 %

Se reporter à nos énoncés prospectifs début de cette présentation.

¹ Mesure non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur.

² Les indications originales de 2019 incluaient le programme Q Series pour les trois premiers trimestres de l'année. Les prévisions révisées pour 2019 reflètent la série Q pour les deux premiers trimestres de l'année.

FLEXIBILITÉ OPÉRATIONNELLE

- ❑ **3,3 G\$** d'encaisse
- ❑ **250 M\$** additionnels attendus de la clôture de la transaction *Q Series* qui devrait avoir lieu au milieu de l'année
- ❑ Aucune échéance des nouveaux billets de premier rang, 8 ans, totalisant **2 G\$** avant mai 2021
- ❑ Prorogation de l'échéance des facilités de crédit renouvelables jusqu'en **2022**





EXÉCUTER
LES PROJETS FERROVIAIRES

ACCÉLÉRER
LA PRODUCTION GLOBAL 7500

SIMPLIFIER
LA STRUCTURE DE COÛTS

BOMBARDIER

MISE EN GARDE RELATIVE AUX PROGRAMMES D'AVIONS *GLOBAL 5500, GLOBAL 6500, GLOBAL 8000 AND CRJ550*

Les avions Global 5500, Global 6500, Global 8000 et CRJ550 sont présentement à la phase de développement et ils sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

MISE EN GARDE RELATIVE AUX MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Cette présentation repose sur les résultats établis selon les IFRS et sur les mesures financières non conformes aux PCGR suivantes :

Mesures financières non conformes aux PCGR	
RAII ajusté	RAII excluant les éléments spéciaux. Les éléments spéciaux sont ceux qui ne reflètent pas le rendement de base de la Société ou dont la présentation distincte permet aux utilisateurs de mieux comprendre les résultats financiers consolidés de la Société pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que des charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.
RAIIA ajusté	RAII ajusté, amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
Résultat net ajusté	Résultat net, compte non tenu des éléments spéciaux, de la charge de désactualisation des obligations nette au titre des avantages de retraite, de certains gains et pertes nets découlant des modifications de l'évaluation des provisions et des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net et de l'incidence fiscale connexe de ces éléments.
RPA ajusté	RPA calculé d'après le résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. au moyen de la méthode du rachat d'actions en tenant compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, déduction faite des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles.

Les mesures financières non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les IFRS. L'exclusion de certains éléments des mesures de rendement non conformes aux PCGR ne signifie pas que ces éléments sont nécessairement ponctuels. D'autres entités de l'industrie peuvent définir les mesures susmentionnées de manière différente. Dans ce cas, il peut être difficile de comparer le rendement de ces entités au rendement de la Société selon des mesures non conformes aux PCGR ayant une appellation similaire.

Avant le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société présentait le RAII avant éléments spéciaux et le RAIIA avant éléments spéciaux comme étant des mesures non conformes aux PCGR. Depuis le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société a modifié l'appellation de ces mesures non conformes aux PCGR et les nomme désormais respectivement « RAII ajusté » et « RAIIA ajusté », sans modifier la composition de ces mesures non conformes aux PCGR. La Société est d'avis que cette nouvelle appellation est plus conforme à la pratique du marché large dans son secteur et distingue mieux ces mesures du RAII et du RAIIA selon les IFRS.

RAII ajusté, RAIIA ajusté, résultat net ajusté et résultat par action ajusté

La direction utilise le RAII ajusté, le RAIIA ajusté, le résultat net ajusté et le résultat par action ajusté aux fins de l'évaluation de la performance sous-jacente de l'entreprise. La direction croit que ces mesures du résultat non conformes aux PCGR, en plus des mesures IFRS, donnent aux lecteurs de ses communiqués de presse une meilleure compréhension de ses résultats et tendances connexes, et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de l'entreprise. Le RAII ajusté, le RAIIA ajusté, le résultat net ajusté et le RPA ajusté excluent des éléments qui ne reflètent pas le rendement de base de la Société ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre ses résultats pour la période. C'est pourquoi un grand nombre de lecteurs analysent les résultats de la Société d'après ces mesures financières. La direction est d'avis que ces mesures aident les lecteurs à mieux analyser les résultats, améliorent la comparabilité des résultats de la Société d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec ses pairs.

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)

Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles diminués des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles. La direction croit que cette mesure des flux de trésorerie non conforme aux PCGR permet aux investisseurs d'avoir une vision claire de la trésorerie disponible générée pour les actionnaires de la Société, le remboursement de la dette et les acquisitions une fois engagées les dépenses en immobilisations requises à l'appui des activités courantes de l'entreprise et la création de valeur à long terme. Cette mesure des flux de trésorerie non conforme aux PCGR ne correspond pas aux flux de trésorerie disponibles résiduels aux fins des dépenses discrétionnaires, étant donné qu'elle ne tient pas compte de certaines sorties de fonds obligatoires, comme le remboursement de la dette arrivant à échéance. La direction a recours aux flux de trésorerie disponibles à titre de mesure d'évaluation de la performance de l'entreprise et de la génération de liquidités dans son ensemble.

Le rapprochement des mesures financières non conformes aux PCGR avec les mesures les plus comparables des IFRS est présenté dans les tableaux ci-après, à l'exception du rapprochement suivant :

- RAII ajusté et RAII – se reporter aux tableaux Résultats opérationnels des secteurs isolables et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés du rapport de gestion de la Société pour le trimestre clos le 31 mars 2019.

RAPPROCHEMENT DES RÉSULTATS SECTORIELS ET DES RÉSULTATS CONSOLIDÉS

BOMBARDIER

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	(1) 2018
Revenus		
Avions d'affaires	970 \$	1 110 \$
Avions commerciaux	241	463
Aérostructures et Services d'ingénierie	470	446
Transport	2 107	2 355
Siège social et élimination	(272)	(346)
	3 516 \$	4 028 \$
RAII ajusté		
Avions d'affaires	74 \$	98 \$
Avions commerciaux	22	(73)
Aérostructures et Services d'ingénierie	66	47
Transport	83	189
Siège social et élimination	(74)	(60)
	171 \$	201 \$
Éléments spéciaux		
Avions d'affaires	(520) \$	1 \$
Avions commerciaux	—	—
Aérostructures et Services d'ingénierie	—	1
Transport	—	(2)
Siège social et élimination	7	—
	(513) \$	— \$
RAII		
Avions d'affaires	594 \$	97 \$
Avions commerciaux	22	(73)
Aérostructures et Services d'ingénierie	66	46
Transport	83	191
Siège social et élimination	(81)	(60)
	684 \$	201 \$

¹ Se reporter à la Note 2, Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires de la Société le trimestre clos le 31 mars 2019 pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, Contrats de location. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres pour l'exercice 2018 ne sont pas retraités.

RAPPROCHEMENT DES MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Rapprochement du RAIIA ajusté et du RAI

	Trimestres clos les 31 mars	
	2019	2018
RAI	684 \$	201 \$
Amortissement	91	62
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	2
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ¹	(509)	—
RAIIA ajusté²	266 \$	265 \$

¹ Se référer à la rubrique Résultats opérationnels consolidés du rapport de gestion du rapport financier de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 pour des détails sur les éléments spéciaux.

² Mesure non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur

RAPPROCHEMENT DES MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

	Trimestres clos les 31 mars			
	2019		2018	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	239 \$		44 \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	(513)	(0,22) \$	—	— \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et du gain net sur certains instruments financiers	(79)	(0,03)	(26)	(0,01)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	18	0,01	19	0,01
Perte sur rachat de dette à long terme ⁽¹⁾	80	0,03	—	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	133	0,06	(2)	0,00
Résultat net ajusté	(122)		35	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(44)		(6)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)		(7)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(173) \$		22 \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 374 850		2 370 351	
RPA ajusté (en dollars)	(0,07) \$		0,01 \$	

¹ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux