BOMBARDIER

DEUXIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre et semestre clos le 30 juin 2019

GLOSSAIRE

Le tableau suivant dresse une liste des abréviations utilisées dans ce rapport.

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	R et D	Recherche et développement
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
CEI	Communauté des États indépendants		
DAV	Disponibles à la vente	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture		
DFT	Détenus à des fins de transaction		
ECC	Écart de conversion cumulé		
É.-U.	États-Unis	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
IAS	Normes comptables internationales		
IASB	Conseil des normes comptables internationales	R.-U.	Royaume-Uni
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière	SCAC	Société en commandite Airbus Canada (auparavant SCACS)
IFRS	Normes internationales d'information financière	SCACS	Société en commandite Avions C Series
ins	Information non significative	s. o.	Sans objet
PCGR	Principes comptables généralement reconnus	UAD	Unité d'actions différées
pdb	Points de base	UAR	Unité d'actions liées au rendement
PIB	Produit intérieur brut	UAI	Unité d'actions incessibles
		UGT	Unité génératrice de trésorerie

RAPPORT DE GESTION 2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS 3
SOMMAIRE 6
FAITS SAILLANTS 6
INFORMATION SECTORIELLE 8
MISE À JOUR DES PRÉVISIONS 10
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS 12
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE 17
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT 18
STRUCTURE DU CAPITAL 24
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR 26
AVIONS D'AFFAIRES 31
AVIONS COMMERCIAUX 37
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE 43
TRANSPORT 46
AUTRES 54
ARRANGEMENTS HORS BILAN 54
RISQUES ET INCERTITUDES 54
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE 55
CONTRÔLES ET PROCÉDURES 56
TAUX DE CHANGE 58
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES 59
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES 60
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES 61
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES 69

RAPPORT DE GESTION

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

Ce rapport de gestion, dont la responsabilité incombe à la direction, a été passé en revue et approuvé par le conseil d'administration (« Conseil ») de Bombardier Inc. (la « Société » ou « Bombardier »). Ce rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des Autorités canadiennes en valeurs mobilières. Le Conseil est chargé de s'assurer que nous assumons nos responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de la revue et de l'approbation du rapport de gestion. Le Conseil s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit. Le comité d'audit est nommé par le Conseil, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Ce comité fait part de ses constatations au Conseil pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication du rapport de gestion et des états financiers à l'intention des actionnaires.

Les données exposées dans le présent rapport de gestion sont regroupées par secteur isolable : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport, reflétant notre structure organisationnelle au 30 juin 2019.

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie du trimestre et du semestre ne reflètent pas nécessairement les résultats opérationnels et les flux de trésorerie de l'exercice entier.

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR
Ce rapport de gestion 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 rapprochées avec les mesures les plus comparables des IFRS (se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement dans la section Sommaire et à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable).

Importance de l'information
Une information est jugée importante si nous croyons que la décision d'acheter, de vendre ou de conserver les titres de la Société par un investisseur raisonnable serait influencée ou modifiée du fait que cette information soit omise ou erronée.

Certains totaux, sous-totaux et pourcentages peuvent différer en raison de l'arrondissement.

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion 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 de Transport en voie d'achèvement; 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, 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 Airbus Canada (SCAC); et l'incidence prévue et les avantages escomptés de notre partenariat avec Airbus et de notre investissement dans SCAC; 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 *CRJ* (la transaction en cours), le présent rapport de gestion 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 le présent rapport de gestion 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 le présent rapport de gestion 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 le présent rapport de gestion, 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 en redressement 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 SCAC; aux risques liés à notre capacité de poursuivre la mise en œuvre de notre plan de financement de SCAC 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 influer 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 ou implicitement 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 le présent rapport de gestion sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

SOMMAIRE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2019 [1]	2018	Écart
Revenus	**4 314 $**	4 262 $	1 %
RAII	**371 $**	191 $	94 %
Marge RAII	**8,6 %**	4,5 %	410 pdb
RAII ajusté[2]	**206 $**	271 $	(24) %
Marge RAII ajustée[2]	**4,8 %**	6,4 %	(160) pdb
RAIIA ajusté[2]	**312 $**	336 $	(7) %
Marge RAIIA ajustée[2]	**7,2 %**	7,9 %	(70) pdb
Résultat net	**(36) $**	70 $	ins
RPA dilué (en dollars)	**(0,04) $**	0,02 $	(0,06) $
Résultat net ajusté[2]	**(47) $**	87 $	ins
RPA ajusté (en dollars)[2]	**(0,04) $**	0,03 $	(0,07) $
Additions nettes aux (cessions nettes d') immobilisations corporelles et incorporelles	**140 $**	(312) $	ins
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	**(289) $**	(80) $	(261) %
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)[2]	**(429) $**	232 $	ins
Aux	**30 juin 2019**	31 décembre 2018	Écart
Sources de financement disponibles à court terme[3]	**3 646 $**	4 373 $	(17) %
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	**51,6 $**	53,1 $	(3) %

Principaux faits saillants et événements

- **Les secteurs aéronautiques progressent comme prévu, tandis que Transport relève des défis sectoriels :**
  - Les revenus consolidés de 4,3 milliards $ au cours du trimestre reflètent une croissance interne saine de 9 % (compte non tenu des écarts de conversion et des cessions), attribuable principalement à l'augmentation du nombre de livraisons d'avions et des revenus tirés des services après-vente ainsi qu'aux progrès réalisés à l'égard des projets de transport sur rail. Les résultats de l'exercice précédent comprenaient l'apport du programme C Series, du programme d'avions Q Series et des activités de formation aéronautique. Les résultats de ces programmes et activités ont depuis été retirés du périmètre de consolidation, étant donné que la Société a remanié son portefeuille pour se concentrer sur Avions d'affaires.
  - Le RAIIA ajusté[2] et le RAII ajusté[2] de respectivement 312 millions $ et 206 millions $ pour le trimestre découlaient surtout d'une marge RAII ajustée[2] de 7,0 % dans Avions d'affaires et de 5,1 % dans Transport. La diminution de la marge de Transport traduit les pressions additionnelles exercées sur les coûts des projets en voie d'achèvement d'envergure principalement au R.-U., en Allemagne et en Suisse.
  - Le RAII présenté de 371 millions $ s'explique en grande partie par le gain de 219 millions $ réalisé à la vente du programme Q Series conclue au cours du trimestre.
  - L'utilisation de flux de trésorerie disponibles[2] de 429 millions $ au cours du trimestre et de 1,5 milliard $ depuis le début de l'exercice appuie l'accélération soutenue de la cadence de production de l'avion *Global 7500* et les progrès réalisés à l'égard de projets de Transport.

[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, Contrats de location. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

[2] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS. 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 « RAII ajusté » et « RAIIA ajusté », respectivement, 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 selon les IFRS.

[3] Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu des facilités de crédit renouvelables.

- **Mise à jour des prévisions pour le nouveau secteur isolable Aviation et révision des perspectives de Transport**[1]
  - À compter du troisième trimestre de 2019, les trois secteurs d'activité aéronautiques de Bombardier seront regroupés en un seul secteur d'activité, nommément Bombardier Aviation. Les prévisions pour l'exercice complet de chaque secteur seront donc combinées dans les nouvelles prévisions de Bombardier Aviation, tandis que la quote-part du résultat net de SCAC sera présentée à titre de participation détenue par le siège social.
    - Les revenus de l'exercice complet d'Aviation devraient s'établir à environ 8,0 milliards $, déduction faite des éliminations. Ce montant se rapproche de l'extrémité inférieure de la fourchette initiale, déduction faite d'un ajustement aux prévisions de livraisons d'avions *CRJ*.
    - Conformément aux prévisions précédentes pour les secteurs aéronautiques, la marge RAII ajustée[2] pour Aviation est estimée à environ 7,0 % pour l'exercice.
    - Au total, entre 175 et 180 livraisons d'avions sont prévues pour 2019, y compris de 15 à 20 avions *Global 7500*, ainsi que l'annulation d'une commande de 5 avions *CRJ* après le trimestre.
  - Les prévisions consolidées de la Société sont ajustées essentiellement pour tenir compte de la révision des prévisions de Transport pour l'exercice et de l'ajustement des livraisons d'avions *CRJ* :
    - Les revenus consolidés pour l'exercice complet devraient se situer dans une fourchette de 16,5 milliards $ à 17,0 milliards $, ce qui est essentiellement conforme à la prévision précédente.
    - Les prévisions consolidées de RAIIA ajusté[2] et de RAII ajusté[2] pour l'exercice complet sont révisées à la baisse de 300 millions $ et se situent désormais dans une fourchette de respectivement 1,2 milliard $ à 1,3 milliard $ et 700 millions $ à 800 millions $, compte tenu de la révision de la marge RAII ajustée[2] d'environ 5,0 % dans Transport.
    - La prévision de flux de trésorerie disponibles[2] pour l'exercice complet est révisée à une utilisation d'environ 500 millions $. La prévision révisée tient compte des investissements et des coûts additionnels de 250 millions $ à 300 millions $ de Transport ainsi que du risque lié au calendrier des flux de trésorerie de certains projets de transport sur rail importants qui comportent des étapes de livraison clés vers la fin de l'exercice.

- **Exploiter pleinement la valeur des programmes existants d'Avions commerciaux**
  - Le 25 juin 2019, la Société a annoncé la vente du programme d'avions *CRJ* à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (MHI) pour un produit net de 550 millions $ et la prise en charge de passifs d'environ 200 millions $ par MHI. La transaction devrait être conclue au cours du premier semestre de 2020 et reste assujettie à l'approbation des autorités réglementaires et aux conditions de clôture habituelles.
  - Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente précédemment annoncée des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited), filiale en propriété exclusive de Longview Aviation Capital Corp., pour des produits bruts totalisant 298 millions $.

- **Premier exercice fructueux du partenariat avec Airbus relatif au programme d'avions A220**
  - Comme près de 300 nouvelles commandes et nouveaux engagements ont été obtenus depuis la conclusion du partenariat, les ventes d'avions A220 à des clients nouveaux et existants, y compris Air France, Air Lease Corporation, Delta Air Lines, JetBlue Airways, Nordic Aviation Capital et la nouvelle compagnie aérienne démarrée par M. David Neeleman, ont considérablement augmenté.
  - Bombardier continue de participer au succès des avions A220 grâce à sa participation de 33,55 % dans SCAC.

[1] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.
[2] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

INFORMATION SECTORIELLE

Au deuxième trimestre de 2019, la Société a annoncé la création stratégique de Bombardier Aviation, qui permettra de regrouper tous les actifs aéronautiques dans un seul secteur d'activité simplifié et pleinement intégré. Par suite du regroupement qui a suivi cette annonce, à compter du troisième trimestre de 2019, nos secteurs isolables seront Aviation et Transport. Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie seront présentés comme un seul secteur, nommément Aviation. La participation de la Société dans SCAC sera présentée comme une participation détenue par le siège social et sera donc prise en compte dans Siège social et Autres. Les prévisions d'Avions d'affaires, d'Avions commerciaux et d'Aérostructures et Services d'ingénierie ont été supprimées et remplacées par les prévisions pour 2019 du secteur Aviation présentées à la rubrique Mise à jour des prévisions du présent rapport de gestion.

Les résultats ont été retraités comme suit pour tenir compte des nouveaux secteurs isolables.

				Trimestre clos le 31 mars 2019
	Aviation	**Transport**	**Siège social et Autres**	**Total**
Revenus	1 410 $	2 107 $	(1) $	3 516 $
RAII ajusté[1]	144 $	83 $	(56) $ [2]	171 $ [2]
RAII	664 $	83 $	(63) $ [2]	684 $ [2]
Marge RAII ajustée[1]	10,2 %	3,9 %		
Marge RAII	47,1 %	3,9 %		

				Trimestre clos le 30 juin 2019
	Aviation	**Transport**	**Siège social et Autres**	**Total**
Revenus	2 120 $	2 194 $	— $	4 314 $
RAII ajusté[1]	151 $	111 $	(56) $ [2]	206 $ [2]
RAII	340 $	87 $	(56) $ [2]	371 $ [2]
Marge RAII ajustée[1]	7,1 %	5,1 %		
Marge RAII	16,0 %	4,0 %		

				Semestre clos le 30 juin 2019
	Aviation	**Transport**	**Siège social et Autres**	**Total**
Revenus	3 530 $	4 301 $	(1) $	7 830 $
RAII ajusté[1]	295 $	194 $	(112) $ [2]	377 $ [2]
RAII	1 004 $	170 $	(119) $ [2]	1 055 $ [2]
Marge RAII ajustée[1]	8,4 %	4,5 %		
Marge RAII	28,4 %	4,0 %		

[1] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

[2] Comprend la quote-part du gain net (de la perte nette) de 1 million $ de SCAC pour le premier trimestre de 2019 et de (9) millions $ pour le deuxième trimestre de 2019.

				Trimestre clos le 31 mars 2018
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	1 675 $	2 355 $	(2) $	4 028 $
RAII ajusté[1]	54 $	189 $	(42) $	201 $
RAII	52 $	191 $	(42) $	201 $
Marge RAII ajustée[1]	3,2 %	8,0 %		
Marge RAII	3,1 %	8,1 %		

				Trimestre clos le 30 juin 2018
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	2 003 $	2 259 $	— $	4 262 $
RAII ajusté[1]	105 $	207 $	(41) $	271 $
RAII	69 $	163 $	(41) $	191 $
Marge RAII ajustée[1]	5,2 %	9,2 %		
Marge RAII	3,4 %	7,2 %		

				Trimestre clos le 30 septembre 2018
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	1 504 $	2 140 $	(1) $	3 643 $
RAII ajusté[1]	129 $	187 $	(45) $ [2]	271 $ [2]
RAII	132 $	184 $	(49) $ [2]	267 $ [2]
Marge RAII ajustée[1]	8,6 %	8,7 %		
Marge RAII	8,8 %	8,6 %		

				Trimestre clos le 31 décembre 2018
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	2 142 $	2 161 $	— $	4 303 $
RAII ajusté[1]	184 $	167 $	(65) $ [2]	286 $ [2]
RAII	171 $	236 $	(65) $ [2]	342 $ [2]
Marge RAII ajustée[1]	8,6 %	7,7 %		
Marge RAII	8,0 %	10,9 %		

				Exercice clos le 31 décembre 2018
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	7 324 $	8 915 $	(3) $	16 236 $
RAII ajusté[1]	472 $	750 $	(193) $ [2]	1 029 $ [2]
RAII	424 $	774 $	(197) $ [2]	1 001 $ [2]
Marge RAII ajustée[1]	6,4 %	8,4 %		
Marge RAII	5,8 %	8,7 %		

[1] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

[2] Comprend la quote-part de la perte nette de 13 millions $ de SCAC pour le troisième trimestre de 2018 et de 27 millions $ pour le quatrième trimestre de 2018.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS[1]

À compter du troisième trimestre de 2019, les trois secteurs d'activité aéronautiques de Bombardier seront regroupés en un seul secteur d'activité, nommément Bombardier Aviation. Par suite de cette modification, et pour tenir compte des investissements et coûts additionnels de Transport ainsi que des étapes de livraison clés des projets, la Société met à jour ses prévisions pour 2019.

L'ensemble des objectifs financiers prospectifs de la Société figure dans la rubrique qui suit. Les prévisions pour 2020 seront publiées à une date ultérieure.

		Prévisions antérieures[2]	Mise à jour des prévisions pour 2019
Revenus	Avions d'affaires	~ 6,25 milliards $	Aviation[3] ~ 8,0 milliards $
	Avions commerciaux	~ 1,15 milliard $	
	Aérostructures et Services d'ingénierie	2,25 milliards $ à 2,50 milliards $	
	Transport	~ 8,75 milliards $	~ 8,75 milliards $
	Consolidé	~ 17,0 milliards $[4]	16,5 milliards $ à 17,0 milliards $
RAII ajusté[5] et Marge RAII ajustée[5]	Avions d'affaires	~ 7,5 %	Aviation[3] ~ 7,0 %
	Avions commerciaux	~ (125 millions) $[6]	
	Aérostructures et Services d'ingénierie	~ 7,5 %	
	Transport	~ 8,0 %	~ 5,0 %
	Consolidé	1,00 milliard $ à 1,15 milliard $[4]	700 millions $ à 800 millions $
RAIIA ajusté[5]	Consolidé	1,50 milliard $ à 1,65 milliard $[4]	1,20 milliard $ à 1,30 milliard $
Flux de trésorerie disponibles[5]	Consolidé	Neutre ± 250 millions $	~ (500 millions) $
Livraisons d'avions (en unités)	Avions d'affaires	150 à 155	Aviation[3] 175 à 180
	Avions commerciaux	~ 30 *CRJ* et Q400	

PRÉVISIONS CONSOLIDÉES

Les revenus consolidés pour l'exercice complet devraient se situer dans une fourchette de 16,5 milliards $ à 17,0 milliards $, ce qui est en grande partie conforme à la prévision précédente.

Les prévisions consolidées de RAIIA ajusté[4] et de RAII ajusté[4] pour l'exercice complet sont révisées à la baisse d'environ 300 millions $, à des fourchettes de respectivement 1,2 milliard $ à 1,3 milliard $ et 700 millions $ à 800 millions $, ce qui reflète essentiellement les marges révisées de Transport.

La prévision de flux de trésorerie disponibles[4] pour l'exercice complet est ramenée à une utilisation d'environ 500 millions $. La prévision révisée tient compte des investissements et des coûts additionnels réalisés par Transport décrits ci-après, ainsi que du risque lié au calendrier des flux de trésorerie de certains projets de transport sur rail importants qui comportent des étapes de livraison clés vers la fin de l'exercice.

(1) Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

(2) Se reporter à notre Rapport financier 2018, à notre Rapport du premier trimestre pour la période close le 31 mars 2019 et à la rubrique Information sectorielle du présent rapport de gestion pour plus de détails.

(3) Se reporter à la rubrique Information sectorielle du présent rapport de gestion pour plus de détails. Les hypothèses sur lesquelles reposaient les prévisions des secteurs d'activité aéronautiques continuent de s'appliquer au segment Aviation.

(4) La prévision antérieure de revenus consolidés pour 2019 prenait en compte des éliminations s'établissant dans une fourchette d'environ 1,40 milliard $ à 1,65 milliard $ liées aux ventes intersectorielles d'Aérostructures et Services d'ingénierie à Avions d'affaires et Avions commerciaux. Ce montant a été inclus dans la nouvelle prévision d'Aviation. La prévision antérieure de RAII ajusté et de RAIIA ajusté pour 2019 comprenait des éliminations se situant dans une fourchette d'environ 20 millions $ à 40 millions $ liées aux ventes intersectorielles d'Aérostructures et Services d'ingénierie à Avions d'affaires et Avions commerciaux. Ce montant a été inclus dans la nouvelle prévision d'Aviation.

(5) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

(6) La prévision précédente d'Avions commerciaux pour 2019 tenait compte des pertes estimées d'environ 100 millions $ liées à la quote-part de la Société du résultat de SCAC. Selon la nouvelle structure, la participation de la Société dans SCAC sera présentée comme une participation détenue par le siège social; par conséquent, la quote-part du résultat n'est pas prise en compte dans les chiffres d'Aviation.

AVIATION

Les revenus d'Aviation pour l'exercice complet devraient s'établir à environ 8,0 milliards $, déduction faite des éliminations. Ce montant se rapproche de l'extrémité inférieure de la fourchette initiale, compte non tenu d'un ajustement aux prévisions de livraisons d'avions *CRJ*. La marge RAII ajustée[1] est estimée à environ 7 % pour l'exercice, ce qui est conforme à la prévision antérieure pour les secteurs aéronautiques.

Au total, entre 175 et 180 livraisons d'avions sont prévues pour 2019, y compris de 15 à 20 avions *Global 7500* ainsi que l'annulation d'une commande de 5 avions *CRJ* après le trimestre.

À plus long terme, la Société en commandite Airbus Canada sera classée comme une participation détenue par le siège social et sera donc exclue du secteur Aviation et présentée séparément avec les coûts du siège social.

TRANSPORT

Les revenus de 8,75 milliards $ pour l'exercice complet de Transport restent inchangés. La prévision de la marge RAII ajustée[1] la situe à environ 5 %, surtout dans la mesure où la Société effectue des investissements additionnels et engage des coûts supplémentaires, totalisant de 250 millions $ à 300 millions $, afin d'achever les projets en redressement et de respecter le calendrier de livraisons d'autres projets. Ces investissements comprennent l'augmentation des capacités d'ingénierie et de production.

Autres objectifs 2019

Les autres objectifs décrits ci-après sont inchangés.

		Estimations pour 2019
Consolidé	Trésorerie et équivalents de trésorerie	> 3,0 milliards $ au 31 décembre 2019
	Liquidités[2]	> 4,0 milliards $ au 31 décembre 2019
	Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	~ 800 millions $ pour l'exercice complet

(1) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

(2) Définies comme sources de financement à court terme.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018[1]	**2019**	2018[1]
Revenus	**4 314 $**	4 262 $	**7 830 $**	8 290 $
Coût des ventes	**3 818**	3 709	**6 878**	7 248
Marge brute	**496**	553	**952**	1 042
Charges de vente et d'administration	**263**	309	**531**	595
R et D	**69**	48	**117**	95
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**(23)**	(30)	**(40)**	(50)
Autres revenus	**(19)**	(45)	**(33)**	(70)
RAII ajusté[2]	**206**	271	**377**	472
Éléments spéciaux	**(165)**	80	**(678)**	80
RAII	**371**	191	**1 055**	392
Charges de financement	**269**	163	**560**	325
Revenus de financement	**(22)**	(31)	**(102)**	(69)
RAI	**124**	59	**597**	136
Impôts sur le résultat	**160**	(11)	**394**	22
Résultat net	**(36) $**	70 $	**203 $**	114 $
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(83) $**	68 $	**112 $**	106 $
Participations ne donnant pas le contrôle	**47 $**	2 $	**91 $**	8 $
RPA (en dollars)				
De base	**(0,04) $**	0,03 $	**0,04 $**	0,04 $
Dilué	**(0,04) $**	0,02 $	**0,04 $**	0,04 $
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII ajusté[2]	**4,8 %**	6,4 %	**4,8 %**	5,7 %
RAII	**8,6 %**	4,5 %	**13,5 %**	4,7 %

Mesures financières non conformes aux PCGR[2]

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018[1]	**2019**	2018[1]
RAIIA ajusté	**312 $**	336 $	**578 $**	601 $
Résultat net ajusté	**(47) $**	87 $	**(169) $**	122 $
RPA ajusté	**(0,04) $**	0,03 $	**(0,12) $**	0,04 $

[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

[2] Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018 [1]	**2019**	2018 [1]
Revenus				
Avions d'affaires	**1 382 $**	1 307 $	**2 352 $**	2 417 $
Avions commerciaux	**516**	616	**757**	1 079
Aérostructures et Services d'ingénierie	**565**	455	**1 035**	901
Transport	**2 194**	2 259	**4 301**	4 614
Siège social et élimination	**(343)**	(375)	**(615)**	(721)
	4 314 $	4 262 $	**7 830 $**	8 290 $
RAII ajusté[2]				
Avions d'affaires	**97 $**	111 $	**171 $**	209 $
Avions commerciaux	**12**	(66)	**34**	(139)
Aérostructures et Services d'ingénierie	**37**	57	**103**	104
Transport	**111**	207	**194**	396
Siège social et élimination	**(51)**	(38)	**(125)**	(98)
	206 $	271 $	**377 $**	472 $
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	**13 $**	3 $	**(507) $**	4 $
Avions commerciaux	**(214)**	602	**(214)**	602
Aérostructures et Services d'ingénierie	**12**	(8)	**12**	(7)
Transport	**24**	44	**24**	42
Siège social et élimination	**—**	(561)	**7**	(561)
	(165) $	80 $	**(678) $**	80 $
RAII				
Avions d'affaires	**84 $**	108 $	**678 $**	205 $
Avions commerciaux	**226**	(668)	**248**	(741)
Aérostructures et Services d'ingénierie	**25**	65	**91**	111
Transport	**87**	163	**170**	354
Siège social et élimination	**(51)**	523	**(132)**	463
	371 $	191 $	**1 055 $**	392 $

[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités

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

Analyse des résultats consolidés

Des analyses détaillées des revenus et du RAII figurent sous la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux sont ceux qui ne reflètent pas notre rendement de base ou dont la présentation distincte permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

Les éléments spéciaux comptabilisés comme des (gains) pertes ont été comme suit :

		Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	Réf.	**2019**	2018	**2019**	2018
Gain sur cession d'activités – Activités de formation	1	**— $**	— $	**(516) $**	— $
Gain sur cession d'activités – Activités liées à la Q Series	2	**(219)**	—	**(219)**	—
Perte sur remboursement de dette à long terme	3	**4**	—	**84**	—
Charges de restructuration	4	**57**	15	**62**	16
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*	5	**(3)**	—	**(12)**	(1)
Charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts	6	**—**	—	**7**	—
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	7	**—**	599	**—**	599
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles	8	**—**	(561)	**—**	(561)
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	9	**—**	17	**—**	17
Achat de rentes de retraite	10	**—**	10	**—**	10
Impôts sur le résultat		**106**	(70)	**239**	(70)
		(55) $	10 $	**(355) $**	10 $
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAII		**(165) $**	80 $	**(678) $**	80 $
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme		**4**	—	**84**	—
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux		**106**	(70)	**239**	(70)
		(55) $	10 $	**(355) $**	10 $

1. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions $).

2. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut de 298 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions $ (193 millions $ après l'incidence de l'impôt).

3. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions $ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € échéant en 2021 et de billets de premier rang de 1400 millions $ échéant en 2021.

4. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, représentent des indemnités de départ de 47 millions $ et 58 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et 2 millions $ et par la reprise de charges de dépréciation de 4 millions $ et 8 millions $ comptabilisées antérieurement, relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018, représentent des indemnités de départ de 11 millions $ et 12 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de 4 millions $, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 8 millions $, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant.

   Peu après l'annonce que la production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé des indemnités de départ de 7 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions $, et a comptabilisé d'autres charges connexes de 10 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin

2019. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 84 millions $ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production du programme d'avions *CRJ*.

5. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 3 millions $ et 12 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 (1 million $ pour le semestre clos le 30 juin 2018). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
6. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision pour contrats additionnelle de 7 millions $.
7. L'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % de SCAC, l'entité qui fabrique et commercialise les avions C Series (renommés A220), a entraîné une charge comptable avant impôts de 599 millions $ (535 millions $ après impôts) qui a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018 en réduction du solde des actifs de SCAC détenus en vue de la vente. Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 269 millions $ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1er juillet 2018; ii) un dérivé en position passif de 310 millions $ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCAC au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement, et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCAC, qui comprennent surtout les obligations liées aux chaînes d'approvisionnement pour Aérostructures et Services d'ingénierie. De plus, la transaction a entraîné des recouvrements d'impôts totalisant 64 millions $.
8. Liés à la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP) au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018.
9. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 17 millions $ a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport.
10. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ceux-ci sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 247 millions $ et 458 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019[(1)], comparativement à 132 millions $ et 256 millions $[(1)] pour le trimestre et le semestre correspondants de l'exercice précédent.

L'augmentation de 115 millions $ pour le trimestre s'explique principalement par :

- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles après la MES de l'avion *Global 7500* (60 millions $);
- des pertes nettes sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (22 millions $);
- des pertes nettes découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (17 millions $);
- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (16 millions $); et
- la charge d'intérêt sur les obligations locatives, par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, à compter du 1er janvier 2019 (8 millions $).

[(1)] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

L'augmentation de 202 millions $ pour le semestre s'explique principalement par :

- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles après la MES de l'avion *Global 7500* (114 millions $);
- une perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions $ échéant en 2020, ainsi qu'au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de 1400 millions $ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial en 2019 (84 millions $);
- des pertes nettes découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (30 millions $);
- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (21 millions $); et
- la charge d'intérêt sur les obligations locatives, par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, à compter du 1er janvier 2019 (16 millions $).

En partie contrebalancées par :

- des gains nets sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (44 millions $).

Impôts sur le résultat

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement 129,0 % et 66,0 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Le taux d'imposition effectif a été plus élevé pour le trimestre en raison de l'incidence négative de la dépréciation des actifs d'impôt différé par suite de l'annonce relative au programme d'avions *CRJ* et à la clôture des transactions visant le programme d'avions Q Series (110 millions $), ainsi qu'à l'incidence négative découlant de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, contrebalancées en partie par des différences permanentes. Le taux d'imposition effectif a été plus élevé pour le semestre en raison de l'incidence négative de la dépréciation des actifs d'impôt différé liée principalement à la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires (133 millions $), à l'annonce relative au programme d'avions *CRJ* et à la clôture des transactions visant le programme d'avions Q Series (110 millions $), et au refinancement de la dette (63 millions $), ainsi qu'à l'incidence négative découlant de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, contrebalancées en partie par des différences permanentes.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement (18,6) % et 16,2 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Pour le trimestre, le taux d'imposition effectif négatif est attribuable principalement à l'incidence positive des différences permanentes. Pour le semestre, le taux d'imposition effectif plus bas est attribuable à l'incidence positive des différences permanentes, contrebalancées en partie par la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 1730 millions $ au cours du semestre[1], compte tenu d'une incidence positive des taux de change de 9 millions $. L'augmentation de 1721 millions $, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 634 millions $ des stocks attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production dans Avions d'affaires;
- une augmentation de 517 millions $ des immobilisations corporelles attribuable essentiellement à l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*;[2]
- une augmentation de 384 millions $ des autres actifs financiers du fait principalement des parts sans droit de vote de SCAC et des créances à recevoir de tiers;
- une augmentation de 383 millions $ des actifs sur contrat dans Transport; et
- une augmentation de 131 millions $ des créances clients et autres débiteurs.

En partie contrebalancées par :

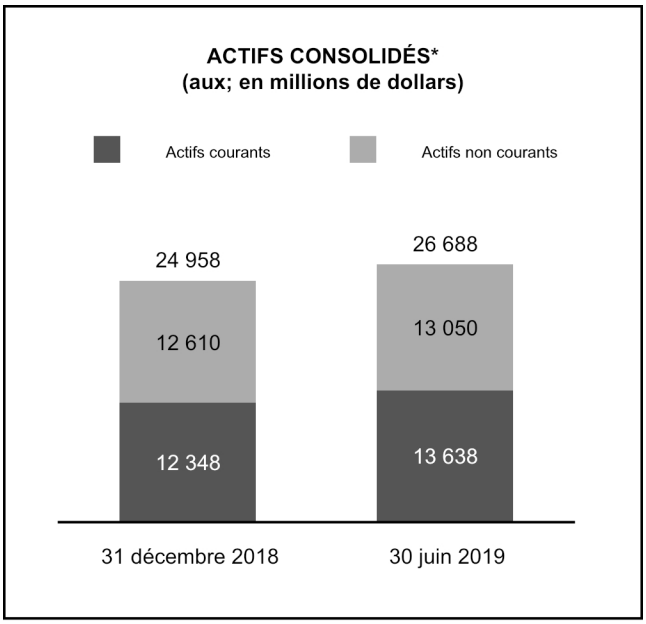
- une diminution de 288 millions $ des impôts sur le résultat différés du fait surtout de la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires[3], de l'annonce relative au programme d'avions *CRJ*, de la clôture des transactions visant le programme d'avions Q Series[3] et du refinancement de la dette; et
- une diminution de 266 millions $ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails.

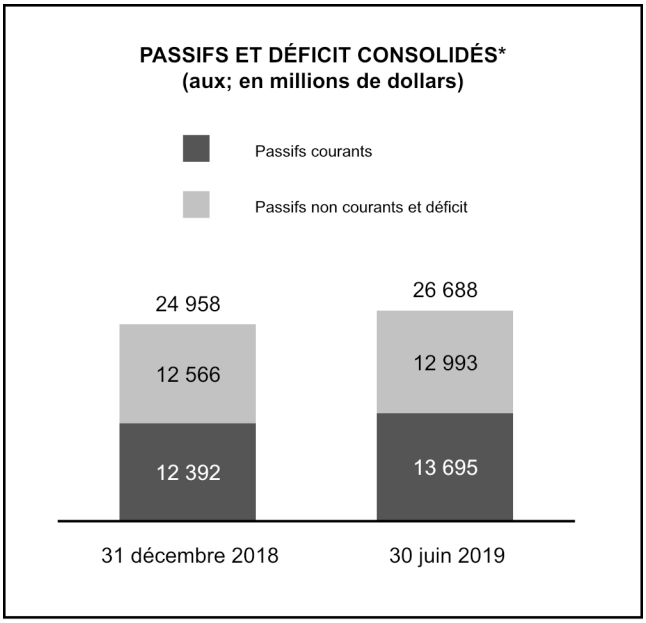
Le total des passifs et du déficit a augmenté de 1730 millions $ au cours du semestre[1], y compris l'incidence des taux de change de 9 millions $. L'augmentation de 1721 millions $, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 649 millions $ des autres passifs financiers attribuable surtout aux emprunts à court terme de 491 millions $ de Transport et aux garanties de valeur résiduelle dans Avions commerciaux reclassées hors des provisions en raison de règlements;
- une augmentation de 634 millions $ du passif lié aux avantages de retraite en raison surtout de la réévaluation des régimes à prestations définies;
- une augmentation de 566 millions $ des passifs sur contrat principalement dans Avions d'affaires;
- une augmentation de 390 millions $ des autres passifs attribuable principalement à l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*;[2]
- une hausse de 255 millions $ de la dette à long terme;[4] et
- une augmentation de 195 millions $ des fournisseurs et autres créditeurs.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 586 millions $ des provisions du fait principalement du règlement de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle dans Avions commerciaux et de l'utilisation des provisions dans Transport; et
- une diminution de 382 millions $ des capitaux propres attribuable principalement au total du résultat global de 354 millions $.





* Le total des actifs et le total des passifs présentés dans les graphiques ci-dessus au 30 juin 2019 comprennent des montants de respectivement 571 millions $ et 576 millions $ liés au programme d'avions *CRJ*, qui sont présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux et à la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour des détails sur la transaction et sur le traitement comptable au 30 juin 2019.

(1) Aux fins des explications fournies dans cette section sur la situation financière consolidée, les actifs et passifs comprennent les actifs et passifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs du programme de biréacteurs régionaux.

(2) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

(3) Voir la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.

(4) Voir la Note 21 – Dette à long terme pour plus de détails.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)[1]

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019 [2]	2018	**2019** [2]	2018
Résultat net	**(36) $**	70 $	**203 $**	114 $
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	**106**	64	**197**	126
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	**(4)**	9	**(4)**	11
Impôts sur le résultat différés	**105**	(29)	**309**	(23)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**(6)**	(560)	**(7)**	(564)
Pertes (gains) sur cessions d'activités	**(219)**	599	**(739)**	599
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**(23)**	(30)	**(40)**	(50)
Perte sur remboursement de dette à long terme	**4**	—	**84**	—
Charge à base d'actions	**14**	31	**30**	47
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**18**	2	**19**	19
Variation nette des soldes hors caisse[3]	**(248)**	(236)	**(1 248)**	(830)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	**(289)**	(80)	**(1 196)**	(551)
Produits nets des (additions nettes aux) immobilisations corporelles et incorporelles	**(140)**	312	**(277)**	62
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)[1]	**(429)**	232	**(1 473)**	(489)

[1] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs.
[2] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.
[3] Se reporter à la Note 23 – Variation nette des soldes hors caisse des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles
La diminution de 209 millions $ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le trimestre est surtout attribuable à la diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (213 millions $).

La diminution de 645 millions $ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le semestre est surtout attribuable à :

- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (418 millions $) (voir l'explication ci-après); et
- une diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (227 millions $).

Variation nette des soldes hors caisse
Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, les sorties de fonds de 248 millions $ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production dans Avions d'affaires;
- une augmentation des actifs sur contrat dans Transport;
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs; et
- une utilisation des provisions, principalement dans Transport.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat liés principalement à Avions d'affaires en raison des avances reçues sur les nouvelles commandes et les commandes existantes; et
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2018, les sorties de fonds de 236 millions $ sont surtout attribuables à :

- une diminution des provisions dans Transport;
- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs principalement dans Avions d'affaires et Avions commerciaux;
- une augmentation des stocks principalement dans Avions d'affaires attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production et des stocks d'Aérostructures et Services d'ingénierie;
- une diminution des autres passifs dans Transport;
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs dans Transport après les livraisons; et
- une augmentation des autres actifs dans Transport.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat dans Transport à l'égard des nouvelles commandes et des contrats existants;
- une augmentation des passifs sur contrat liés principalement à Avions d'affaires et à Avions commerciaux; et
- une diminution des actifs sur contrat dans Transport après les livraisons.

Pour le semestre clos le 30 juin 2019, les sorties de fonds de 1248 millions $ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production dans Avions d'affaires;
- une augmentation des actifs sur contrat nets dans Transport;
- une utilisation des provisions, principalement dans Transport;
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs; et
- une diminution des autres passifs dans Transport, liée principalement aux taxes de vente.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat liés principalement à Avions d'affaires en raison des avances reçues sur les nouvelles commandes et les commandes existantes; et
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

Pour le semestre clos le 30 juin 2018, les sorties de fonds de 830 millions $ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks dans Avions d'affaires, Aérostructures et Services d'ingénierie et Avions commerciaux;
- une diminution des provisions dans Transport;
- une diminution des autres passifs dans Transport;
- une augmentation des actifs sur contrat dans Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons; et
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs dans Transport suivant les livraisons.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat essentiellement dans Avions d'affaires et Avions commerciaux;
- une augmentation des passifs sur contrat dans Transport à l'égard des nouvelles commandes et des contrats existants; et
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs dans Avions d'affaires.

(Additions nettes aux) produits nets des immobilisations corporelles et incorporelles

	Trimestre clos les 30 juin		Semestre clos les 30 juin	
	2019	2018	**2019**	2018
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles	**(151) $**	(310) $	**(293) $**	(577) $
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**11**	622	**16**	639
(Additions nettes aux) produits nets des immobilisations corporelles et incorporelles	**(140) $**	312 $	**(277) $**	62 $

Les augmentations de 452 millions $ et de 339 millions $ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles respectivement pour le trimestre et le semestre sont attribuables principalement :

- au produit tiré de la vente de la propriété Downsview pour une contrepartie d'environ 600 millions $ au cours du deuxième trimestre de 2018; et
- à la diminution des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques d'Avions d'affaires et à la baisse des coûts d'emprunt capitalisés par suite de la mise en service du programme d'avion *Global 7500*.

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019 [1]	2018	**2019** [1]	2018
Solde au début de la période	**3 279 $**	2 853 $	**3 187 $**	3 057 $ [2]
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)[3]	**(429)**	232	**(1 473)**	(489)
Placements dans les parts sans droit de vote de SCAC	**(125)**	—	**(235)**	—
Produit net de la cession d'activités	**294**	—	**826**	—
Produit net de l'émission de dette à long terme	**—**	—	**1 956**	—
Remboursements de dette à long terme	**(176)**	(1)	**(1 762)**	(8)
Variation nette des emprunts à court terme	**204**	—	**488**	—
Paiement d'obligations locatives[4]	**(34)**	—	**(56)**	—
Dividendes versés sur actions privilégiées	**(5)**	(4)	**(10)**	(10)
Émission d'actions classe B	**—**	—	**—**	476
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	**(1)**	(1)	**(1)**	(52)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	**(31)**	(40)	**36**	27
Autres	**(19)**	(65)	**1**	(27)
Solde à la fin de la période	**2 957 $**	2 974 $	**2 957 $**	2 974 $
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente	**—**	151	**—**	151
Solde à la fin de la période	**2 957 $**	2 823 $	**2 957 $**	2 823 $

(1) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

(2) Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie du programme d'avions C Series présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 69 millions $ au 31 décembre 2017.

(3) Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et au tableau Flux de trésorerie disponibles ci-dessus pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

(4) Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 ont totalisé 51 millions $ et 88 millions $.

Sources de financement disponibles à court terme

	30 juin 2019	31 décembre 2018
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**2 957 $**	3 187 $
Facilités de crédit renouvelables disponibles[1]	**689**	1 186
Sources de financement disponibles à court terme	**3 646 $**	4 373 $

[1] Comprend les montants non utilisés des facilités de crédit renouvelables non garanties de 689 millions € de Transport et de 397 millions $ de la Société, diminués des montants empruntés aux termes des facilités de crédit à court terme non confirmées.

Nos sources de financement disponibles à court terme comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les montants disponibles aux termes de nos facilités de crédit renouvelables non garanties. Ces facilités sont disponibles comme sources de financement pour les besoins généraux de la Société. Selon nos facilités de crédit renouvelables non garanties et nos facilités de lettres de crédit, les mêmes clauses financières restrictives doivent être respectées.

Facilités de crédit renouvelables non garanties et facilités de crédit à court terme non confirmées

En mars 2019, l'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 689 millions € (783 millions $) a été prolongée d'un an, jusqu'en mai 2022. Un montant de 250 millions € (284 millions $) avait été prélevé sur la facilité de Transport au 30 juin 2019.

En mars 2019 également, l'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de la Société s'élevant à 397 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, a été prolongée d'un an, jusqu'en juin 2022. Cette facilité n'était pas utilisée au 30 juin 2019.

En outre, au cours du trimestre clos le 30 juin 2019, la Société a conclu de nouvelles facilités de crédit à court terme non confirmées d'un montant de 225 millions € (256 millions $), également disponibles comme sources de financement pour Transport. Un montant de 182 millions € (207 millions $) avait été prélevé sur ces facilités de Transport au 30 juin 2019.

Facilités de lettres de crédit

En janvier 2019, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport est passé de 3940 millions € à 3958 millions €. En mars 2019, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3958 millions € (4500 millions $) et de la facilité de lettres de crédit de 361 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2022 et juin 2022.

En mai 2019, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3958 millions € a été ramené à 3953 millions €.

Clauses financières restrictives

Depuis mars 2019, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 361 millions $ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions $, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, oscille actuellement entre 750 millions $ et 1 milliard $ à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. à l'exclusion de Transport). De plus, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport est de 750 millions € (853 millions $) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport de gestion. Le niveau minimum de liquidités tel qu'il est défini ne comprend pas uniquement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé.

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées au 30 juin 2019 et au 31 décembre 2018.

Besoins futurs de liquidités

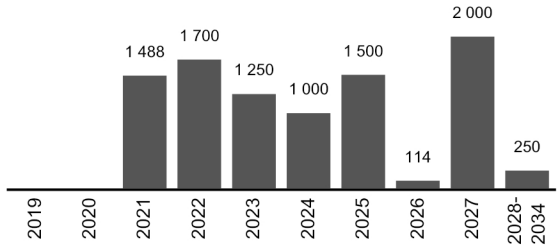
Nous sommes d'avis que nos sources de financement à court terme disponibles devraient nous procurer des liquidités suffisantes pour mettre en œuvre notre plan à court terme. À l'heure actuelle, nous prévoyons que ces sources de financement nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, ainsi que de satisfaire les autres besoins financiers prévus actuellement dans un avenir prévisible et de verser des dividendes sur actions privilégiées dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes[1].

Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2021.

En mars 2019, la Société a émis des billets de premier rang non garantis de 2 milliards $, à une valeur nominale de 99,246 %, portant intérêt au taux de 7,875 % et échéant le 15 avril 2027. La Société a affecté le produit net au rachat de tous ses billets de premier rang en circulation à 7,75 % échéant en 2020 de 850 millions $, pour une contrepartie totale de 890 millions $ au 30 juin 2019, dont le solde de 176 millions $ a été payé au cours du trimestre clos le 30 juin 2019. De plus, la Société a racheté un montant en capital global de 366 millions € (414 millions $) de ses billets à 6,13 % échéant en 2021 de 780 millions €, représentant une contrepartie de rachat globale totale de 401 millions € (450 millions $), et un montant en capital global de 382 millions $ des billets à 8,75 % échéant en 2021 de 1400 millions $, pour une contrepartie de rachat globale de 422 millions $, plus les frais connexes. Le produit net résiduel a servi aux besoins généraux de l'entreprise.

[1] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

PROFIL DES ÉCHÉANCES DE LA DETTE*
(MONTANT NOTIONNEL)
(au 30 juin 2019; en millions de dollars)



* Exclut les emprunts à court terme de 491 millions $ sur les facilités de Transport. Se reporter à la Note 16 – Autres passifs financiers de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

STRUCTURE DU CAPITAL

Nous analysons notre structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société, pour évaluer la solvabilité de la Société. Ces indicateurs globaux sont gérés et surveillés afin d'établir un profil d'entreprise de première qualité.

Le rapprochement de ces indicateurs avec les mesures financières les plus comparables des IFRS figure à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR. Le RAII adapté et le RAIIA adapté excluent des éléments spéciaux comme les charges de restructuration, les charges de dépréciation importantes et leur reprise, et d'autres éléments inhabituels importants qui, selon nous, ne représentent pas notre rendement de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre nos résultats pour la période.

Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, nous avons revu la définition et la désignation des intérêts ajustés, de la dette ajustée, du RAII adapté et du RAIIA adapté, qui sont tous utilisés dans nos indicateurs globaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Nos objectifs à l'égard de nos indicateurs globaux se présentent comme suit :

- ratio du RAII adapté sur les intérêts ajustés supérieur à 5,0; et
- ratio de la dette ajustée sur le RAIIA adapté inférieur à 2,5.

Ratio de couverture des intérêts

	Période de quatre trimestres consécutifs close le 30 juin 2019
RAII adapté[1]	**1 002 $**
Intérêts ajustés[1]	**717 $**
Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés	**1,4**

Ratio du levier financier

	Au, et pour la période de quatre trimestres consécutifs close le 30 juin 2019
Dette ajustée[1]	**10 264 $**
RAIIA adapté[1]	**1 382 $**
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	**7,4**

[1] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Ces indicateurs globaux ne correspondent pas aux calculs exigés en vertu des clauses restrictives bancaires. Ils représentent les indicateurs clés de nos activités et, à ce titre, servent à analyser notre structure du capital. Aux fins de conformité, nous surveillons régulièrement nos clauses restrictives bancaires afin de nous assurer qu'elles sont toutes respectées.

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons de manière distincte le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,8 milliards $ au 30 juin 2019 (2,2 milliards $ au 31 décembre 2018). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. L'augmentation de 644 millions $ du passif net lié aux avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite	
Solde au 31 décembre 2018	2 181 $ [1]
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	1 353
Coûts des services	102
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	33
Fluctuations des taux de change	27
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(668)
Cotisations de la Société	(114)
Gains nets sur compression et règlement	(51)
Autres gains actuariels nets sur les obligations au titre des prestations définies	(49)
Autres	11
Solde au 30 juin 2019	**2 825 $** [1]

[1] Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 182 millions $ au 30 juin 2019 (200 millions $ au 31 décembre 2018).

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Ce rapport de gestion 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[1]	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 les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.
RAIIA ajusté[1]	RAII ajusté, y compris l'amortissement et les 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 nettes 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.
Dette ajustée[2]	Dette à long terme comme présentée dans les états de la situation financière consolidés, ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes plus les emprunts à court terme et les obligations locatives.
RAII adapté[2]	RAII ajusté, plus l'ajustement des intérêts pour tenir compte des contrats de location avant l'adoption de IFRS 16, *Contrats de location* et des intérêts reçus (d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés, ajustés au besoin pour tenir compte du règlement des dérivés de couverture de juste valeur avant leur date d'échéance contractuelle).
RAIIA adapté[2]	RAII adapté, plus l'amortissement, les charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et l'ajustement de l'amortissement afin de tenir compte des obligations locatives.
Intérêts ajustés[2]	Intérêts versés, d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés, plus l'ajustement des intérêts pour tenir compte des obligations locatives avant l'adoption de IFRS 16, *Contrats de location*.

[1] Depuis le 1er janvier 2019, le RAII avant éléments spéciaux et le RAIIA avant éléments spéciaux sont remplacés respectivement par le RAII ajusté et le RAIIA ajusté. La définition de ces deux indicateurs demeure inchangée.

[2] Avec prise d'effet le 1er janvier 2019, nous avons modifié la définition de ces mesures non conformes aux PCGR en raison de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. L'ajustement des intérêts utilisés pour calculer le RAII adapté et les intérêts ajustés pour la période de quatre trimestres consécutifs close le 30 juin 2019 comprend l'ajustement des intérêts pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour les deux derniers trimestres de 2018. L'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des obligations locatives utilisé pour calculer le RAIIA adapté pour la période de quatre trimestres consécutifs close le 30 juin 2019 comprend l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour les deux derniers trimestres de 2018.

Les mesures financières non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés, mais n'ont pas de 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 notre industrie peuvent définir les mesures susmentionnées de manière différente. Dans ce cas, il peut être difficile de comparer le rendement de ces entités à notre rendement 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 respectivement désormais « 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 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 utilisateurs de notre Rapport financier une meilleure compréhension de nos résultats et tendances connexes, et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de notre entreprise. Le RAII ajusté, le RAIIA ajusté, le résultat net ajusté et le RPA ajusté excluent des éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre nos résultats pour la période. C'est pourquoi un grand nombre d'utilisateurs du rapport de gestion analysent nos résultats d'après ces mesures financières. La direction est d'avis que ces mesures aident les utilisateurs du rapport de gestion à mieux analyser les résultats, améliorent la comparabilité de nos résultats d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec nos 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.

Dette ajustée, RAII adapté, RAIIA adapté et intérêts ajustés
Nous analysons notre structure du capital en fonction d'indicateurs globaux qui reposent sur la dette ajustée, le RAII adapté, le RAIIA adapté et les intérêts ajustés. Se reporter à la rubrique Structure du capital pour plus de détails.

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 des rapprochements suivants :

- RAII ajusté et RAII – se reporter aux tableaux Résultats opérationnels des secteurs isolables et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés; et
- utilisation des flux de trésorerie disponibles par rapport aux flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – se reporter au tableau Utilisation des flux de trésorerie disponibles de la rubrique Liquidités et sources de financement.

Rapprochement du RAIIA ajusté et du RAII

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	**2019**	2018
RAII	**371 $**	191 $	**1 055 $**	392 $
Amortissement	**106**	64	**197**	126
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles[1]	**(4)**	9	**(4)**	11
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles[1]	**(161)**	72	**(670)**	72
RAIIA ajusté	**312 $**	336 $	**578 $**	601 $

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

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net et calcul du RPA ajusté

	Trimestres clos les 30 juin			
	2019	**(par action)**	2018	(par action)
Résultat net	**(36) $**		70 $	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux[1]	**(165)**	**(0,07) $**	80	0,03 $
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	**29**	**0,01**	(10)	0,00
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	**15**	**0,01**	15	0,01
Perte sur remboursement de dette à long terme[1]	**4**	**0,00**	—	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux[1] et des autres éléments d'ajustement	**106**	**0,05**	(68)	(0,03)
Résultat net ajusté	**(47)**		87	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	**(47)**		(2)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	**(7)**		(7)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(101) $**		78 $	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	**2 375 581**		2 552 892	
RPA ajusté (en dollars)	**(0,04) $**		0,03 $	

Rapprochement du RPA ajusté et du RPA dilué (en dollars)

	Trimestres clos les 30 juin	
	2019	2018
RPA dilué	**(0,04) $**	0,02 $
Incidence des éléments spéciaux[1] et des autres éléments d'ajustement	**—**	0,01
RPA ajusté	**(0,04) $**	0,03 $

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

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net et calcul du RPA ajusté

	Semestres clos les 30 juin			
	2019	**(par action)**	2018	(par action)
Résultat net	**203 $**		114 $	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux[1]	**(678)**	**(0,29) $**	80	0,03 $
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	**(50)**	**(0,02)**	(36)	(0,01)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	**33**	**0,01**	34	0,01
Perte sur remboursement de dette à long terme[1]	**84**	**0,04**	—	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux[1] et des autres éléments d'ajustement	**239**	**0,10**	(70)	(0,03)
Résultat net ajusté	**(169)**		122	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	**(91)**		(8)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	**(14)**		(14)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(274) $**		100 $	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	**2 375 223**		2 475 425	
RPA ajusté (en dollars)	**(0,12) $**		0,04 $	

Rapprochement du RPA ajusté et du RPA dilué (en dollars)

	Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018
RPA dilué	**0,04 $**	0,04 $
Incidence des éléments spéciaux[1] et des autres éléments d'ajustement	**(0,16)**	—
RPA ajusté	**(0,12) $**	0,04 $

Rapprochement de la dette ajustée et de la dette à long terme

	Au 30 juin 2019
Dette à long terme	**9 344 $**
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	**(93)**
Dette à long terme, montant net	**9 251**
Emprunts à court terme sur les facilités de crédit de Transport	**491**
Obligations locatives	**522**
Dette ajustée	**10 264 $**

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

Rapprochement du RAIIA adapté et du RAII adapté par rapport au RAII

	Période de quatre trimestres consécutifs close le 30 juin 2019
RAII	**1 664 $**
Éléments spéciaux[1]	**(730)**
Intérêts reçus	**29**
Ajustement des intérêts sur les obligations locatives[2]	**39**
RAII adapté	**1 002**
Amortissement	**343**
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles[3]	**4**
Ajustement de l'amortissement des obligations locatives[4]	**33**
RAIIA adapté	**1 382 $**

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Période de quatre trimestres consécutifs close le 30 juin 2019
Intérêts versés	**678 $**
Ajustement des intérêts sur les obligations locatives[2]	**39**
Intérêts ajustés	**717 $**

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

(2) Représente le total de l'ajustement des intérêts pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour les deux derniers trimestres de 2018. L'ajustement des intérêts pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour les deux derniers trimestres de 2018 représente les coûts d'intérêt sur une dette correspondant aux obligations au titre des contrats de location simple incluses dans la dette ajustée, portant intérêt au taux moyen des swaps américains de cinq ans plus l'écart moyen des swaps sur défaillance de crédit pour les périodes connexes, étant donné notre cote de crédit.

(3) Compte non tenu des montants comptabilisés comme éléments spéciaux.

(4) Représente le total de l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour les deux derniers trimestres de 2018 utilisant l'amortissement linéaire du montant des obligations au titre des contrats de location simple, fondé sur une période d'amortissement de neuf ans.

AVIONS D'AFFAIRES

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2019 [1]	2018	Écart
Revenus	**1 382 $**	1 307 $	6 %
Livraisons d'avions (en unités)	**35**	34	1
RAII	**84 $**	108 $	(22) %
Marge RAII	**6,1 %**	8,3 %	(220) pdb
RAII ajusté[2]	**97 $**	111 $	(13) %
Marge RAII ajustée[2]	**7,0 %**	8,5 %	(150) pdb
RAIIA ajusté[2]	**146 $**	142 $	3 %
Marge RAIIA ajustée[2]	**10,6 %**	10,9 %	(30) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	**97 $**	232 $	(58) %
Aux	**30 juin 2019**	31 décembre 2018	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	**15,3 $**	14,3 $	7 %

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus ont augmenté de 6 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, pour s'établir à 1,4 milliard $, et 35 avions ont été livrés, dont 2 avions *Global 7500*.
- Les revenus tirés des services après-vente ont affiché une croissance de 3,6 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, ou 11 % depuis le début de l'exercice, découlant de la cession des services de formation relatifs aux avions intervenue plus tôt cette année. En appui à la stratégie axée sur la croissance des activités de services après-vente, l'ouverture d'une nouvelle escale de maintenance en ligne à Dubaï a été annoncée au cours du trimestre afin d'améliorer les capacités de service au Moyen-Orient.
- Le carnet de commandes a augmenté de 0,4 milliard $ pour le trimestre et de 1,0 milliard $ depuis le début de l'exercice pour atteindre 15,3 milliards $, le plus important de l'industrie, ce qui reflète le vif intérêt du marché dans toutes les régions.
- Le RAIIA ajusté[2], à 146 millions $ pour le trimestre, est demeuré stable par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent malgré l'accélération de la cadence de production des avions *Global 7500*. La marge RAII ajustée[2] de 7,0 % pour le trimestre a été inférieure à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent, surtout en raison de la hausse de l'amortissement liée aux livraisons d'avions *Global 7500*. La marge RAII s'est établie à 6,1 % pour le trimestre.
- Alors que l'accélération de la cadence de production des avions *Global 7500* progresse comme prévu et que les unités dont la livraison est prévue en 2019 sont maintenant aux étapes de la finition, l'avion continue d'offrir une performance sur courte piste inégalée avec la réalisation du tout premier vol sans escale de l'aéroport de Londres-City à Los Angeles.
- Après le trimestre, Bombardier a dévoilé l'avion *Learjet 75 Liberty*. Par ses caractéristiques économiques améliorées, son prix affiché de 9,9 millions $ et ses coûts d'exploitation comparables à ceux de ses concurrents, le nouveau représentant de cette marque emblématique est un bond en avant pour les exploitants de biréacteurs légers, tout en offrant de meilleures performances.
- À compter du troisième trimestre de 2019, les trois secteurs d'activité aéronautiques de Bombardier seront regroupés en un seul secteur d'activité, nommément Bombardier Aviation. Les prévisions pour l'exercice de chaque secteur seront combinées dans les nouvelles prévisions de Bombardier Aviation présentées dans la rubrique Mise à jour des prévisions du présent rapport de gestion.

[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

[2] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

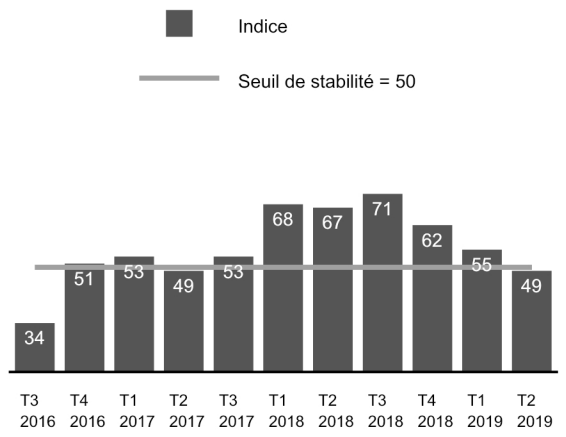
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Les indices du marché de l'aviation d'affaires se sont maintenus à des niveaux sains au deuxième trimestre de 2019. Comme l'indiquent les graphiques ci-après, la confiance de l'industrie[1] a reculé, s'établissant légèrement sous le seuil de stabilité du marché, avec une note de 49 points à la fin du deuxième trimestre de 2019.[2] Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage du nombre total d'avions en service s'établissait à 9,2 % au 30 juin 2019. Bien que ce ratio affiche une légère hausse comparativement à 8,9 % au 31 mars 2019, il demeure bien en deçà de la fourchette historique sur 10 ans pour l'ensemble du marché. L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a diminué de 2 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. L'utilisation en Europe a diminué de 3 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'année précédente.

L'industrie de l'aviation d'affaires est prête à croître à long terme en raison de la forte demande combinée à l'introduction sur le marché de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies. Avec le portefeuille de produits le plus complet de l'industrie, Bombardier Avions d'affaires est bien placée.

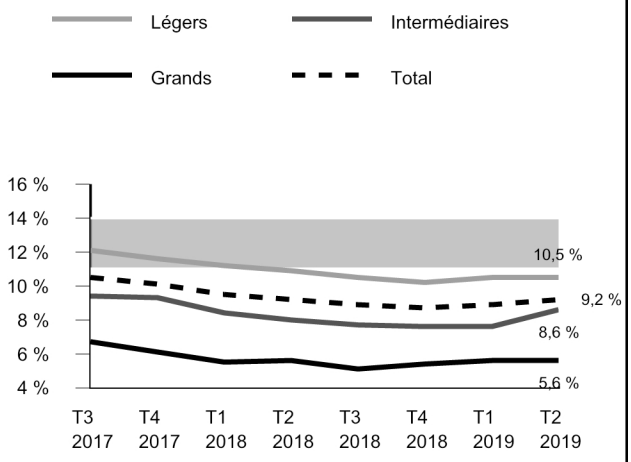
[1] Mesurée par l'indice Barclays du marché des biréacteurs d'affaires.
[2] Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 12 juillet 2019.

INDICE DU MARCHÉ DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES*
(pour les trimestres civils; moyenne sur une échelle de 100 points)

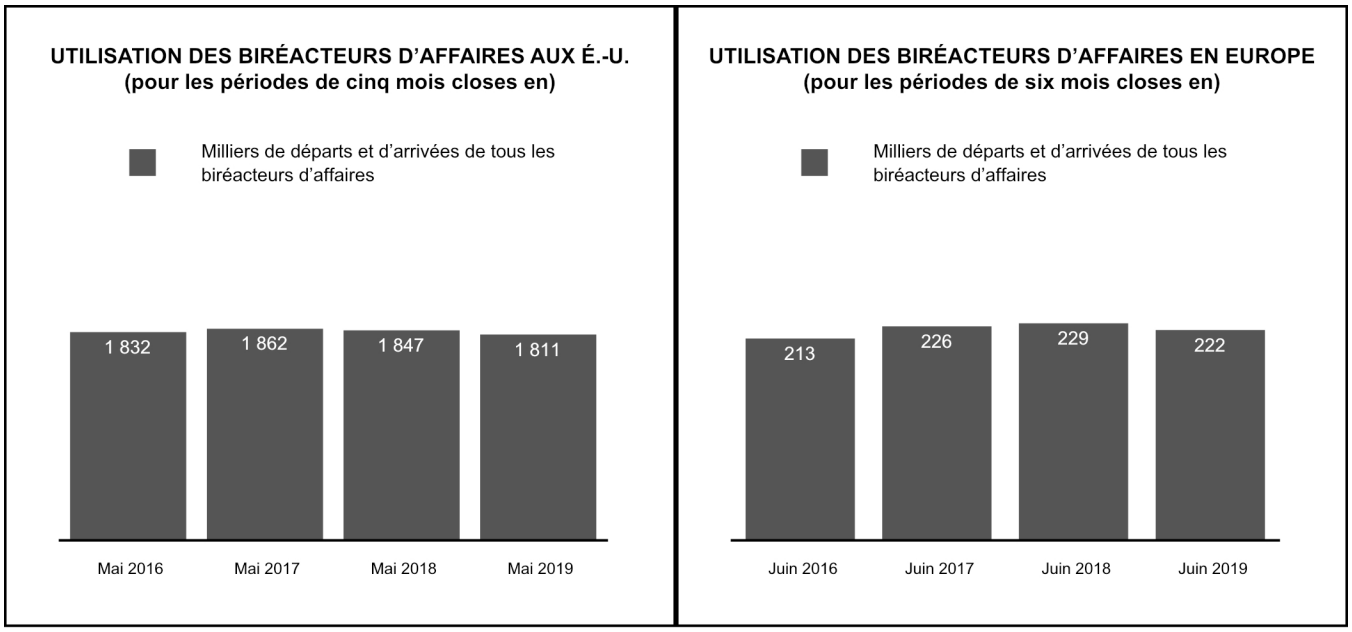


Source : Barclays depuis le début de 2018 (auparavant UBS)
* L'indice du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages périodiques menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.
Les méthodes utilisées pour calculer l'indice de marché des biréacteurs d'affaires pourraient varier en raison d'un changement de source de données. UBS n'a pas réalisé de sondage pour le quatrième trimestre de 2017.

STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION*
(à la fin des trimestres civils)



Sources : JETNET et Ascend online
* En pourcentage de la flotte totale de biréacteurs d'affaires, à l'exclusion des biréacteurs très légers.
La zone ombragée indique ce que nous considérons comme une fourchette normale du total des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion disponibles à la vente, soit entre 11 % et 14 %.



Source : site Web de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U.

Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018[1]	**2019**	2018[1]
Revenus				
Fabrication et autres[2]	**1 065 $**	1 001 $	**1 711 $**	1 840 $
Services[3]	**317**	306	**641**	577
Total des revenus	**1 382 $**	1 307 $	**2 352 $**	2 417 $
RAIIA ajusté[4]	**146 $**	142 $	**260 $**	256 $
Amortissement	**49**	31	**89**	47
RAII ajusté[4]	**97**	111	**171**	209
Éléments spéciaux	**13**	3	**(507)**	4
RAII	**84 $**	108 $	**678 $**	205 $
Marge RAII ajustée[4]	**7,0 %**	8,5 %	**7,3 %**	8,7 %
Marge RAII	**6,1 %**	8,3 %	**28,8 %**	8,5 %

(1) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.
(2) Comprend principalement les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.
(3) Comprend les revenus tirés des services après-vente, notamment des pièces, de *Smart Services*, de centres de service, de la formation et des publications techniques.
(4) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Revenus

L'augmentation de 64 millions $ des revenus tirés de la fabrication et des autres revenus pour le trimestre est attribuable essentiellement au nombre plus élevé de livraisons d'avions.

La diminution de 129 millions $ des revenus de fabrication et des autres revenus pour le semestre est attribuable essentiellement au nombre moins élevé de livraisons d'avions, en raison de l'échelonnement des livraisons devant être effectuées progressivement au cours du deuxième semestre de 2019.

Les hausses de respectivement 11 millions $ et 64 millions $ des revenus tirés des services pour le trimestre et le semestre reflètent essentiellement l'augmentation des ventes de pièces de rechange, contrebalancée en partie par la vente des activités de formation d'Avions d'affaires conclue le 14 mars 2019.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux sont ceux qui ne reflètent pas notre rendement de base ou dont la présentation distincte permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

Les éléments spéciaux comptabilisés comme des (gains) pertes et inclus dans le RAII ont été comme suit :

		Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	Réf.	**2019**	2018	**2019**	2018
Gain sur la cession d'activités – Activités de formation	1	**— $**	— $	**(516) $**	— $
Charges de restructuration	2	**16**	3	**21**	5
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*	3	**(3)**	—	**(12)**	(1)
		13 $	3 $	**(507) $**	4 $
Incidence sur la marge RAII		**(0,9) %**	(0,2) %	**21,5 %**	(0,2) %

1. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions $).
2. Représentent des indemnités de départ de 16 millions $ pour le trimestre clos le 30 juin 2019, et des indemnités de départ totalisant 23 millions $ contrebalancées en partie par des gains de compression totalisant 2 millions $ pour le semestre clos le 30 juin 2019, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant (respectivement 3 millions $ et 5 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018).
3. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de respectivement 3 millions $ et 12 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 (1 million $ pour le semestre clos le 30 juin 2018). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.

Marge RAII

La marge RAII ajustée[1] pour le trimestre a diminué de 1,5 point de pourcentage, essentiellement en raison de l'apport moins élevé des ventes d'avions qui comprend la hausse de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII du trimestre a diminué de 2,2 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAII ajustée[1] pour le semestre a diminué de 1,4 point de pourcentage, essentiellement en raison de l'apport moins élevé des ventes d'avions qui comprend la hausse de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques, contrebalancé en partie par l'apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII du semestre a augmenté de 20,3 points de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent.

[1] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	**2019**	2018
Outillage des programmes[1]	**78 $**	218 $	**159 $**	416 $
Charges de R et D[2]	**4**	3	**7**	6
	82 $	221 $	**166 $**	422 $
En pourcentage des revenus	**5,9 %**	16,9 %	**7,1 %**	17,5 %

La baisse des investissements dans l'outillage des programmes est principalement attribuable à la mise en service du programme d'avion *Global 7500* en décembre 2018.

Au 30 juin 2019, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires[3] s'établissait à 4,6 milliards $, comparativement à 4,5 milliards $ au 31 décembre 2018.

(1) Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que le montant versé aux fournisseurs à la réception de pièces pour les coûts de développement acquis qu'ils ont engagés.
(2) À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 28 millions $ et 45 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 (respectivement 14 millions $ et 25 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.
(3) Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 674 millions $ au 30 juin 2019 (677 millions $ au 31 décembre 2018).

Le programme d'avions *Global 5500* et *Global 6500*[1]

Les biréacteurs *Global 5500* et *Global 6500* s'inspirent du succès des avions *Global 5000* et *Global 6000* en offrant une autonomie supplémentaire de respectivement 500 et 600 milles marins. Ces avions peuvent atteindre une autonomie de respectivement 5700 et 6600 milles marins, ce qui les place en tête de leur catégorie à cet égard, et une vitesse maximale de Mach 0,90. Ces performances, combinées à celles de leur aile de conception évoluée de Bombardier, procurent un grand confort et un vol en douceur. Les deux nouveaux biréacteurs d'affaires consomment jusqu'à 13 % moins de carburant sous certaines conditions d'exploitation, ce qui contribue à des coûts d'exploitation très avantageux comparativement à ceux de plus petits avions concurrents à moindre autonomie.

Le premier avion de série *Global 6500* est arrivé à Montréal, et sa finition intérieure est en cours. Après avoir effectué avec succès tous les essais de mission, le premier véhicule d'essais en vol a été remisé. Le dernier véhicule d'essais en vol subit les quelques derniers points d'essai du programme à Wichita, au Kansas. Compte tenu des essais en vol qui ont sont en grande partie achevés, le programme avance comme prévu sur la voie de la certification des avions avec une MES prévue à la fin de 2019.

(1) En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative aux avions *Global 5500*, *Global 6500* et *Global 8000* à la fin du présent rapport de gestion.

Livraisons d'avions et carnet de commandes

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin **2019**	2018	Semestres clos les 30 juin **2019**	2018
Légers	**2**	2	**4**	5
Intermédiaires	**17**	20	**31**	38
Grands	**16**	12	**24**	22
	35	34	**59**	65

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	**30 juin 2019**	Aux 31 décembre 2018
	15,3 $	14,3 $

Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché. Nous avons maintenu notre rang de chef de file en fonction du carnet de commandes.

REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE

Conclusion de la vente à CAE, annoncée antérieurement, des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires

Le 14 mars 2019, nous avons conclu la vente à CAE Inc. (CAE), annoncée antérieurement, des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une valeur d'entreprise de 645 millions $. Le produit net de la vente s'est établi à 532 millions $, déduction faite de certains passifs, frais et ajustements de clôture. Un gain de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé) a été comptabilisé dans les éléments spéciaux.

Parallèlement à l'accord de vente, Bombardier et CAE ont convenu également d'élargir la portée de leur entente de fournisseur de formation agréé selon laquelle CAE a accepté de procéder au versement anticipé de toutes les redevances aux termes de celle-ci. Ce versement anticipé s'est fixé à 155 millions $ et a été reçu par Bombardier au cours du quatrième trimestre de 2018.

AVIONS COMMERCIAUX

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2019 [1]	2018	Écart
Revenus[2]	**516 $**	616 $	(16) %
Livraisons d'avions (en unités)[3]	**17**	10	7
Commandes nettes (en unités)	**1**	45	(44)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons[4]	**0,1**	4,5	(4,4)
RAII[5]	**226 $**	(668) $	134 %
Marge RAII[5]	**43,8 %**	(108,4) %	ins
RAII ajusté[5][6]	**12 $**	(66) $	118 %
Marge RAII ajustée[5][6]	**2,3 %**	(10,7) %	1 300 pdb
RAIIA ajusté[5][6]	**17 $**	(61) $	128 %
Marge RAIIA ajustée[5][6]	**3,3 %**	(9,9) %	1 320 pdb
Additions nettes aux (cessions nettes d') immobilisations corporelles et incorporelles	**(2) $**	30 $	ins
Aux	**30 juin 2019**	31 décembre 2018	
Carnet de commandes (en unités)[7]	**41**	97	(56)

Principaux faits saillants et événements

- Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente précédemment annoncée des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited), filiale en propriété exclusive de Longview Aviation Capital Corp., pour un produit brut totalisant 298 millions $.
- Au cours du trimestre, la Société a conclu une entente définitive avec Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (MHI) visant la vente de son programme de biréacteurs régionaux, pour une contrepartie en trésorerie de 550 millions $ à verser à la Société à la clôture. MHI assumera des passifs liés à des garanties de crédit et de valeur résiduelle ainsi qu'à des incitatifs à la location s'élevant approximativement à 200 millions $. Bombardier conservera le site de production d'avions *CRJ* à Mirabel, au Québec. Bombardier continuera à fournir des composantes et des pièces de rechange et assemblera les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel pour le compte de MHI. La production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020. La transaction devrait être conclue au cours du premier semestre de 2020 et reste assujettie à l'approbation des autorités réglementaires et aux conditions de clôture habituelles.
- Les revenus se sont établis à 516 millions $ au cours du trimestre, en raison d'une augmentation du nombre de livraisons, y compris 6 livraisons d'avions Q400 avant la fin de la vente du programme d'avions Q Series et 11 livraisons d'avions *CRJ*. La baisse des revenus par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent est attribuable aux livraisons d'avions C Series effectuées au cours du premier semestre de 2018.
- Le RAII ajusté[6] de 12 millions $ comprend un apport de 21 millions $ provenant des programmes d'avions commerciaux, contrebalancé par une quote-part de la perte nette de 9 millions $ dans SCAC. Le RAII de 226 millions $ pour le trimestre découle en grande partie du gain de 219 millions $ réalisé lors de la vente du programme d'avions Q Series à Longview.
- À compter du troisième trimestre de 2019, les trois secteurs d'activité aéronautiques de Bombardier seront regroupés en un seul secteur d'activité, nommément Bombardier Aviation. Les prévisions pour l'exercice de chaque secteur seront combinées dans les nouvelles prévisions de Bombardier Aviation présentées dans la rubrique Mise à jour des prévisions du présent rapport de gestion.

(1) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.
(2) Compte tenu des revenus de SCAC pour le trimestre clos le 30 juin 2018.
(3) À l'exclusion de 8 livraisons d'avions CS300 au cours du trimestre correspondant de 2018.
(4) Ratio de nouvelles commandes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités, excluant les commandes et les livraisons d'avions C Series au cours du trimestre correspondant de 2018.
(5) Compte tenu de la quote-part de la perte nette de SCAC pour le trimestre clos le 30 juin 2019, totalisant 9 millions $.
(6) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.
(7) À l'exclusion de commandes fermes visant 115 avions CS100 et 250 avions CS300 au cours du trimestre correspondant de 2018. Après la clôture du partenariat C Series, Airbus a renommé les avions CS100 et CS300 respectivement A220-100 et A220-300.
(8) Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

La demande mondiale de transport aérien commercial, mesurée par les revenus par passager-kilomètre (« RPK »)[1] a augmenté pour s'établir à 4,6 % depuis le début de l'année jusqu'en mai 2019 par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente.[2]

Le transport aérien commercial national et international, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 4,9 % et 4,5 % au cours des cinq premiers mois de 2019 par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente. Sur le plan national, les États-Unis, le pays le plus important à cet égard, ont enregistré une saine croissance des RPK de 4,5 %, la Chine et l'Inde ont enregistré une croissance respective de 8,2 % et 5,5 %, tandis que la Russie a continué d'enregistrer une croissance à deux chiffres des RPK par rapport à ceux de la période correspondante de 2018.[2]

À l'échelle mondiale, les sociétés aériennes commerciales ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges[3] de respectivement 82,4 % et 80,7 % depuis le début de l'année jusqu'en mai 2019, ce qui représente une légère hausse par rapport aux coefficients enregistrés à la fin du premier trimestre de 2019.[2]

L'IATA prévoit que la performance financière des sociétés aériennes demeurera solide en 2019 avec des profits prévus de 28,0 milliards $, ce qui constitue un léger recul par rapport aux profits de 30,0 milliards $ pour 2018. Les transporteurs aériens d'Amérique du Nord devraient encore présenter les profits les plus élevés en dollars et en pourcentage des revenus, stimulés par le regroupement s'opérant au sein de l'industrie, contribuant à soutenir les coefficients d'occupation des sièges et les frais accessoires.[4]

(1) Les RPK sont une mesure du trafic-passagers payants et représentent la demande de transport aérien de la part des passagers, définie comme un passager payant transporté sur un kilomètre.
(2) D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* du mois de mai 2019 de l'IATA.
(3) Le coefficient d'occupation des sièges correspond au pourcentage des sièges-kilomètres disponibles utilisés (les RPK divisés par le nombre de sièges-kilomètres disponibles). Les sièges-kilomètres disponibles correspondent au nombre de sièges multiplié par les kilomètres parcourus, qu'ils soient occupés ou non par un passager.
(4) D'après le rapport semestriel *Economic Performance of the Airline Industry*, de l'IATA publié en juin 2019.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018[1]	**2019**	2018[1]
Revenus[2]	**516 $**	616 $	**757 $**	1 079 $
RAIIA ajusté[3][4]	**17 $**	(61) $	**42 $**	(133) $
Amortissement	**6**	5	**9**	6
Reprise de la dépréciation des immobilisations corporelles	**(1)**	—	**(1)**	—
RAII ajusté[3][4]	**12**	(66)	**34**	(139)
Éléments spéciaux	**(214)**	602	**(214)**	602
RAII[3]	**226 $**	(668) $	**248 $**	(741) $
Marge RAII ajustée[3][4]	**2,3 %**	(10,7) %	**4,5 %**	(12,9) %
Marge RAII[3]	**43,8 %**	(108,4) %	**32,8 %**	(68,7) %

(1) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.
(2) Compte tenu des revenus de SCAC pour le trimestre et le semestre correspondants de 2018.
(3) Compte tenu de la quote-part de la perte nette de SCAC pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, totalisant respectivement 9 millions $ et 8 millions $.
(4) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Revenus
La baisse de revenus de 100 millions $ pour le trimestre s'explique principalement par le retrait du périmètre de consolidation des résultats de SCACS[1] à partir du troisième trimestre de 2018, en partie contrebalancé par une augmentation du nombre de livraisons d'avions *CRJ*.

La baisse de revenus de 322 millions $ pour le semestre s'explique principalement par le retrait du périmètre de consolidation des résultats de SCACS[1] à partir du troisième trimestre de 2018, en partie contrebalancé par une augmentation du nombre de livraisons d'avions *CRJ* et une augmentation des activités exercées sur le marché de l'après-vente.

[1] Le 1er juin 2019, SCACS a été renommée SCAC.

Éléments spéciaux
Les éléments spéciaux sont ceux qui ne reflètent pas notre rendement de base ou dont la présentation distincte permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

Les éléments spéciaux comptabilisés comme des (gains) et pertes et inclus dans le RAII ont été comme suit :

		Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	Réf.	**2019**	2018	**2019**	2018
Gain sur cession d'activités – Activités liées à la Q Series	1	**(219) $**	—	**(219)**	—
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	2	**—**	599	**—**	599
Charges de restructuration	3	**5**	3	**5**	3
		(214) $	602 $	**(214) $**	602 $
Incidence sur la marge RAII		**41,5 %**	(97,7) %	**28,3 %**	(55,8) %

1. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut de 298 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions $ (193 millions $ après l'incidence de l'impôt).

2. L'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % de SCAC, l'entité qui fabrique et commercialise les avions C Series (renommés A220), a entraîné une charge comptable avant impôts de 599 millions $ (535 millions $ après impôts) qui a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018 en réduction du solde des actifs de SCAC détenus en vue de la vente. Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 269 millions $ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1er juillet 2018; ii) un dérivé en position passif de 310 millions $ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCAC au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement de Bombardier, et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCAC, qui comprennent surtout les obligations liées aux chaînes d'approvisionnement pour Aérostructures et Services d'ingénierie. De plus, la transaction a entraîné des recouvrements d'impôts totalisant 64 millions $.

3. Les charges représentent des indemnités de départ de 1 million $, pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment (indemnités de départ de 3 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018).

   Après l'annonce que la production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du deuxième semestre de 2020, la Société a comptabilisé des indemnités de départ de 7 millions $, en partie contrebalancées par des gains de compression de 3 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019.

Marge RAII

La marge RAII ajustée[1] pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 a augmenté de respectivement 13,0 et 17,4 points de pourcentage essentiellement en raison :

- de l'incidence nette du retrait du périmètre de consolidation des résultats du programme C Series;
- des charges de vente et d'administration moins élevées.

En partie contrebalancées par :

- une baisse des gains sur les instruments financiers évalués à la juste valeur comptabilisée dans les autres charges.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2019 a augmenté de respectivement 152,2 et 101,5 points de pourcentage par rapport à celle des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

[1] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	**2019**	2018
Outillage des programmes[1]	**— $**	14 $	**— $**	30 $
Charges de R et D[2]	**—**	1	**—**	3
	— $	15 $	**— $**	33 $
En pourcentage des revenus	**0,0 %**	2,4 %	**0,0 %**	3,1 %

[1] Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que le montant versé aux fournisseurs à la livraison des avions pour les coûts de développement acquis qu'ils ont engagés. Compte tenu de montants s'élevant à respectivement 14 millions $ et 30 millions $ relativement au programme d'avions C Series pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018. Après la clôture du partenariat C Series, Airbus a renommé la C Series A220.

[2] À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 4 millions $ et 6 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 (respectivement 2 millions $ et 4 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Livraisons d'avions, commandes, ratio de nouvelles commandes sur livraisons et carnet de commandes

Livraisons d'avions[1]

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
(en unités)	**2019**	2018	**2019**	2018
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	**—**	1	**—**	1
CRJ900	**11**	2	**14**	6
CRJ1000	**—**	2	**—**	4
Biturbopropulseurs[2]				
Q400	**6**	5	**7**	7
	17	10	**21**	18

[1] À l'exclusion de respectivement 8 et 13 livraisons d'avions CS300 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018. Après la clôture du partenariat C Series, Airbus a renommé les avions CS100 et CS300 respectivement A220-100 et A220-300.

[2] Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente précédemment annoncée des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited). Par conséquent, les six livraisons pour le trimestre clos le 30 juin 2019 ont été effectuées aux mois d'avril et de mai seulement.

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin 2019	Trimestres clos les 30 juin 2018	Semestres clos les 30 juin 2019	Semestres clos les 30 juin 2018
Biréacteurs régionaux[1]				
CRJ700	**—**	(6)	**—**	(6)
CRJ900	**1**	35	**10**	35
Biturbopropulseurs[2]				
Q400	**—**	16	**7**	20
	1	45	**17**	49
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons[3]	**0,1**	4,5	**0,8**	2,7

(1) Le 25 juin 2019, la Société a annoncé avoir conclu une entente définitive en vertu de laquelle MHI acquerra son programme de biréacteurs régionaux. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille pour plus d'informations sur la transaction.
(2) Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente précédemment annoncée des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente. Aucune commande n'a été enregistrée à partir du mois de juin 2019.
(3) Ratio des commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

Après la fin du trimestre considéré, une commande visant un total de 5 avions *CRJ* ont été annulées.

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	30 juin 2019 Commandes fermes	30 juin 2019 Options	Aux 31 décembre 2018 Commandes fermes	Aux 31 décembre 2018 Options
Biréacteurs régionaux				
CRJ900	**41**	**—**	45	4

La production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel.

REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE

Conclusion de la vente annoncée précédemment du programme d'avions Q Series à De Havilland Aircraft of Canada Limited

Le 31 mai 2019, nous avons conclu la vente annoncée précédemment des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited), filiale en propriété exclusive de Longview Aviation Capital Corp., pour un produit brut totalisant 298 millions $. La vente comprend l'ensemble des actifs et de la propriété intellectuelle, les certificats de type associés aux avions Dash 8 Series 100, 200 et 300 ainsi que les activités opérationnelles du programme d'avion Q400 réalisées aux installations de fabrication de Downsview, en Ontario, au Canada. Un gain de 219 millions $ (193 millions $ après l'incidence de l'impôt différé) a été comptabilisé dans les éléments spéciaux.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 19 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

Nous avons conclu une entente définitive pour la vente de notre programme de biréacteurs régionaux à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd

Le 25 juin 2019, la Société et Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (MHI) ont annoncé la conclusion d'une entente définitive en vertu de laquelle MHI acquerra le programme de biréacteurs régionaux de Bombardier, pour une contrepartie en trésorerie de 550 millions $ à verser à la Société à la clôture. MHI assumera également des passifs liés à des garanties de crédit et de valeur résiduelle ainsi qu'à des incitatifs à la location s'élevant approximativement à 200 millions $ au moment de la signature. En vertu de l'entente, la participation au résultat net de Bombardier dans le programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO), laquelle a été évaluée à environ 180 millions $ au moment de la signature, sera transférée à MHI.

En vertu de cette entente, MHI fera l'acquisition des activités de maintenance, de soutien, de remise à neuf, de marketing et de vente relatives aux avions *CRJ Series*, y compris les activités du réseau connexe de service et de soutien situées à Montréal, au Québec, et à Toronto, en Ontario, et les centres de services situés à Bridgeport, en Virginie-Occidentale, et à Tucson, en Arizona, ainsi que les certificats de type.

Bombardier conservera le site de production d'avions *CRJ* à Mirabel, au Québec. Bombardier continuera à fournir des composants et des pièces de rechange et assemblera les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel pour le compte de MHI. La production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel.

Bombardier conservera également certains passifs représentant une partie des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle totalisant environ 412 millions $. Mis à part la comptabilisation des intérêts, ce montant est fixe, ne dépend pas des variations futures de la valeur des avions et devra être payé par Bombardier au cours des quatre prochaines années. Le montant est inclus dans les autres passifs financiers. L'entente prévoit des frais de rupture de négociations payables par MHI dans certaines circonstances.

La transaction devrait être conclue au cours du premier semestre de 2020 et reste assujettie à l'approbation des autorités réglementaires et aux conditions de clôture habituelles.[1]

Pour plus de détails, se reporter à la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente de nos états financiers consolidés intermédiaires.

[1] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2019 [1]	2018	Écart
Revenus	**565 $**	455 $	24 %
RAII	**25 $**	65 $	(62) %
Marge RAII	**4,4 %**	14,3 %	(990) pdb
RAII ajusté[2]	**37 $**	57 $	(35) %
Marge RAII ajustée[2]	**6,5 %**	12,5 %	(600) pdb
RAIIA ajusté[2]	**50 $**	69 $	(28) %
Marge RAIIA ajustée[2]	**8,8 %**	15,2 %	(640) pdb
Additions nettes aux (cessions nettes d') immobilisations corporelles et incorporelles	4 $	(1) $	ins

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie ont augmenté de 24 % par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent pour s'établir à 565 millions $, en raison de l'accélération de la cadence de production des programmes des avions *Global 7500* et A220.
- La marge RAII ajustée[2] de 6,5 % pour le trimestre reflète l'accélération soutenue de la cadence de production des avions *Global 7500* et A220. La marge RAII s'est établie à 4,4 % pour le trimestre.
- La Société poursuit la cession de ses activités d'aérostructures de Belfast et du Maroc, recentrant ses activités liées aux aérostructures sur les capacités stratégiques de Montréal et du Mexique et sur les activités liées à l'aile de l'avion *Global 7500* récemment acquises au Texas.
- À compter du troisième trimestre de 2019, les trois secteurs d'activité aéronautiques de Bombardier seront regroupés en un seul secteur d'activité, nommément Bombardier Aviation. Les prévisions pour l'exercice de chaque secteur seront combinées dans les nouvelles prévisions de Bombardier Aviation présentées dans la rubrique Mise à jour des prévisions du présent rapport de gestion.

[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

[2] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Les principaux facteurs de croissance du marché des aérostructures sont fortement liés à des facteurs, comme la croissance économique (PIB par habitant), la stabilité politique, le trafic-passagers aérien et les taux de retrait des avions. Plus précisément, ce marché est tiré par le nombre de nouveaux produits en développement ou d'améliorations des plateformes existantes ainsi que par l'accélération de la production et l'augmentation des carnets de commandes dans divers segments de marché d'avions.

Compte tenu du fait que les revenus de l'industrie sont générés par les fabricants d'équipement d'origine du marché aéronautique, ceux-ci dépendent des mêmes facteurs de croissance industriels et économiques que ceux décrits dans les sections Avions d'affaires et Avions commerciaux. Pour plus de renseignements sur le marché aéronautique dans son ensemble, lequel a une incidence sur les activités liées aux aérostructures, se reporter à la rubrique Industrie et conjoncture économique des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019 [1]	2018	**2019** [1]	2018
Revenus				
Revenus externes	**223 $**	81 $	**423 $**	182 $
Revenus intersectoriels	**342**	374	**612**	719
Total des revenus	**565**	455	**1 035**	901
RAIIA ajusté[2]	**50 $**	69 $	**128 $**	129 $
Amortissement	**13**	12	**25**	25
RAII ajusté[2]	**37**	57	**103**	104
Éléments spéciaux	**12**	(8)	**12**	(7)
RAII	**25 $**	65 $	**91 $**	111 $
Marge RAII ajustée[2]	**6,5 %**	12,5 %	**10,0 %**	11,5 %
Marge RAII	**4,4 %**	14,3 %	**8,8 %**	12,3 %

[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

[2] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Revenus

L'augmentation de 110 millions $ pour le trimestre est attribuable principalement au volume plus élevé de contrats conclus avec SCAC[1] et de contrats visant des avions d'affaires pour le programme d'avion *Global 7500* y compris les activités liées à l'aile de l'avion *Global 7500* récemment acquises.

L'augmentation de 134 millions $ pour le semestre s'explique surtout par le volume plus élevé de contrats conclus avec SCAC[1] et de contrats visant des avions d'affaires pour le programme d'avion *Global 7500* y compris les activités liées à l'aile de l'avion *Global 7500* récemment acquises, contrebalancée en partie par le volume moins élevé d'autres contrats externes.

[1] Le 1er juin 2019, SCACS a été renommée SCAC. Les revenus provenant des contrats conclus avec SCAC sont présentés comme des revenus externes à partir du 1er juillet 2018.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux sont ceux qui ne reflètent pas notre rendement de base ou dont la présentation distincte permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

Les éléments spéciaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 représentent des indemnités de départ de 2 millions $ liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment, et des charges de 10 millions $ comptabilisées par suite de l'annonce de l'achèvement de la production des avions *CRJ* au deuxième semestre de 2020.

Les éléments spéciaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018 représentent des ajustements aux indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

Marge RAII
La marge RAII ajustée[1] pour le trimestre a diminué de 6,0 points de pourcentage, du fait principalement de la dilution attribuable à l'accélération de la cadence de production du programme d'avion *Global 7500* et de l'incidence positive du règlement intersectoriel unique comptabilisé au cours de l'exercice précédent.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII du trimestre a diminué de 9,9 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAII ajustée[1] pour le semestre a diminué de 1,5 point de pourcentage, essentiellement en raison de la dilution attribuable à l'accélération de la cadence de production du programme d'avion *Global 7500*.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII du semestre a diminué de 3,5 points de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent.

[1] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE

Poursuite de la cession des activités d'aérostructures de Belfast et du Maroc

Le 2 mai 2019, la Société a annoncé la création stratégique de Bombardier Aviation, regroupant tous les actifs aéronautiques en un seul secteur d'activité simplifié et pleinement intégré. Par conséquent, Bombardier poursuit la cession de ses activités liées aux aérostructures de Belfast et du Maroc. Les activités d'aérostructures de la Société seront concentrées sur ses capacités stratégiques de Montréal, du Mexique et sur les nouvelles activités de fabrication d'aile de l'avion *Global 7500* récemment acquises au Texas. Grâce à l'ensemble de ces installations, la Société disposera des compétences, des technologies et des capacités requises pour concevoir et produire les avions de générations actuelle et future et offrir des services après-vente connexes.

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2019 [1]	2018	Écart
Revenus	**2 194 $**	2 259 $	(3) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	**2,0 $**	2,4 $	(17) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	**0,9**	1,1	(0,2)
RAII[2]	**87 $**	163 $	(47) %
Marge RAII[2]	**4,0 %**	7,2 %	(320) pdb
RAII ajusté[2][3]	**111 $**	207 $	(46) %
Marge RAII ajustée[2][3]	**5,1 %**	9,2 %	(410) pdb
RAIIA ajusté[2][3]	**146 $**	232 $	(37) %
Marge RAIIA ajustée[2][3]	**6,7 %**	10,3 %	(360) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	**36 $**	46 $	(22) %
Aux	**30 juin 2019**	31 décembre 2018	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	**33,6 $**	34,5 $	(3) %

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus au cours du trimestre ont totalisé 2,2 milliards $, livrant une croissance de 2 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, compte non tenu de l'incidence défavorable des taux de change. Depuis le début de l'exercice, les revenus sont conformes au calendrier de production révisé annoncé plus tôt dans l'exercice et aux prévisions pour l'exercice complet de 8,75 milliards $.[4]
- La marge RAII ajustée[3] de 5,1 % au deuxième trimestre était inférieure aux prévisions en raison de pressions additionnelles sur les coûts liés à des projets importants en voie d'achèvement, surtout au R.-U., en Allemagne et en Suisse. La marge RAII pour le trimestre a été de 4,0 %.
- La prévision de la marge RAII ajustée[3] pour l'exercice se situe maintenant à environ 5 %, surtout dans la mesure où la Société effectue des investissements additionnels et engage des coûts supplémentaires, totalisant de 250 millions $ à 300 millions $, afin d'achever les projets en redressement et de respecter le calendrier de livraisons d'autres projets. Ces investissements comprennent l'augmentation des capacités d'ingénierie et de production.[4]
- Le carnet de commandes de Transport de 33,6 milliards $ reflète un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 0,9 au cours du trimestre. Les perspectives positives du secteur du transport sur rail restent inchangées.

[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

[2] Compte tenu de la quote-part des résultats provenant de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 32 millions $ pour le trimestre clos le 30 juin 2019 (32 millions $ pour le trimestre clos le 30 juin 2018).

[3] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

[4] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS

Le tableau qui suit présente les prévisions révisées pour 2019 :

		Prévisions antérieures[1]	Mise à jour des prévisions pour 2019[2]
Transport	Revenus	~ 8,75 milliards $	8,75 milliards $
	Marge RAII ajustée[3]	~ 8,0 %	~ 5,0 %

Les revenus de 8,75 milliards $ pour l'exercice complet de Transport restent inchangés. La prévision de la marge RAII ajustée[3] pour l'exercice se situe maintenant à environ 5 %, surtout dans la mesure où la Société effectue des investissements additionnels et engage des coûts supplémentaires de 250 millions $ à 300 millions $, afin d'achever les projets en redressement et de respecter le calendrier de livraisons d'autres projets. Ces investissements comprennent l'augmentation des capacités d'ingénierie et de production.

(1) Se reporter à notre Rapport financier 2018, à notre Premier rapport trimestriel pour la période close le 31 mars 2019, et à la rubrique Information sectorielle du présent rapport de gestion pour plus de détails.

(2) Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

(3) Mesures financières non conformes au PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour les définitions de ces indicateurs et pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Dans l'ensemble, le volume des commandes à l'échelle de l'industrie est demeuré stable au premier semestre de l'année comparativement à celui du semestre correspondant de l'année précédente. La croissance est attendue dans toutes les régions au cours du deuxième semestre de 2019.

Europe

En Europe, le niveau d'activité a augmenté au premier semestre de 2019 par rapport à celui du semestre correspondant de 2018. Au cours du deuxième trimestre de 2019, le volume de commandes a découlé essentiellement de plusieurs contrats de taille moyenne de trains à grande vitesse en Italie, de trains de banlieue et de trains régionaux en France et en Allemagne, ainsi que d'une commande digne de mention de véhicules légers sur rail au R.-U. Les ententes de services les plus importantes ont été signées en Allemagne, et des commandes de signalisation ont été passées en Suède et en Italie. En Europe de l'Est, la majeure partie du volume de commandes est venue de la Pologne, dont plusieurs ententes de services et contrats pour des locomotives.

Les perspectives pour l'Europe devraient demeurer positives pour le reste de 2019. On prévoit de nombreuses possibilités visant des trains interurbains et des trains à grande vitesse en Espagne et au R.-U., tandis qu'en Italie, en Espagne et en Allemagne, des contrats visant des trains de banlieue et des trains régionaux devraient être attribués. La demande de solutions de transport collectif urbain devrait demeurer solide en Europe en raison des commandes qui devraient être octroyées pour des rames de métro, surtout en Allemagne et en France, ainsi que pour des véhicules légers sur rail au R.-U. et en Allemagne. Dans les segments des services et de la signalisation, il est toujours prévu que des contrats seront octroyés à l'échelle de l'Europe de l'Ouest, notamment des commandes importantes aux fins de la gestion de parcs de véhicules et de la gestion du cycle de vie d'actifs au R.-U. et en Allemagne. De plus, d'importants appels d'offres sont prévus pour des contrats de signalisation de grande ligne embarquée ou en bordure de voie en Allemagne, au Portugal et en Italie. En 2019, la croissance en Europe de l'Est devrait reposer sur les activités en Pologne, en République tchèque et en Turquie où des commandes de matériel roulant devraient être attribuées pour des locomotives, des trains régionaux et des rames de métro. Des investissements majeurs dans des ententes pour des services de gestion de parcs de véhicules sont prévus en République tchèque, tandis que des contrats importants de signalisation devraient faire l'objet d'un appel d'offres en Turquie et en Pologne.

Amérique du Nord
Au cours du premier semestre de 2019, le volume a diminué sur le marché nord-américain par rapport à celui du premier semestre de 2018, en raison surtout des contrats importants octroyés l'an dernier aux États-Unis et au Canada pour des rames de métro et des ententes de services conclues au Canada. Au deuxième trimestre de 2019, des contrats de taille moyenne ont été octroyés pour des trains de banlieue et des trains régionaux aux É.-U. et au Canada. De plus, des contrats de plus petite taille ont été octroyés aux É.-U. dans les segments de la signalisation et des services.

Au cours du deuxième semestre de 2019, le marché nord-américain devrait offrir des possibilités importantes. Aux É-U., plusieurs contrats d'envergure devraient être octroyés pour des rames de métro, des locomotives, des trains de banlieue et des trains régionaux. Au Canada, des commandes devraient être attribuées pour des trains de banlieue et des trains régionaux, ainsi que pour des véhicules légers sur rail. Divers contrats devraient aussi être attribués dans les segments des services et de la signalisation aux É.-U. et au Canada, les contrats les plus importants étant prévus aux É.-U. pour la gestion de parcs de véhicules et pour des solutions de transport collectif urbain. Au Mexique, des occasions considérables sont prévues pour des trains interurbains et des trains à grande vitesse, ainsi que pour des locomotives.

Asie-Pacifique
En Asie-Pacifique, le volume du marché a augmenté fortement par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente, ce qui s'explique par les contrats importants octroyés pour des rames de métro en Chine et en Corée du Sud au premier semestre de 2019, et par les commandes considérables de trains de banlieue et de trains régionaux en Australie au premier trimestre de l'année. Dans le segment de la signalisation, des appels d'offres de moindre importance ont eu lieu en Thaïlande et à Taïwan.

Les perspectives de la région sont prometteuses en raison des occasions importantes visant du matériel roulant prévues d'ici la fin de 2019 pour des trains à grande vitesse et des trains à très grande vitesse tant en Thaïlande qu'à Taïwan. En outre, divers contrats importants visant des trains de banlieue et des trains régionaux, ainsi que des ententes de services, devraient être conclus en Australie et en Corée du Sud. Dans le segment de la mobilité urbaine, des investissements de taille sont prévus pour de multiples projets, notamment des rames de métro à l'appui de la croissance rapide de l'urbanisation en Chine, en Inde, en Corée du Sud et à Singapour. Les segments des services et de la signalisation devraient offrir de nombreuses possibilités à l'échelle de la région, en particulier pour des services de maintenance de parcs de véhicules et des solutions de signalisation, tant pour le transport collectif que pour les grandes lignes, les commandes les plus importantes devant être octroyées en Australie, en Inde, en Chine et en Thaïlande.

Ailleurs dans le monde[1]
Au cours du premier semestre de 2019, le volume des commandes a augmenté dans la région Ailleurs dans le monde par rapport à celui du trimestre correspondant de l'année précédente, en raison d'une commande considérable de trains de banlieue et de trains régionaux attribuée en Russie. Au deuxième trimestre de 2019, les principaux contrats portaient sur des trains de banlieue et des trains régionaux en Égypte et en Israël. Dans le segment de la signalisation, des commandes de taille moyenne ont été octroyées au Brésil et en Tanzanie.

Dans la région Ailleurs dans le monde, les perspectives devraient être positives au cours des deux derniers trimestres de l'année en cours. Des possibilités importantes de trains de banlieue et de trains régionaux, ainsi que de solutions de mobilité urbaine, devraient se matérialiser en Russie, du fait de l'accroissement des investissements dans la plupart des pays de la région, en plus des contrats importants visant des rames de métro devant être octroyés en Azerbaïdjan, en Iran et en Ukraine. Au Panama, au Brésil et en Égypte, il est prévu que des investissements seront effectués dans les systèmes automatisés et les solutions clés en main, et que des commandes de systèmes de navettes entièrement automatisés (APM) et de monorails seront attribuées, y compris des contrats de signalisation et de services. Un appel d'offres digne de mention de solutions de signalisation pour grandes lignes devrait également avoir lieu aux Émirats arabes unis.

[1] La région Ailleurs dans le monde comprend l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient et la CEI.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	(1) 2018	**2019**	(1) 2018
Revenus				
Matériel roulant et systèmes[2]	**1 490 $**	1 475 $	**2 897 $**	3 082 $
Services[3]	**510**	522	**998**	1 059
Signalisation[4]	**194**	262	**406**	473
Total des revenus	**2 194 $**	2 259 $	**4 301 $**	4 614 $
RAIIA ajusté[5][6]	**146 $**	232 $	**264 $**	446 $
Amortissement	**35**	25	**67**	50
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	**—**	—	**3**	—
RAII ajusté[5][6]	**111**	207	**194**	396
Éléments spéciaux	**24**	44	**24**	42
RAII[5]	**87 $**	163 $	**170 $**	354 $
Marge RAII ajustée[5][6]	**5,1 %**	9,2 %	**4,5 %**	8,6 %
Marge RAII[5]	**4,0 %**	7,2 %	**4,0 %**	7,7 %

(1) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

(2) Comprend les revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et des trains à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies ainsi que des systèmes de transport collectif, aéroportuaires et de grandes lignes.

(3) Comprend les revenus tirés de la gestion de parcs de véhicules, de la gestion du cycle de vie d'actifs, de la réingénierie et de la révision de composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.

(4) Comprend les revenus tirés de la signalisation de transport collectif, de la signalisation de grandes lignes, de la signalisation industrielle et des solutions de service OPTIFLO pour la signalisation.

(5) Compte tenu de la quote-part des résultats provenant de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 32 millions $ et 49 millions $ respectivement pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 (32 millions $ et 53 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018).

(6) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Revenus

Les revenus totaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 ont diminué respectivement de 65 millions $ et 313 millions $ par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de respectivement 104 millions $ et de 236 millions $, les revenus pour le trimestre ont augmenté de 39 millions $, ou 2 %, tandis que les revenus pour le semestre ont diminué de 77 millions $, ou 2 %, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 39 millions $, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Europe et en Amérique du Nord, principalement en raison de l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de métro et de véhicules légers sur rail dans ces deux régions et à certains contrats visant des trains interurbains et des trains à grande vitesse en Europe, contrebalancé en partie par certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Europe et en Amérique du Nord, certains contrats de locomotives en Europe et certains contrats d'APM en Amérique du Nord en voie d'achèvement ainsi que par l'accélération moins rapide de la cadence de production liée à certains contrats; et
- un accroissement des activités liées aux services surtout en Amérique du Nord et dans la région Ailleurs dans le monde.

En partie contrebalancés par :

- un ralentissement des activités de signalisation dans toutes les régions.

La diminution de 77 millions $, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le semestre, s'explique principalement par :

- un ralentissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Asie-Pacifique, dans la région Ailleurs dans le monde et en Europe, principalement en raison de certains contrats visant des trains de banlieue et des trains régionaux en Europe et en Asie-Pacifique ainsi que des contrats visant des systèmes de transport collectif en voie d'achèvement dans la région Ailleurs dans le monde, et d'une accélération moins rapide de la cadence de production liée à certains contrats, en partie contrebalancé par l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de métro, de trains à grande vitesse et de locomotives en Europe et à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux dans la région Ailleurs dans le monde;
- un ralentissement des activités de signalisation dans la région Ailleurs dans le monde et en Amérique du Nord; et
- un ralentissement des activités de services surtout en Europe en partie contrebalancé par un accroissement des activités en Amérique du Nord.

En partie contrebalancés par :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Amérique du Nord, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de véhicules légers sur rail, contrebalancé en partie par certains contrats d'APM en voie d'achèvement; et
- un accroissement des activités de signalisation en Europe.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux sont ceux qui ne reflètent pas notre rendement de base ou dont la présentation distincte permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

Les éléments spéciaux comptabilisés comme pertes et inclus dans le RAII ont été comme suit :

		Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	Réf.	**2019**	2018	**2019**	2018
Charges de restructuration	1	**24 $**	17 $	**24 $**	15 $
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	2	**—**	17	**—**	17
Achat de rentes de retraite	3	**—**	10	**—**	10
		24 $	44 $	**24 $**	42 $
Incidence sur la marge RAII		**1,1 %**	1,9 %	**0,6 %**	0,9 %

1. Représentent des indemnités de départ de respectivement 28 millions $ et 32 millions $ pour le trimestre et le semestre, relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant (indemnités de 9 millions $ et de 7 millions $ respectivement pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018); conformément à ces initiatives, des reprises de dépréciation d'actifs de respectivement 4 millions $ et 8 millions $ pour le trimestre et le semestre ont également été comptabilisées en 2019 (dépréciation d'actifs de 8 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018).

2. Représentent une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques relativement à la vente d'entités juridiques dans le cadre de notre plan de transformation.

3. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement de régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat des engagements de rentes par des compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation des risques en cours, la Société a un projet de rachat de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite applicables.

Marge RAII

La marge RAII ajustée[1] pour le trimestre a diminué de 4,1 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en raison essentiellement de la révision d'estimations relatives à certains contrats;
- d'une diminution de la marge sur les services, en raison surtout d'une incidence positive découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats au cours de la période correspondante de l'exercice précédent; et
- d'une diminution de la marge réalisée sur la signalisation, en raison principalement d'une combinaison défavorable de contrats et de la révision d'estimations relatives à certains contrats.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des charges de vente et d'administration.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII du trimestre a diminué de 3,2 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge RAII ajustée[1] pour le semestre a diminué de 4,1 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en raison essentiellement de la révision d'estimations relatives à certains contrats;
- d'une diminution de la marge sur les services, en raison surtout d'une incidence positive découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats au cours de la période correspondante de l'exercice précédent; et
- d'une diminution de la marge réalisée sur la signalisation, du fait principalement de la révision d'estimations relatives à certains contrats et d'une combinaison défavorable de contrats.

En partie contrebalancées par :

- une incidence positive d'une modification apportée à un régime de retraite liée aux services passés comptabilisée au premier trimestre de 2019; et
- une diminution des charges de vente et d'administration.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII du semestre a diminué de 3,7 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

[1] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Carnet de commandes

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	**30 juin 2019**	**Aux** 31 décembre 2018
	33,6 $	34,5 $

La baisse de 0,9 milliard $ du carnet de commandes est attribuable aux revenus supérieurs aux nouvelles commandes (0,7 milliard $) et au fléchissement de certaines devises (0,2 milliard $), surtout l'euro, la couronne suédoise et la livre sterling en regard du dollar américain au 30 juin 2019, par rapport au 31 décembre 2018.

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les 30 juin		**Semestres clos les 30 juin**	
	2019	2018	**2019**	2018
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	**2,0 $**	2,4 $	**3,6 $**	4,7 $
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	**0,9**	1,1	**0,8**	1,0

Les nouvelles commandes pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 ont diminué respectivement de 0,4 milliard $ et 1,1 milliard $ comparativement aux nouvelles commandes des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Les écarts tiennent compte des incidences négatives des taux de change de 123 millions $ et de 226 millions $ respectivement pour le trimestre et le semestre. Nous avons obtenu plusieurs commandes dans différents segments de produits et différentes régions au cours du premier semestre de l'exercice, et maintenu une position de leader[(1)] dans notre marché ferroviaire pertinent et accessible.[(2)]

(1) D'après les nouvelles commandes des 36 derniers mois avec les données les plus récentes des sociétés publiant leurs nouvelles commandes pour au moins 36 mois.

(2) Le marché ferroviaire pertinent et accessible de Transport est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres ainsi que des segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

Les commandes importantes remportées au cours du semestre clos le 30 juin 2019 ont été comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur [1]
Deuxième trimestre					
Trenitalia	Italie	Trains à très grande vitesse Frecciarossa 1000 (dérivés de la plateforme du *V300ZEFIRO)* et services de maintenance connexes	112	Matériel roulant, systèmes et services	261 $ [2]
Ville et comté de San Francisco	É.-U.	Services d'exploitation et de maintenance pour le système *INNOVIA* APM 100	s. o.	Services	220 $
Chemins de fer israéliens (ISR)	Israël	Exercice d'une option d'achat de voitures à deux niveaux *TWINDEXX* Vario	74	Matériel roulant et systèmes	166 $
Non divulgué	Asie-Pacifique	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	101 $
Premier trimestre					
New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT)	É.-U.	Voitures de train de banlieue multiniveaux III	113	Matériel roulant et systèmes	669 $
Gouvernement du Queensland	Australie	Modifications et nouvelle conception des trains faisant partie du projet (NGR) de matériel roulant de nouvelle génération et des services de maintenance connexe	s. o.	Matériel roulant, systèmes et services	255 $
Eurotunnel	France	Remise à neuf de neuf navettes passagers	s. o.	Services	171 $

[1] Les valeurs du contrat excluent l'indexation des prix.
[2] Contrat conclu en partenariat avec Hitachi Rail SpA. Le contrat total est évalué à 643 millions $, et seule notre part du contrat est présentée ci-dessus.

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Vente de facilités de créances et arrangements visant des avances consenties par des tiers

Dans le cours normal de ses affaires, Transport dispose de facilités auxquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Pour plus de détails, se reporter à la Note 23 – Variation nette des soldes hors caisse de nos états financiers consolidés intermédiaires.

De plus, dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements de clients. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement cédées au tiers en question. En outre, les tiers consentant les avances peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, notamment si Transport accuse des retards de livraison au-delà d'une date déterminée. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des actifs sur contrat. Pour plus de détails, se reporter à la Note 10 – Soldes des contrats, de nos états financiers consolidés intermédiaires.

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, nous maintenons d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente d'avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours du semestre clos le 30 juin 2019 à l'exception des montants réglés ou transférés dans les autres passifs financiers. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2018 pour une description de ces arrangements, et à la Note 27 – Engagements et éventualités des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et incertitudes qui, selon nous, à l'heure actuelle, pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2018, mais ne sont pas forcément les seuls risques et incertitudes auxquels nous faisons face.

Il n'y a pas eu de changement important dans ces risques et incertitudes au cours du semestre clos le 30 juin 2019, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 27 – Engagements et éventualités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

Si l'un de ces risques, ou tout autre risque et toute autre incertitude que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non important, se produit réellement ou devient un risque important, nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels pourraient être considérablement touchés.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications de politiques comptables

Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. L'IFRS 16 établit des principes concernant la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des contrats de location, ainsi que les informations à fournir à leur sujet, pour les deux parties au contrat, soit le client (preneur) et le fournisseur (bailleur). L'IFRS 16 élimine le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et introduit un modèle unique de comptabilisation par le preneur. L'IFRS 16 reconduit pratiquement toutes les dispositions relatives à la comptabilisation par le bailleur. Par conséquent, le bailleur continue d'appliquer le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

L'IFRS 16 a été adoptée à compter du 1er janvier 2019, et la Société a choisi d'utiliser l'approche rétrospective modifiée selon laquelle les périodes correspondantes n'ont pas été retraitées. Selon cette méthode, la norme s'applique rétrospectivement et l'effet cumulé de la première application de la norme est comptabilisé à la date de première application.

La Société a appliqué la norme aux contrats qui ont été précédemment identifiés comme des contrats de location en vertu de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4 à la date de première application et n'a pas réévalué les contrats qui n'avaient pas été identifiés auparavant comme comportant un contrat de location en vertu de l'application de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. De plus, la Société a choisi d'appliquer des exemptions relatives à la comptabilisation prévues dans la norme aux contrats de location qui arrivent à échéance dans les 12 mois suivant la date de première application ou à la date de début du contrat de location et qui ne renferment pas d'option d'achat, et aux contrats de location pour lesquels le bien sous-jacent est de faible valeur.

Au moment de la première application, la Société a aussi appliqué les mesures de simplification permettant d'utiliser un taux d'actualisation unique à l'égard d'un portefeuille de contrats de location dont les caractéristiques sont considérées comme étant raisonnablement semblables, de s'appuyer sur l'évaluation qu'elle a faite de ses contrats de location pour déterminer si des contrats étaient déficitaires immédiatement avant la date de première application, plutôt que d'effectuer un test de dépréciation, et d'exclure les coûts directs initiaux découlant de l'évaluation de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Dans les cas où la Société est le preneur, l'IFRS 16 a entraîné la comptabilisation au bilan de la plupart de ses contrats de location qui ont été considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela a donné lieu à une majoration du bilan en raison de la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation, ajustée en fonction des avantages incitatifs à la location reçus et des provisions pour contrats déficitaires comptabilisées antérieurement, et d'une obligation locative à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs restants, actualisée selon le taux d'emprunt marginal à la date de première application. La dotation aux amortissements de l'actif au titre du droit d'utilisation et la charge d'intérêt sur l'obligation locative ont remplacé la charge liée aux contrats de location simple comptabilisée antérieurement. Même si l'incidence qu'a l'adoption de cette norme sur les états des flux de trésorerie est neutre, le remboursement du capital des obligations locatives sera présenté dans les activités de financement en vertu de l'IFRS 16, alors qu'il était auparavant présenté dans les activités opérationnelles.

Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16.

Impôts sur le résultat

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. L'IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur la façon d'appliquer les dispositions de l'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, en matière de comptabilisation et d'évaluation en cas d'incertitude relative aux traitements fiscaux. Elle répond précisément aux questions visant à déterminer si l'entité considère chaque traitement fiscal isolément ou collectivement, quelles sont les hypothèses formulées par l'entité relativement au contrôle des traitements fiscaux par l'administration fiscale, comment l'entité détermine le bénéfice imposable (la perte fiscale), les bases fiscales, les pertes fiscales non utilisées, les crédits d'impôt non utilisés et les taux d'impôt, et comment l'entité tient compte des changements dans les faits et les circonstances. L'IFRIC 23 a été adoptée à compter du 1er janvier 2019 et n'a donné lieu à aucun ajustement important.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

En février 2018, l'IASB a publié une modification apportée à l'IAS 19, *Avantages du personnel*, qui entrait en vigueur le 1er janvier 2019. La modification porte sur la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations des régimes à prestations définies. Elle exige le recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets après une modification, réduction ou liquidation de régime. Cette modification a été adoptée à compter du 1er janvier 2019, sans application anticipée, et n'a donné lieu à aucun ajustement au 1er janvier 2019. Cette modification s'appliquera aux modifications, réductions et liquidations des régimes qui surviennent à compter du 1er janvier 2019.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du semestre clos le 30 juin 2019 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Déclaration de Bombardier concernant l'éthique et le rapport intermédiaire sur l'examen interne du contrat de signalisation ferroviaire en Azerbaïdjan octroyé en 2013

Dans chacun de ses gestes, Bombardier se conforme toujours aux normes éthiques les plus élevées. Nous croyons également que le public mérite un compte-rendu exact et juste des faits et des circonstances dès que sont soulevées des questions sur nos pratiques. Par conséquent, en réponse à la divulgation inappropriée de la lettre de demande de justification de la Banque mondiale relativement à un contrat de signalisation ferroviaire en Azerbaïdjan octroyé en 2013, nous fournissons cette mise à jour intermédiaire sur l'état de l'examen interne que nous avons effectué et présenté auparavant afin de montrer notre engagement à toujours agir avec honnêteté et ouverture et à toujours faire preuve d'une intégrité inébranlable.

Notre engagement et notre approche liés à la concurrence mondiale

À titre d'entreprise industrielle mondiale, nous travaillons régulièrement avec des clients de pays en développement afin de créer des solutions de mobilité qui sont fiables, sécuritaires et durables. Pour nous aider à créer cette valeur pour les populations d'économies émergentes, nous devons réussir à naviguer dans des contextes difficiles. Nous ne considérons pas cela comme un motif de nous retirer du marché mondial. Au contraire, nous faisons confiance à nos employés, nos processus et nos efforts incessants pour améliorer continuellement notre programme de conformité afin de nous assurer de relever tous les défis. Cette approche nous sert bien depuis plus de 75 ans.

Notre engagement à faire preuve du plus haut niveau d'intégrité s'appuie sur notre Code d'éthique, des processus de conformité rigoureux et un programme de formation complet visant à aider nos employés à prendre les bonnes décisions. Chacun de ces outils est examiné et mis à jour continuellement et les détails peuvent être consultés dans notre rapport d'activité récemment publié (disponible à l'adresse ir.bombardier.com).

Notre réponse détaillée aux allégations de comportement non éthique

Bombardier prend toute allégation de conduite non éthique très au sérieux. Lorsque les premières préoccupations concernant le contrat de signalisation ferroviaire en Azerbaïdjan ont été soulevées, nous avons pris trois engagements envers nos parties prenantes. Nous nous sommes engagés à collaborer avec les enquêtes menées par tous les tiers, à effectuer notre propre examen interne et à prendre les mesures nécessaires pour rectifier la situation si nous découvrions toute malversation. Nous respectons ces engagements et les réaffirmons aujourd'hui au moyen de la présente déclaration portant sur les résultats issus à ce jour de notre examen et sur les mesures que nous avons prises jusqu'à présent.

L'examen interne de Bombardier a été exhaustif et appuyé par des conseillers externes et un cabinet de juricomptabilité. À ce jour, après avoir examiné près de 100 000 documents et effectué des douzaines d'entrevues et de visites de sites, la Société n'a trouvé aucune preuve de comportement illégal ou criminel impliquant Bombardier relativement au projet en Azerbaïdjan. Pour être plus précis, aucune preuve de versement ou de proposition de pots-de-vin à des agents publics par la Société n'a été découverte.

Notre examen interne demeure effectif et ouvert, étant donné que nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner certaines informations qui sont entre les mains de tiers, notamment la Banque mondiale. Une fois l'examen terminé, Bombardier dévoilera, si elle est y autorisée, les conclusions de son examen interne. Entre-temps, nous avons pris des mesures pour régler les questions et les lacunes relevées, notamment le fait que des procédures de la Société n'ont pas été respectées relativement à la coentreprise en Azerbaïdjan.

Avant la conclusion des examens internes et du compte rendu de Bombardier sur cette affaire, nos parties prenantes doivent être au courant des mesures suivantes prises par la Société :

- Les employés qui participaient au processus d'octroi des contrats pour le projet en Azerbaïdjan ont quitté la Société.
- Des changements importants ont été apportés à l'équipe de direction de Bombardier Transport Suède AB et au sein de nos Systèmes de contrôle ferroviaire.
- Bombardier a restructuré et simplifié ses activités commerciales en Russie, notamment en vendant ses actions dans la coentreprise de signalisation russe.

Cet examen a révélé (i) qu'aucun problème systémique ni aucune faiblesse importante n'existaient dans les contrôles ou les programmes de conformité de la Société, (ii) que les lacunes relevées dans l'affaire de l'Azerbaïdjan avaient été limitées et résultaient d'un manquement de la direction locale; et (iii) que des mesures adéquates avaient été prises par Bombardier afin de remédier à ces manquements. Outre les mesures susmentionnées, Bombardier a commandé un examen indépendant de son programme de conformité et d'éthique.

Preuve supplémentaire de notre engagement à l'égard des normes éthiques les plus élevées en partenariat avec EDC

Étant donné la position unique de Bombardier comme entreprise industrielle de premier plan au Canada et comme l'un des plus importants exportateurs de produits de haute technologie du pays, nous avons convenu de travailler en partenariat avec Exportation et développement Canada (EDC) pour évaluer nos processus actuels de contrôle diligent afin de nous assurer qu'ils sont de calibre international. Cet exercice sera réalisé par un tiers indépendant renommé choisi par EDC, qui révisera également les politiques et procédures de conformité de Bombardier. Une fois achevé, ce nouveau cadre sera appliqué à tout nouveau projet lié aux exportations de Bombardier financé par EDC. Actuellement, aucune demande relative à Bombardier n'est en cours chez EDC.

Ces efforts visent à mettre en œuvre un cadre de calibre mondial en matière de gestion des risques, pour assurer que toutes les parties prenantes ont confiance en la façon dont Bombardier livre concurrence à l'échelle mondiale.

Depuis les premiers pas de Bombardier dans le commerce international, les normes éthiques les plus élevées ont défini notre Société, et nous sommes persuadés qu'un examen indépendant confirmera que cette norme s'applique toujours aujourd'hui alors que nos employés offrent convenablement des produits et des services de calibre international partout dans le monde – de façon responsable et éthique.

TAUX DE CHANGE

Nous sommes exposés à des fluctuations de taux de change découlant de la conversion des revenus, des charges, des actifs et des passifs de nos établissements à l'étranger utilisant une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain, principalement l'euro, la livre sterling et d'autres devises d'Europe, et de la conversion d'opérations libellées en devises, principalement le dollar canadien et la livre sterling.

Les taux de change utilisés pour convertir les actifs et les passifs en dollars américains se présentaient comme suit aux :

	30 juin 2019	31 décembre 2018	Augmentation (diminution)
Euro	**1,1370**	1,1450	(1) %
Dollar canadien	**0,7617**	0,7337	4 %
Livre sterling	**1,2714**	1,2800	(1) %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les charges en dollars américains étaient comme suit pour les trimestres clos les :

	30 juin 2019	30 juin 2018	Diminution
Euro	**1,1240**	1,1948	(6) %
Dollar canadien	**0,7475**	0,7765	(4) %
Livre sterling	**1,2863**	1,3644	(6) %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les charges en dollars américains se présentaient comme suit pour les semestres clos les :

	30 juin 2019	30 juin 2018	Diminution
Euro	**1,1303**	1,2116	(7) %
Dollar canadien	**0,7499**	0,7845	(4) %
Livre sterling	**1,2930**	1,3772	(6) %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Le tableau suivant présente les principales informations financières pour les huit derniers trimestres :

Exercices	**2019**				2018			2017
							retraité[1]	*retraité*[1]
	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième
Revenus	**4 314 $**	3 516 $	4 303 $	3 643 $	4 262 $	4 028 $	4 611 $	3 839 $
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(83) $**	195 $	15 $	111 $	68 $	38 $	(190) $	(83) $
RPA (en dollars)								
De base	**(0,04) $**	0,08 $	0,02 $	0,04 $	0,03 $	0,01 $	(0,09) $	(0,04) $
Dilué	**(0,04) $**	0,08 $	0,02 $	0,04 $	0,02 $	0,01 $	(0,09) $	(0,04) $
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.[2]	**(101) $**	(173) $	134 $	122 $	78 $	22 $	(38) $	(2) $
RPA ajusté (en dollars)[2]	**(0,04) $**	(0,07) $	0,05 $	0,04 $	0,03 $	0,01 $	(0,02) $	0,00 $

(1) Les chiffres pour l'exercice 2017 ont été retraités en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

(2) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR de la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 30 juillet 2019

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples)[1]	3 592 000 000	308 749 249
Actions classe B (droits de vote limités)[2]	3 592 000 000	2 066 356 118 [3]
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	5 811 736
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	6 188 264
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

(1) Dix votes chacune, convertibles au gré du porteur en une action classe B à droits de vote limités.
(2) Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A sous réserve de certaines conditions.
(3) Déduction faite de 60 541 394 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI.

Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR, aux UAD et aux UAI au 30 juin 2019

Bons de souscription émis et en cours	305 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	135 092 946
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	121 904 337
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	60 541 394

Date prévue de publication de nos rapports financiers pour les 12 prochains mois

Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2019	31 octobre 2019
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2019	13 février 2020
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2020	7 mai 2020
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2020	6 août 2020

Information

Bombardier Inc.
Relations avec les investisseurs
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8
Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273
Télécopieur : +1 514 861 2420
Courriel : investisseurs@bombardier.com

Le 31 juillet 2019

Des renseignements additionnels sur la Société, y compris le rapport financier et la notice annuelle de la Société, peuvent être obtenus sur le site Internet de SEDAR, à l'adresse sedar.com, ou sur le site Internet de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs, à ri.bombardier.com.

Les avions *Global 5500*, *Global 6500* et *Global 8000* sont présentement à la phase de développement et 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. 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.

Bombardier, Challenger, CRJ, CRJ Series, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, Global, Global 5000, Global 5500, Global 6000, Global 6500, Global 7500, Global 8000, INNOVIA, Learjet, Learjet 75 Liberty, Learjet 85, OPTIFLO, Primove, Smart Services, TWINDEXX, TRAXX et *ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

La version imprimée du présent rapport trimestriel utilise un papier Rolland Enviro100, contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 6 arbres matures, 378 kg d'émissions de CO_2 (équivalant à 1506 kilomètres parcourus) et 1 643 litres d'eau.

An English edition is available upon request to the Investor Relations Department, or on the Corporation's dedicated investor relations website at ir.bombardier.com.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2019
(Non audités)
(Les montants des tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire)

États financiers consolidés intermédiaires		61
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires		69
1.	MODE DE PRÉSENTATION	69
2.	MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES	70
3.	INFORMATION SECTORIELLE	72
4.	RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	76
5.	AUTRES REVENUS	76
6.	ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	77
7.	CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	79
8.	RÉSULTAT PAR ACTION	80
9.	INSTRUMENTS FINANCIERS	81
10.	SOLDES DES CONTRATS	82
11.	STOCKS	83
12.	AUTRES ACTIFS FINANCIERS	83
13.	AUTRES ACTIFS	84
14.	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	84
15.	PROVISIONS	85
16.	AUTRES PASSIFS FINANCIERS	87
17.	AUTRES PASSIFS	87
18.	ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE	88
19.	CESSION D'ACTIVITÉS	89
20.	AQUISITION D'UNE ENTREPRISE	90
21.	DETTE À LONG TERME	90
22.	RÉGIMES À BASE D'ACTIONS	91
23.	VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	92
24.	FACILITÉS DE CRÉDIT	92
25.	PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES	93
26.	JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	94
27.	ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	99

Le tableau suivant dresse une liste des abréviations utilisées dans les états financiers consolidés.

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	IFRS	Normes internationales d'information financière
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	pdb	Points de base
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	R et D	Recherche et développement
DAV	Disponibles à la vente	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DFT	Détenus à des fins de transaction	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
ECC	Écart de conversion cumulé	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
É.-U.	États-Unis	SCAC	Société en commandite Airbus Canada (auparavant SCACS)
IAS	Normes comptables internationales	UAD	Unités d'actions différées
IASB	International Accounting Standards Board	UAI	Unités d'actions incessibles
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière	UAR	Unités d'actions liées au rendement

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS
(Non audités)
(en millions de dollars américains, sauf les montants par action)

		Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	Notes	**2019** [1]	2018	**2019** [1]	2018
Revenus		**4 314 $**	4 262 $	**7 830 $**	8 290 $
Coût des ventes	11	**3 818**	3 709	**6 878**	7 248
Marge brute		**496**	553	**952**	1 042
Charges de vente et d'administration		**263**	309	**531**	595
R et D	4	**69**	48	**117**	95
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	25	**(23)**	(30)	**(40)**	(50)
Autres revenus	5	**(19)**	(45)	**(33)**	(70)
Éléments spéciaux	6	**(165)**	80	**(678)**	80
RAII		**371**	191	**1 055**	392
Charges de financement	7	**269**	163	**560**	325
Revenus de financement	7	**(22)**	(31)	**(102)**	(69)
RAI		**124**	59	**597**	136
Impôts sur le résultat		**160**	(11)	**394**	22
Résultat net		**(36) $**	70 $	**203 $**	114 $
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		**(83) $**	68 $	**112 $**	106 $
Participations ne donnant pas le contrôle		**47**	2	**91**	8
		(36) $	70 $	**203 $**	114 $
RPA (en dollars)	8				
De base		**(0,04) $**	0,03 $	**0,04 $**	0,04 $
Dilué		**(0,04) $**	0,02 $	**0,04 $**	0,04 $

[1] Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS
(Non audités)
(en millions de dollars américains)

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	**2019**	2018
Résultat net	**(36) $**	70 $	**203 $**	114 $
AERG				
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net				
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie				
Incidence des fluctuations de taux de change	**—**	—	**(1)**	(1)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	**65**	(125)	**62**	(177)
Reclassement en résultat ou dans les actifs non financiers connexes	**18**	(33)	**12**	(49)
Impôts sur le résultat	**(7)**	35	**(14)**	45
	76	(123)	**59**	(182)
Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	**3**	(1)	**7**	(2)
ECC				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	**(67)**	9	**33**	28
Éléments jamais reclassés en résultat net				
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par le biais des AERG				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	**—**	—	**3**	(3)
Avantages de retraite				
Réévaluation des régimes à prestations définies	**(229)**	530	**(693)**	494
Impôts sur le résultat	**(5)**	(56)	**34**	(42)
	(234)	474	**(656)**	449
Total des AERG	**(222)**	359	**(557)**	293
Total du résultat global	**(258) $**	429 $	**(354) $**	407 $
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(327) $**	531 $	**(434) $**	465 $
Participations ne donnant pas le contrôle	**69**	(102)	**80**	(58)
	(258) $	429 $	**(354) $**	407 $

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS
(Non audités)
Aux
(en millions de dollars américains)

	Notes	**30 juin 2019**[1]	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		**2 957 $**	3 187 $	2 988 $
Créances clients et autres débiteurs		**1 655**	1 575	1 174
Actifs sur contrat	10	**3 002**	2 617	2 460
Stocks	11	**4 782**	4 402	3 429
Autres actifs financiers	12	**189**	210	415
Autres actifs	13	**482**	357	427
Actifs détenus en vue de la vente	18	**571**	—	4 150
Actifs courants		**13 638**	12 348	15 043
Immobilisations corporelles	14	**2 053**	1 557	1 696
Outillage des programmes aéronautiques		**4 584**	4 519	3 581
Goodwill		**1 930**	1 948	2 042
Impôts sur le résultat différés		**458**	746	595
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	25	**2 212**	2 211	491
Autres actifs financiers	12	**1 220**	1 030	825
Autres actifs	13	**593**	599	643
Actifs non courants		**13 050**	12 610	9 873
		26 688 $	24 958 $	24 916 $
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		**4 641 $**	4 634 $	3 964 $
Provisions	15	**1 084**	1 390	1 630
Passifs sur contrat	10	**4 827**	4 262	3 820
Autres passifs financiers	16	**1 145**	607	342
Autres passifs	17	**1 422**	1 499	1 723
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	18	**576**	—	2 686
Passifs courants		**13 695**	12 392	14 165
Provisions	15	**677**	1 110	781
Passifs sur contrat	10	**1 804**	1 933	1 272
Dette à long terme	21	**9 344**	9 093	9 200
Avantages de retraite		**3 007**	2 381	2 633
Autres passifs financiers	16	**1 551**	1 526	965
Autres passifs	17	**962**	537	595
Passifs non courants		**17 345**	16 580	15 446
		31 040	28 972	29 611
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		**(5 980)**	(5 563)	(6 608)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		**1 628**	1 549	1 913
		(4 352)	(4 014)	(4 695)
		26 688 $	24 958 $	24 916 $
Engagements et éventualités	27			

[1] Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS
(Non audités)
Pour les trimestres clos les
(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG					
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de sous-cription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total	Partici-pations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
Au 31 mars 2019	347 $	2 624 $	343 $	(6 106) $	(2 730) $	192 $	6 $	(85) $	(251) $	(5 660) $	1 560 $	(4 100) $
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(83)	—	—	—	—	—	(83)	47	(36)
AERG	—	—	—	—	(234)	—	3	76	(89)	(244)	22	(222)
	—	—	—	(83)	(234)	—	3	76	(89)	(327)	69	(258)
Options exercées	—	1	—	—	—	(1)	—	—	—	—	—	—
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	14	—	—	—	14	—	14
Au 30 juin 2019	**347 $**	**2 625 $**	**343 $**	**(6 196) $**	**(2 964) $**	**205 $**	**9 $**	**(9) $**	**(340) $**	**(5 980) $**	**1 628 $**	**(4 352) $**
Au 31 mars 2018	347 $	2 629 $	73 $	(6 423) $	(2 596) $	187 $	— $	68 $	(515) $	(6 230) $	1 946 $	(4 284) $
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	68	—	—	—	—	—	68	2	70
AERG	—	—	—	—	471	—	(1)	(116)	109	463	(104)	359
	—	—	—	68	471	—	(1)	(116)	109	531	(102)	429
Options exercées	—	4	—	—	—	(1)	—	—	—	3	—	3
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	31	—	—	—	31	—	31
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(76)	—	—	—	—	—	(76)	76	—
Au 30 juin 2018	347 $	2 633 $	73 $	(6 438) $	(2 125) $	217 $	(1) $	(48) $	(406) $	(5 748) $	1 919 $	(3 829) $

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS
(Non audités)
Pour les semestres clos les
(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG					
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de sous-cription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total	Partici-pations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
Au 31 décembre 2018	347 $	2 623 $	343 $	(6 294) $	(2 305) $	176 $	(1) $	(68) $	(384) $	(5 563) $	1 549 $	(4 014) $
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	112	—	—	—	—	—	112	91	203
AERG	—	—	—	—	(659)	—	10	59	44	(546)	(11)	(557)
	—	—	—	112	(659)	—	10	59	44	(434)	80	(354)
Options exercées	—	2	—	—	—	(1)	—	—	—	1	—	1
Dividendes	—	—	—	(14)	—	—	—	—	—	(14)	—	(14)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	30	—	—	—	30	—	30
Au 30 juin 2019	**347 $**	**2 625 $**	**343 $**	**(6 196) $**	**(2 964) $**	**205 $**	**9 $**	**(9) $**	**(340) $**	**(5 980) $**	**1 628 $**	**(4 352) $**
Au 1er janvier 2018	347 $	2 154 $	73 $	(6 414) $	(2 577) $	171 $	4 $	127 $	(493) $	(6 608) $	1 913 $	(4 695) $
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	106	—	—	—	—	—	106	8	114
AERG	—	—	—	—	452	—	(5)	(175)	87	359	(66)	293
	—	—	—	106	452	—	(5)	(175)	87	465	(58)	407
Options exercées	—	4	—	—	—	(1)	—	—	—	3	—	3
Émission du capital social	—	475	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475
Dividendes	—	—	—	(14)	—	—	—	—	—	(14)	—	(14)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(52)	(52)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	47	—	—	—	47	—	47
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(116)	—	—	—	—	—	(116)	116	—
Au 30 juin 2018	347 $	2 633 $	73 $	(6 438) $	(2 125) $	217 $	(1) $	(48) $	(406) $	(5 748) $	1 919 $	(3 829) $

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS
(Non audités)
(en millions de dollars américains)

	Notes	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2019[1]	2018	**2019**[1]	2018
Activités opérationnelles					
Résultat net		**(36) $**	70 $	**203 $**	114 $
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement[2]		**106**	64	**197**	126
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	5, 6	**(4)**	9	**(4)**	11
Impôts sur le résultat différés		**105**	(29)	**309**	(23)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	5, 6	**(6)**	(560)	**(7)**	(564)
Pertes (gains) sur cessions d'activités	5, 6	**(219)**	599	**(739)**	599
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	25	**(23)**	(30)	**(40)**	(50)
Charge à base d'actions	22	**14**	31	**30**	47
Perte sur remboursement de dette à long terme	6, 7	**4**	—	**84**	—
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		**18**	2	**19**	19
Variation nette des soldes hors caisse	23	**(248)**	(236)	**(1 248)**	(830)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		**(289)**	(80)	**(1 196)**	(551)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		**(151)**	(310)	**(293)**	(577)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		**11**	622	**16**	639
Placement dans des parts sans droit de vote de SCAC		**(125)**	—	**(235)**	—
Produit net de la cession d'activités	19	**294**	—	**826**	—
Autres		**(15)**	(1)	**—**	37
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		**14**	311	**314**	99
Activités de financement					
Produit net de l'émission de dette à long terme	21	**—**	—	**1 956**	—
Remboursement de dette à long terme	21	**(176)**	(1)	**(1 762)**	(8)
Variation nette des emprunts à court terme	16	**204**	—	**488**	—
Paiement d'obligations locatives[3]		**(34)**	—	**(56)**	—
Dividendes versés – actions privilégiées		**(5)**	(4)	**(10)**	(10)
Émission d'actions classe B		**—**	—	**—**	476
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		**(1)**	(1)	**(1)**	(52)
Autres		**(4)**	(64)	**1**	(64)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		**(16)**	(70)	**616**	342
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		**(31)**	(40)	**36**	27
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		**(322)**	121	**(230)**	(83)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période[4]		**3 279**	2 853	**3 187**	3 057
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période[4]		**2 957 $**	2 974 $	**2 957 $**	2 974 $
Information supplémentaire					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		**168 $**	188 $	**342 $**	338 $
Impôts sur le résultat		**49 $**	52 $	**69 $**	71 $
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		**7 $**	8 $	**13 $**	16 $
Impôts sur le résultat		**2 $**	2 $	**2 $**	3 $

(1) Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.
(2) Comprend 26 millions $ et 51 millions $ correspondant à un amortissement lié au droit d'utilisation des actifs pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019.
(3) Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 ont totalisé 51 millions $ et 88 millions $.
(4) Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. La trésorerie et les équivalents de trésorerie liés à SCAC s'élevaient à 151 millions $ au 30 juin 2018 et à 69 millions $ au 1er janvier 2018.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés intermédiaires.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2019
(Non audités)
(Les montants des tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire)

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. (« la Société » ou « nos » ou « nous ») est constituée en vertu des lois du Canada. La Société est un fabricant de matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions commerciaux ainsi que des composantes importantes de structures d'avions et du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. La Société exerce ses activités dans quatre secteurs d'activité distincts : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport.

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB. Les états financiers consolidés intermédiaires appliquent les mêmes politiques comptables que les états financiers consolidés annuels les plus récents, à l'exception des modifications de politiques comptables décrits à la Note 2 – Modifications de politiques comptables. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés audités et les notes inclus dans le rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2018.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 a été autorisée par le conseil d'administration le 31 juillet 2019.

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie des périodes intermédiaires ne reflètent pas nécessairement les résultats opérationnels et les flux de trésorerie de l'exercice entier.

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

Les taux de change des principales monnaies utilisées pour dresser les états financiers consolidés intermédiaires se présentaient comme suit :

			Taux de change aux
	30 juin 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Euro	**1,1370**	1,1450	1,1993
Dollar canadien	**0,7617**	0,7337	0,7975
Livre sterling	**1,2714**	1,2800	1,3517

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		**Taux de change moyens pour les semestres clos les**	
	30 juin 2019	30 juin 2018	**30 juin 2019**	30 juin 2018
Euro	**1,1240**	1,1948	**1,1303**	1,2116
Dollar canadien	**0,7475**	0,7765	**0,7499**	0,7845
Livre sterling	**1,2863**	1,3644	**1,2930**	1,3772

2. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES

Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. L'IFRS 16 établit des principes concernant la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des contrats de location, ainsi que les informations à fournir à leur sujet, pour les deux parties au contrat, soit le client (preneur) et le fournisseur (bailleur). L'IFRS 16 élimine le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et introduit un modèle unique de comptabilisation par le preneur. L'IFRS 16 reconduit pratiquement toutes les dispositions relatives à la comptabilisation par le bailleur. Par conséquent, le bailleur continue d'appliquer le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

L'IFRS 16 a été adoptée à compter du 1er janvier 2019, et la Société a choisi d'utiliser l'approche rétrospective modifiée selon laquelle les périodes correspondantes n'ont pas été retraitées. Selon cette méthode, la norme s'applique rétrospectivement et l'effet cumulé de la première application de la norme est comptabilisé à la date de première application.

La Société a appliqué la norme aux contrats qui ont été précédemment identifiés comme des contrats de location en vertu de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4 à la date de première application et n'a pas réévalué les contrats qui n'avaient pas été identifiés auparavant comme comportant un contrat de location en vertu de l'application de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. De plus, la Société a choisi d'appliquer des exemptions relatives à la comptabilisation prévues dans la norme aux contrats de location qui arrivent à échéance dans les 12 mois suivant la date de première application ou à la date de début du contrat de location et qui ne renferment pas d'option d'achat, et aux contrats de location pour lesquels le bien sous-jacent est de faible valeur.

Au moment de la première application, la Société a aussi appliqué les mesures de simplification permettant d'utiliser un taux d'actualisation unique à l'égard d'un portefeuille de contrats de location dont les caractéristiques sont considérées comme étant raisonnablement semblables, de s'appuyer sur l'évaluation qu'elle a faite de ses contrats de location pour déterminer si des contrats étaient déficitaires immédiatement avant la date de première application, plutôt que d'effectuer un test de dépréciation, et d'exclure les coûts directs initiaux découlant de l'évaluation de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Dans les cas où la Société est le preneur, l'IFRS 16 a entraîné la comptabilisation au bilan de la plupart de ses contrats de location qui ont été considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela a donné lieu à une majoration du bilan en raison de la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation, ajustée en fonction des avantages incitatifs à la location reçus et des provisions pour contrats déficitaires comptabilisées antérieurement, et d'une obligation locative à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs restants, actualisée selon le taux d'emprunt marginal à la date de première application. La dotation aux amortissements de l'actif au titre du droit d'utilisation et la charge d'intérêt sur l'obligation locative ont remplacé la charge liée aux contrats de location simple comptabilisée antérieurement. Même si l'incidence qu'a l'adoption de cette norme sur les états des flux de trésorerie est neutre, le remboursement du capital des obligations locatives sera présenté dans les activités de financement en vertu de l'IFRS 16, alors qu'il était auparavant présenté dans les activités opérationnelles.

Ce changement de méthode s'est traduit par la comptabilisation d'actifs au titre du droit d'utilisation, d'immobilisations corporelles et d'obligations locatives dans Autres passifs, totalisant respectivement 554 millions $ et 568 millions $ au 1er janvier 2019. Voir la Note 14 – Immobilisations corporelles et la Note 17 – Autres passifs pour plus de détails. De plus, la Société était partie à des contrats de location-acquisition existants totalisant 41 millions $ qui étaient comptabilisés dans la dette à long terme et qui ont été reclassés à titre d'obligations locatives le 1er janvier 2019, le coût des actifs et l'amortissement cumulé correspondant de respectivement 121 millions $ et 61 millions $ étant reclassés comme actifs au titre du droit d'utilisation.

Les engagements en vertu des contrats de location simple non actualisés de la Société au 31 décembre 2018 totalisaient 875 millions $ et ont été présentés dans les états financiers consolidés audités et notes annexes inclus dans le Rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2018. La valeur non actualisée des obligations locatives au 1er janvier 2019 (à l'exclusion des contrats de location-acquisition reclassés de 41 millions $) totalisait 844 millions $ (actualisés à 568 millions $ au 1er janvier 2019). La différence entre les engagements en vertu des contrats de location simple non actualisés de 875 millions $ présentés auparavant et la valeur non actualisée des obligations locatives de 844 millions $ au 1er janvier 2019 se rapporte aux contrats de location à court terme et aux contrats de location de faible valeur qui sont exclus de l'obligation locative, mais qui faisaient partie des engagements en vertu des contrats de location simple.

Les méthodes comptables liées aux actifs au titre du droit d'utilisation et aux obligations locatives se présentent comme suit :

Les contrats de location sont comptabilisés comme un actif au titre du droit d'utilisation dans les immobilisations corporelles et une obligation locative correspondante est comptabilisée dans les autres passifs à la date à laquelle l'actif en location est prêt à être utilisé par la Société. Le coût des actifs au titre du droit d'utilisation comprend le montant des obligations locatives comptabilisé, les coûts directs initiaux engagés et les paiements de loyers effectués à la date de début ou avant cette date, déduction faite de tout avantage incitatif à la location reçu. L'actif au titre du droit d'utilisation est amorti de manière linéaire au cours de la durée d'utilité de l'actif ou jusqu'à l'échéance du contrat de location, selon la plus courte des deux périodes. Les actifs au titre du droit d'utilisation pourraient subir une moins-value.

L'obligation locative est évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers qui doivent être versés pendant la durée du contrat de location, lesquels sont actualisés selon le taux d'emprunt marginal à la date de début du contrat de location s'il n'est pas possible de déterminer facilement le taux d'intérêt implicite du contrat de location. Les paiements de loyers comprennent des paiements fixes, déduction faite des avantages incitatifs à la location à recevoir, des paiements de loyers variables qui sont fonction d'un indice ou d'un taux et des sommes qui devraient être versées au titre de garanties de valeur résiduelle. Les paiements de loyers comprennent aussi le prix d'exercice de l'option d'achat que la Société a la certitude raisonnable d'exercer et le paiement de pénalités en cas de résiliation du contrat de location. Chaque paiement de loyer est réparti entre le remboursement du capital de l'obligation locative et la charge d'intérêt. La charge d'intérêt est passée en résultat sur la durée du contrat de location et doit correspondre à l'application, au solde de l'obligation locative, d'un taux d'intérêt constant pour chaque période. Les paiements se rapportant aux contrats de location à court terme et aux contrats de location d'actifs de faible valeur sont passés en charges de manière linéaire à l'état du résultat consolidé.

La Société conclut périodiquement des transactions de cession-bail, en général pour des avions et des immeubles, selon lesquelles elle vend un actif à un bailleur et le reprend immédiatement en location. En vertu de transactions de cession-bail, la cession d'un actif est comptabilisée comme une vente dès que le client a obtenu le contrôle de l'avion, ce qui est conforme à la politique de comptabilisation des revenus de la Société; sinon, la Société continue de comptabiliser au bilan l'actif cédé et doit comptabiliser un passif financier égal au produit reçu. Quand la cession d'un actif peut être comptabilisée comme une vente conformément à la politique de comptabilisation des revenus de la Société, une partie du gain tiré de la vente est comptabilisée directement après la vente, soit celle qui correspond à la part de l'actif non conservée par la Société aux termes du contrat de location. La part de l'actif conservée par la Société aux termes du contrat de location est comptabilisée comme un actif au titre du droit d'utilisation et l'obligation locative est évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs.

Impôts sur le résultat

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. L'IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur la façon d'appliquer les dispositions de l'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, en matière de comptabilisation et d'évaluation en cas d'incertitude relative aux traitements fiscaux. Elle répond précisément aux questions visant à déterminer si l'entité considère chaque traitement fiscal isolément ou collectivement, quelles sont les hypothèses formulées par l'entité relativement au contrôle des traitements fiscaux par l'administration fiscale, comment l'entité détermine le bénéfice imposable (la perte fiscale), les bases fiscales, les pertes fiscales non utilisées, les crédits d'impôt non utilisés et les taux d'impôt, et comment l'entité tient compte des

changements dans les faits et les circonstances. L'IFRIC 23 a été adoptée à compter du 1er janvier 2019 et n'a donné lieu à aucun ajustement important.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

En février 2018, l'IASB a publié une modification apportée à l'IAS 19, *Avantages du personnel*, qui entrait en vigueur le 1er janvier 2019. La modification porte sur la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations des régimes à prestations définies. Elle exige le recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets après une modification, réduction ou liquidation de régime. Cette modification a été adoptée à compter du 1er janvier 2019, sans application anticipée, et n'a donné lieu à aucun ajustement au 1er janvier 2019. Cette modification s'appliquera aux modifications, réductions et liquidations des régimes qui surviennent à compter du 1er janvier 2019.

3. INFORMATION SECTORIELLE

La Société est composée de quatre secteurs isolables : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport. Chaque secteur isolable offre des produits et services différents et exige des technologies et stratégies de marketing différentes, dans la plupart des cas.

Avions d'affaires

Avions d'affaires conçoit, fabrique et offre des services après-vente de trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands.

Avions commerciaux

Avions commerciaux conçoit et fabrique des avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 50 à 100 sièges, y compris les biréacteurs régionaux *CRJ550*, *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000* et le biturbopropulseur Q400 et participe à un partenariat avec Airbus visant la gamme d'avions A220. Avions commerciaux offre des services et du soutien après-vente à son importante flotte en service.

Aérostructures et Services d'ingénierie

Aérostructures et Services d'ingénierie conçoit, développe et fabrique des composantes importantes de structures d'avions (comme les nacelles de moteur, les fuselages et l'aile) et offre des services après-vente de réparation et de remise à neuf de composantes ainsi que d'autres services d'ingénierie pour des clients tant internes qu'externes.

Transport

Transport offre une gamme étendue de solutions novatrices et performantes dans l'industrie du transport sur rail couvrant toute la gamme des solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégrations de systèmes et de systèmes de signalisation, pour répondre aux besoins et aux attentes du marché.

Siège social et élimination

Siège social et élimination comprend les dépenses du siège social qui ne sont pas allouées aux secteurs, l'élimination du bénéfice sur les transactions intersociétés ainsi que d'autres ajustements.

L'information sectorielle est préparée selon les mêmes politiques comptables que celles qui sont décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2018, à l'exception des modifications de politiques comptables décrites à la Note 2 – Modifications de politiques comptables.

La direction évalue le rendement sectoriel selon le RAII et le RAII avant éléments spéciaux. Les résultats opérationnels sectoriels et autres informations se présentaient comme suit :

						Trimestre clos le 30 juin 2019
	Transport	**Avions d'affaires**	**Avions commerciaux**	**Aérostructures et Services d'ingénierie**	**Siège social et élimination**	**Total**
Résultats opérationnels						
Revenus externes	**2 193 $**	**1 382 $**	**515 $**	**223 $**	**1 $**	**4 314 $**
Revenus intersectoriels	**1**	**—**	**1**	**342**	**(344)**	**—**
Total des revenus	**2 194**	**1 382**	**516**	**565**	**(343)**	**4 314**
RAII avant éléments spéciaux	**111**	**97**	**12**	**37**	**(51)**	**206**
Éléments spéciaux[1]	**24**	**13**	**(214)**	**12**	**—**	**(165)**
RAII	**87 $**	**84 $**	**226 $**	**25 $**	**(51) $**	**371**
Charges de financement						**269**
Revenus de financement						**(22)**
RAI						**124**
Impôts sur le résultat						**160**
Résultat net						**(36) $**
Autres informations						
R et D[2]	**30 $**	**32 $**	**4 $**	**3 $**	**— $**	**69 $**
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**(32) $**	**— $**	**9 $**	**— $**	**— $**	**(23) $**
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles[3]	**36 $**	**97 $**	**(2) $**	**4 $**	**5 $**	**140 $**
Amortissement	**35 $**	**49 $**	**6 $**	**13 $**	**3 $**	**106 $**
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles[1]	**(4) $**	**— $**	**(1) $**	**— $**	**1 $**	**(4) $**

(1) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.
(2) Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement pour plus de détails.
(3) D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

						Trimestre clos le 30 juin 2018
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 257 $	1 306 $	616 $	81 $	2 $	4 262 $
Revenus intersectoriels	2	1	—	374	(377)	—
Total des revenus	2 259	1 307	616	455	(375)	4 262
RAII avant éléments spéciaux	207	111	(66)	57	(38)	271
Éléments spéciaux[1]	44	3	602	(8)	(561)	80
RAII	163 $	108 $	(668) $	65 $	523 $	191
Charges de financement						163
Revenus de financement						(31)
RAI						59
Impôts sur le résultat						(11)
Résultat net						70 $
Autres informations						
R et D[2]	26 $	17 $	3 $	2 $	— $	48 $
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(32) $	2 $	— $	— $	— $	(30) $
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles[1][3]	46 $	232 $	30 $	(1) $	(619) $	(312) $
Amortissement	25 $	31 $	5 $	12 $	(9) $	64 $
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles[1]	8 $	— $	— $	— $	1 $	9 $

(1) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.
(2) Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement pour plus de détails.
(3) D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

					Semestre clos le 30 juin 2019	
	Transport	**Avions d'affaires**	**Avions commerciaux**	**Aérostructures et Services d'ingénierie**	**Siège social et élimination**	**Total**
Résultats opérationnels						
Revenus externes	**4 299 $**	**2 351 $**	**756 $**	**423 $**	**1 $**	**7 830 $**
Revenus intersectoriels	**2**	**1**	**1**	**612**	**(616)**	**—**
Total des revenus	**4 301**	**2 352**	**757**	**1 035**	**(615)**	**7 830**
RAII avant éléments spéciaux	**194**	**171**	**34**	**103**	**(125)**	**377**
Éléments spéciaux[1]	**24**	**(507)**	**(214)**	**12**	**7**	**(678)**
RAII	**170 $**	**678 $**	**248 $**	**91 $**	**(132) $**	**1 055**
Charges de financement						**560**
Revenus de financement						**(102)**
RAI						**597**
Impôts sur le résultat						**394**
Résultat net						**203 $**
Autres informations						
R et D[2]	**55 $**	**52 $**	**6 $**	**4 $**	**— $**	**117 $**
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**(49) $**	**1 $**	**8 $**	**— $**	**— $**	**(40) $**
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles[3]	**64 $**	**181 $**	**(3) $**	**29 $**	**6 $**	**277 $**
Amortissement	**67 $**	**89 $**	**9 $**	**25 $**	**7 $**	**197 $**
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles[1]	**(5) $**	**— $**	**(1) $**	**— $**	**2 $**	**(4) $**

[1] Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus détails.
[2] Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement pour plus de détails.
[3] D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

					Semestre clos le 30 juin 2018	
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	4 611 $	2 416 $	1 079 $	182 $	2 $	8 290 $
Revenus intersectoriels	3	1	—	719	(723)	—
Total des revenus	4 614	2 417	1 079	901	(721)	8 290
RAII avant éléments spéciaux	396	209	(139)	104	(98)	472
Éléments spéciaux[1]	42	4	602	(7)	(561)	80
RAII	354 $	205 $	(741) $	111 $	463 $	392
Charges de financement						325
Revenus de financement						(69)
RAI						136
Impôts sur le résultat						22
Résultat net						114 $
Autres informations						
R et D[2]	54 $	31 $	7 $	3 $	— $	95 $
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(53) $	3 $	— $	— $	— $	(50) $
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles[1][3]	71 $	420 $	46 $	9 $	(608) $	(62) $
Amortissement	50 $	47 $	6 $	25 $	(2) $	126 $
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles[1]	8 $	— $	— $	— $	3 $	11 $

[1] Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus détails.
[2] Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement pour plus de détails.
[3] D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

Le rapprochement du total des actifs et des passifs aux actifs et passifs sectoriels se présentait comme suit aux :

	30 juin 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Actifs			
Total des actifs	**26 688 $**	24 958 $	24 916 $
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**2 957**	3 187	3 057
Impôts sur le résultat à recevoir[1]	**46**	49	60
Impôts sur le résultat différés	**458**	746	595
Actifs sectoriels	**23 227**	20 976	21 204
Passifs			
Total des passifs	**31 040**	28 972	29 611
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer[2]	**164**	138	139
Impôts sur le résultat à payer[3]	**186**	173	187
Dette à long terme[4]	**9 344**	9 102	9 218
Passifs sectoriels	**21 346 $**	19 559 $	20 067 $
Actifs nets sectoriels			
Transport	**(180) $**	(412) $	(1 106) $
Avions d'affaires	**1 866 $**	2 162 $	2 178 $
Avions commerciaux	**1 170 $**	870 $	311 $
Aérostructures et Services d'ingénierie	**(614) $**	(612) $	190 $
Siège social et élimination	**(361) $**	(591) $	(436) $

(1) Inclus dans les autres actifs.
(2) Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.
(3) Inclus dans les autres passifs.
(4) La partie courante de la dette à long terme est incluse dans les autres passifs financiers.

Les revenus de la Société par segment de marché se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		**Semestres clos les 30 juin**	
	2019	2018	**2019**	2018
Avions d'affaires				
Fabrication et autres[1]	**1 065 $**	1 001 $	**1 711 $**	1 840 $
Services[2]	**317**	306	**641**	577
	1 382	1 307	**2 352**	2 417
Avions commerciaux[3]	**516**	616	**757**	1 079
Aérostructures et Services d'ingénierie				
Revenus externes	**223**	81	**423**	182
Revenus intersectoriels	**342**	374	**612**	719
	565	455	**1 035**	901
Transport				
Matériel roulant et systèmes[4]	**1 490**	1 475	**2 897**	3 082
Services[5]	**510**	522	**998**	1 059
Signalisation[6]	**194**	262	**406**	473
	2 194	2 259	**4 301**	4 614
Siège social et élimination	**(343)**	(375)	**(615)**	(721)
	4 314 $	4 262 $	**7 830 $**	8 290 $

(1) Comprend les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.
(2) Comprend les revenus tirés des services après-vente, notamment les services de pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.
(3) Comprend la fabrication, les services et autres.
(4) Comprend les revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies, des systèmes de transport en commun et systèmes aéroportuaires et des systèmes de grandes lignes.
(5) Comprend les revenus tirés de la gestion de parcs, de la gestion du cycle de vie de l'actif, de la réingénierie et révision des composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.
(6) Comprend les revenus tirés de la signalisation des systèmes de transport en commun, de la signalisation pour les grandes lignes, de la signalisation industrielle et des solutions de service *OPTIFLO* pour la signalisation.

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Les charges de R et D, nettes de l'aide gouvernementale, se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	**2019**	2018
Coûts de R et D	**117 $**	249 $	**215 $**	486 $
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	**(80)**	(217)	**(149)**	(420)
	37	32	**66**	66
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	**32**	16	**51**	29
	69 $	48 $	**117 $**	95 $

5. AUTRES REVENUS

Les autres revenus se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	**2019**	2018
Modifications des estimations et de la juste valeur[1]	**(14) $**	(48) $	**(29) $**	(71) $
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles	**(6)**	1	**(7)**	(3)
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles[2]	**—**	1	**4**	3
Gain sur vente d'activités[2]	**—**	—	**(4)**	—
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations)[2]	**—**	1	**1**	1
Autres	**1**	—	**2**	—
	(19) $	(45) $	**(33) $**	(70) $

[1] Comprennent la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers évalués à la juste valeur et les modifications d'estimations liées à certaines provisions ou à certains instruments financiers, excluant les pertes (gains) découlant de la variation des taux d'intérêt.
[2] Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

6. 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 des états financiers consolidés de mieux comprendre les résultats de la Société pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	**2019**	2018
Gain sur cession d'activités – Activités de formation[1]	**— $**	— $	**(516) $**	— $
Gain sur cession d'activités – Activités de la Q Series[2]	**(219)**	—	**(219)**	—
Perte sur remboursement de dette à long terme[3]	**4**	—	**84**	—
Charges de restructuration[4]	**57**	15	**62**	16
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*[5]	**(3)**	—	**(12)**	(1)
Charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts[6]	**—**	—	**7**	—
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series[7]	**—**	599	**—**	599
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles[8]	**—**	(561)	**—**	(561)
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques[9]	**—**	17	**—**	17
Achat de rentes de retraite[10]	**—**	10	**—**	10
Impôts sur le résultat	**106**	(70)	**239**	(70)
	(55) $	10 $	**(355) $**	10 $
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAII	**(165) $**	80 $	**(678) $**	80 $
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme	**4**	—	**84**	—
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	**106**	(70)	**239**	(70)
	(55) $	10 $	**(355) $**	10 $

1. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions $). Voir la Note 19 – Cession d'activités.
2. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut totalisant 298 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions $ (193 millions $ après l'incidence de l'impôt). Voir la Note 19 – Cession d'activités.
3. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions $ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € échéant en 2021 et de billets de premier rang de 1400 millions $ échéant en 2021. Voir la Note 21 – Dette à long terme.
4. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, représentent des indemnités de départ de 47 millions $ et 58 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et 2 millions $ et par la reprise de charges de dépréciation de 4 millions $ et 8 millions $ comptabilisées antérieurement, relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018, représentent des indemnités de départ de 11 millions $ et 12 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de 4 millions $, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 8 millions $, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant.

   Peu après l'annonce que la production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé des indemnités de départ de 7 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions $, et a comptabilisé d'autres charges connexes de 10 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 84 millions $ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production du programme d'avions *CRJ*.
5. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 3 millions $ et 12 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin

2019 (1 million $ pour le semestre clos le 30 juin 2018). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.

6. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une provision pour contrats additionnelle de 7 millions $.
7. L'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % de SCAC, l'entité qui fabrique et commercialise les avions C Series (renommés A220), a entraîné une charge comptable avant impôts de 599 millions $ (535 millions $ après impôts) qui a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018 en réduction du solde des actifs de SCAC détenus en vue de la vente. Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 269 millions $ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1er juillet 2018; ii) un dérivé en position passif de 310 millions $ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCAC au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement, et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCAC, qui comprennent surtout les obligations liées aux chaînes d'approvisionnement pour Aérostructures et Services d'ingénierie. De plus, la transaction a entraîné des recouvrements d'impôts totalisant 64 millions $.
8. Liés à la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP) au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018.
9. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 17 millions $ a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport.
10. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ceux-ci sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

Les charges de financement et les revenus de financement se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	**2019**	2018
Charges de financement				
Perte sur remboursement de dette a long terme[1]	**4 $**	— $	**84 $**	— $
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	**15**	15	**33**	34
Désactualisation d'autres passifs financiers	**14**	20	**25**	38
Désactualisation des avances	**9**	6	**17**	12
Charge d'intérêt des obligations locatives[2]	**8**	—	**16**	—
Variations des taux d'actualisation des provisions	**9**	—	**12**	—
Désactualisation des provisions	**3**	7	**8**	13
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	**4**	4	**8**	8
Perte nette sur certains instruments financiers[3]	**20**	—	**—**	—
Autres	**20**	24	**44**	42
	106	76	**247**	147
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	**163**	87	**313**	178
	269 $	163 $	**560 $**	325 $
Revenus de financement				
Gain net sur certains instruments financiers[3]	**— $**	(2) $	**(62) $**	(18) $
Variations des taux d'actualisation des provisions	**—**	(8)	**—**	(18)
Autres	**(6)**	(12)	**(11)**	(14)
	(6)	(22)	**(73)**	(50)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	**(9)**	(6)	**(19)**	(11)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	**(5)**	**—**	**(6)**	(2)
Revenu tiré des placements dans des titres	**(2)**	(3)	**(4)**	(6)
	(16)	(9)	**(29)**	(19)
	(22) $	(31) $	**(102) $**	(69) $

(1) Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions $ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de 1400 millions $ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux et la Note 21 – Dette à long terme pour plus de détails.

(2) Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, à compter du 1er janvier 2019, la Société a présenté la charge d'intérêt des obligations locatives à titre de composante des charges de financement. Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

(3) Comprend les pertes nettes (gains nets) sur certains instruments financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net, y compris les pertes (gains) découlant de la variation des taux d'intérêt.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 3 millions $ et 8 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019, selon un taux moyen de capitalisation de 6,66 % (respectivement 63 millions $ et 122 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018, selon un taux moyen de capitalisation de 6,61 %). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

8. RÉSULTAT PAR ACTION

Le RPA de base et le RPA dilué ont été calculés comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	**2019**	2018
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)				
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(83) $**	68 $	**112 $**	106 $
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	**(7)**	(7)	**(14)**	(14)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	**(90) $**	61 $	**98 $**	92 $
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	**2 375 581**	2 328 262	**2 375 223**	2 271 095
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription.	**—**	224 630	**60 615**	204 330
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	**2 375 581**	2 552 892	**2 435 838**	2 475 425
RPA (en dollars)				
De base	**(0,04) $**	0,03 $	**0,04 $**	0,04 $
Dilué	**(0,04) $**	0,02 $	**0,04 $**	0,04 $

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de respectivement 526 426 083 et 254 620 139 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 (respectivement 12 258 234 et 20 795 364 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse, dont l'exercice aurait eu un effet antidilutif, car le droit de la Caisse à un rendement minimum était supérieur à sa quote-part du résultat net de BT Holdco après conversion en supposant que la Caisse détiendra la participation maximale à la conversion si Transport n'atteint pas ses cibles de performance.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS

Le classement des instruments financiers et leur valeur comptable et juste valeur se présentaient comme suit aux :

	Juste valeur par le biais du résultat net						
	Juste valeur par le biais du résultat net	**Désignés**	**Juste valeur par le biais des AERG**	**Coût amorti**	**DDRC**	**Valeur comptable totale**	**Juste valeur**
30 juin 2019							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**— $**	**— $**	**— $**	**2 957 $**	**— $**	**2 957 $**	**2 957 $**
Créances clients et autres débiteurs	**—**	**—**	**—**	**1 655**	**—**	**1 655**	**1 655**
Autres actifs financiers	**946**	**—**	**243**	**104**	**116**	**1 409**	**1 409**
	946 $	**— $**	**243 $**	**4 716 $**	**116 $**	**6 021 $**	**6 021 $**
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	**— $**	**— $**	**s. o.**	**4 641 $**	**— $**	**4 641 $**	**4 641 $**
Dette à long terme[1]	**—**	**—**	**s. o.**	**9 344**	**—**	**9 344**	**9 497**
Autres passifs financiers	**524**	**460**	**s. o.**	**1 555**	**157**	**2 696**	**2 733**
	524 $	**460 $**	**s. o.**	**15 540 $**	**157 $**	**16 681 $**	**16 871 $**
31 décembre 2018							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— $	— $	— $	3 187 $	— $	3 187 $	3 187 $
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 575	—	1 575	1 575
Autres actifs financiers	846	—	230	35	129	1 240	1 237
	846 $	— $	230 $	4 797 $	129 $	6 002 $	5 999 $
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— $	— $	s. o.	4 634 $	— $	4 634 $	4 634 $
Dette à long terme[1]	—	—	s. o.	9 102	—	9 102	8 750
Autres passifs financiers	597	438	s. o.	801	288	2 124	2 412
	597 $	438 $	s. o.	14 537 $	288 $	15 860 $	15 796 $

	Juste valeur par le biais du résultat net						
	DFT	**Désignés**	**DAV**	**Coût amorti**	**DDRC**	**Valeur comptable totale**	**Juste valeur**
1er janvier 2018							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 988 $	— $	— $	— $	— $	2 988 $	2 988 $
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 174	—	1 174	1 174
Autres actifs financiers	79	216	361	331	253	1 240	1 278
	3 067 $	216 $	361 $	1 505 $	253 $	5 402 $	5 440 $
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— $	6 $	s. o.	3 958 $	— $	3 964 $	3 964 $
Dette à long terme[1]	—	—	s. o.	9 218	—	9 218	9 354
Autres passifs financiers	354	74	s. o.	677	184	1 289	1 329
	354 $	80 $	s. o.	13 853 $	184 $	14 471 $	14 647 $

[1] Comprend la tranche courante de la dette à long terme.
s. o. : sans objet

10. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat se présentaient comme suit aux :

	30 juin 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	**9 991 $**	8 882 $	8 306 $
Moins : avances et facturations progressives	**(7 445)**	(6 707)	(6 171)
	2 546	2 175	2 135
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	**543**	506	367
Moins : avances et facturations progressives	**(87)**	(64)	(42)
	456	442	325
	3 002 $	2 617 $	2 460 $

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 juin 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Avances sur programmes aéronautiques	**3 710 $**	3 075 $	2 120 $
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	**2 050**	2 124	1 981
Autres revenus différés	**871**	996	991
	6 631 $	6 195 $	5 092 $
Dont la tranche courante	**4 827 $**	4 262 $	3 820 $
Dont la tranche non courante	**1 804**	1 933	1 272
	6 631 $	6 195 $	5 092 $

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement cédées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des contrats à long terme dans des actifs sur contrat (contrats de production) et s'élevaient à 652 millions € (742 millions $) au 30 juin 2019 (624 millions € (714 millions $) au 31 décembre 2018 et 434 millions € (520 millions $) au 1er janvier 2018). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, comme des retards de livraison au-delà d'une date donnée.

11. STOCKS

Les stocks se présentaient comme suit aux :

	30 juin 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Programmes aéronautiques	**4 040 $**	3 546 $	2 472 $
Produits finis[1]	**597**	733	749
Autres	**145**	123	208
	4 782 $	4 402 $	3 429 $

(1) Les produits finis comprennent 161 millions $ se rapportant à des avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et d'avions d'occasion au 30 juin 2019 (53 millions $ au 31 décembre 2018 et 93 millions $ au 1er janvier 2018).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 1589 millions $ et 2565 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 (respectivement 1523 millions $ et 2802 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018). Ces montants comprennent une moins-value de respectivement 40 millions $ et 68 millions $ et une reprise de moins-value de 7 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019 (une moins-value de respectivement 73 millions $ et 160 millions $ et un montant de 9 millions $ de reprise de moins-value pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018).

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers se présentaient comme suit aux :

	30 juin 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Créances d'une partie liée[1]	**460 $**	385 $	— $
Parts sans droit de vote de SCAC	**316**	150	—
Placements dans des titres[2][3]	**243**	230	361
Instruments financiers dérivés	**213**	168	332
Créances sur contrats à long terme	**94**	75	253
Encaisse affectée	**69**	21	12
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions[3]	**2**	26	49
Placements dans des structures de financement[3]	**—**	173	219
Autres	**12**	12	14
	1 409 $	1 240 $	1 240 $
Dont la tranche courante	**189 $**	210 $	415 $
Dont la tranche non courante	**1 220**	1 030	825
	1 409 $	1 240 $	1 240 $

(1) Cette créance à recevoir de SCAC représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables. Voir la Note 16 – Autres passifs financiers pour plus d'informations.

(2) Comprennent un montant de néant de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 30 juin 2019 (16 millions $ au 31 décembre 2018 et 51 millions $ au 1er janvier 2018).

(3) Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions $ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions comptabilisés au coût amorti au 30 juin 2019. Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions $ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, le montant de néant de placements dans des titres et le montant de néant de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 décembre 2018 (respectivement 2 millions $, néant et 50 millions $ au 1er janvier 2018).

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs se présentaient comme suit aux :

	30 juin 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Taxe de vente et autres taxes	**315 $**	212 $	262 $
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	**218**	195	120
Avantages de retraite	**182**	200	290
Charges payées d'avance	**130**	107	107
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	**122**	131	174
Impôts sur le résultat à recevoir	**46**	49	60
Charges de financement différées	**44**	38	40
Autres	**18**	24	17
	1 075 $	956 $	1 070 $
Dont la tranche courante	**482 $**	357 $	427 $
Dont la tranche non courante	**593**	599	643
	1 075 $	956 $	1 070 $

14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La valeur comptable des actifs au titre du droit d'utilisation se présentait comme suit aux :

	30 juin 2019	1er janvier 2019
Bâtiments	**401 $**	405 $
Matériel	**69**	156
Terrains	**42**	42
Autres	**11**	11
	523 $	614 $

La charge liée aux contrats de location à court terme et aux contrats de location de faible valeur a totalisé 9 millions $ et 16 millions $ pour respectivement le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2019.

15. PROVISIONS

Les variations des provisions se présentaient comme suit pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres[1]	Total
Solde au 31 décembre 2018	**515 $**	**456 $**	**226 $**	**1 146 $**	**157 $**	**2 500 $**
Additions	**38**	**—**	**11** [2]	**13** [3]	**10**	**72**
Utilisation	**(48)**	**(96)** [4]	**(24)**	**(70)**	**—**	**(238)**
Reprises	**(25)**	**(11)**	**(1)**	**(16)** [5]	**(6)**	**(59)**
Charge de désactualisation	**1**	**3**	**—**	**1**	**—**	**5**
Incidence des variations des taux d'actualisation	**1**	**—**	**—**	**2**	**—**	**3**
Incidence des fluctuations de taux de change	**(5)**	**—**	**(3)**	**(5)**	**(1)**	**(14)**
Solde au 31 mars 2019	**477 $**	**352 $**	**209 $**	**1 071 $**	**160 $**	**2 269 $**
Additions	**22**	**—**	**61** [2]	**18**	**20**	**121**
Utilisation	**(32)**	**(208)** [4]	**(59)**	**(115)**	**(45)**	**(459)**
Reprises	**(10)**	**(16)**	**(6)**	**(2)** [5]	**(9)**	**(43)**
Charge de désactualisation	**—**	**2**	**—**	**—**	**1**	**3**
Incidence des variations des taux d'actualisation	**—**	**2**	**—**	**7**	**—**	**9**
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente[6]	**(7)**	**(132)**	**—**	**(7)**	**(2)**	**(148)**
Incidence des fluctuations de taux de change	**3**	**—**	**2**	**4**	**—**	**9**
Solde au 30 juin 2019	**453 $**	**— $**	**207 $**	**976 $**	**125 $**	**1 761 $**
Dont la tranche courante	**361 $**	**— $**	**159 $**	**476 $**	**88 $**	**1 084 $**
Dont la tranche non courante	**92**	**—**	**48**	**500**	**37**	**677**
	453 $	**— $**	**207 $**	**976 $**	**125 $**	**1 761 $**

(1) Comprennent surtout les réclamations et les litiges.
(2) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les additions liées aux charges de restructuration.
(3) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur l'addition liée à la charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts.
(4) Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés dans les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers.
(5) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*.
(6) Voir la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres[1]	Total
Solde au 1er janvier 2018[2]	672 $	554 $	277 $	1 420 $	196 $	3 119 $
Additions	32	—	3 [3]	22	5	62
Utilisation	(50)	(58)	(29)	(193)	(2)	(332)
Reprises	(10)	(2)	(2)	(58)	—	(72)
Charge de désactualisation	—	3	—	3	—	6
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(4)	—	(6)	—	(10)
Incidence des fluctuations de taux de change	9	—	5	16	2	32
Solde au 31 mars 2018[2]	653 $	493 $	254 $	1 204 $	201 $	2 805 $
Additions	37	—	23 [3]	79	7	146
Utilisation	(54)	(11)	(14)	(116)	(2)	(197)
Reprises	(10)	(3)	(16) [3]	(59)	(1)	(89)
Charge de désactualisation	1	3	—	3	—	7
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(3)	—	(5)	—	(8)
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente[4]	(15)	—	—	(555)	—	(570)
Incidence des fluctuations de taux de change	(27)	—	(15)	(25)	(4)	(71)
Solde au 30 juin 2018	585 $	479 $	232 $	526 $	201 $	2 023 $
Dont la tranche courante	494 $	46 $	91 $	518 $	176 $	1 325 $
Dont la tranche non courante	91	433	141	8	25	698
	585 $	479 $	232 $	526 $	201 $	2 023 $

[1] Comprennent surtout les réclamations et les litiges.
[2] Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs et des passifs détenus en vue de la vente à l'égard de SCAC.
[3] Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.
[4] Représentent le reclassement des passifs détenus à l'égard de la vente de SCAC.

16. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers se présentaient comme suit aux :

	30 juin 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Avances gouvernementales remboursables[1]	**836 $**	759 $	550 $
Instruments financiers dérivés	**681**	885	538
Emprunts à court terme en vertu des facilités de BT[2]	**491**	—	—
Garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer	**412**	172	53
Coûts non récurrents des fournisseurs	**118**	136	13
Incitatifs à la location	**—**	53	74
Tranche courante de la dette à long terme	**—**	9	18
Autres	**158**	119	61
	2 696 $	2 133 $	1 307 $
Dont la tranche courante	**1 145 $**	607 $	342 $
Dont la tranche non courante	**1 551**	1 526	965
	2 696 $	2 133 $	1 307 $

(1) Dont une tranche de 460 millions $ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCAC. Voir la Note 12 – Autres actifs financiers pour plus de détails sur la créance à recevoir d'une partie liée. La Société est tenue de verser des montants aux gouvernements en fonction du nombre de livraisons d'avions.

(2) Dont une tranche de 284 millions $ est disponible en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie et une tranche de 207 millions $ est disponible en vertu des facilités à court terme non confirmées. Voir la Note 24 – Facilités de crédit pour plus de détails.

17. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs se présentaient comme suit aux :

	30 juin 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Avantages du personnel	**601 $**	643 $	690 $
Obligations locatives[1]	**522**	—	—
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	**410**	443	640
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	**386**	389	388
Impôts sur le résultat à payer	**186**	173	187
Autres taxes à payer	**92**	181	234
Autres	**187**	207	179
	2 384 $	2 036 $	2 318 $
Dont la tranche courante	**1 422 $**	1 499 $	1 723 $
Dont la tranche non courante	**962**	537	595
	2 384 $	2 036 $	2 318 $

(1) Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, en date du 1er janvier 2019, la Société a présenté les obligations locatives au poste « Autres passifs ». Les obligations locatives au 1er janvier 2019 ont totalisé 609 millions $. Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

18. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Le 25 juin 2019, la Société et Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (MHI) ont annoncé avoir conclu une entente définitive en vertu de laquelle MHI fera l'acquisition du programme de biréacteurs régionaux de la Société, pour une contrepartie en trésorerie de 550 millions $ payable à la Société à la clôture. MHI assumera également des passifs liés aux garanties de crédit et de valeur résiduelle et aux incitatifs à la location d'un montant approximatif de 200 millions $ au moment de la signature. En vertu de l'entente, la participation au résultat net de la Société dans le programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO), laquelle est évaluée à environ 180 millions $, au moment de la signature, sera transférée à MHI.

En vertu de cette entente, MHI fera l'acquisition des activités de maintenance, de soutien, de remise à neuf, de commercialisation et de vente relatives aux avions *CRJ Series*, y compris le réseau de services et de soutien situé à Montréal, au Québec et à Toronto, en Ontario, et les centres de service à Bridgeport, en Virginie-Occidentale, et à Tucson, en Arizona, ainsi que les certificats de type.

Bombardier conservera le site de production d'avions *CRJ* à Mirabel, au Québec. Elle continuera à fournir des composants et des pièces de rechange et à assembler les avions *CRJ* figurant au carnet de commandes actuel pour le compte de MHI. La production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel.

Bombardier conservera également certains passifs représentant une partie des garanties de crédit et de valeur résiduelle totalisant 412 millions $. Outre l'intérêt cumulé, ce montant est fixe, ne dépend pas des fluctuations futures de la valeur des avions et est payable par Bombardier au cours des quatre prochains exercices. Le montant est compris dans les autres passifs financiers. L'entente prévoit des frais de rupture de négociation à payer par MHI dans certaines circonstances.

La transaction devrait être conclue au cours du premier semestre de 2020 et reste assujettie aux approbations nécessaires des organismes de réglementation et aux conditions de clôture habituelles.

Actifs détenus en vue de la vente

La principale catégorie d'actifs détenus en vue de la vente ou de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente se présentait comme suit au :

	30 juin 2019
Actifs courants[1]	338 $
Actifs non courants[2]	233
Total des actifs	571 $
Passifs courants[3]	366 $
Passifs non courants[4]	210
Total des passifs	576 $

[1] Comprennent principalement les stocks et les créances clients et autres débiteurs.
[2] Comprennent principalement les actifs du RASPRO.
[3] Comprennent principalement les fournisseurs et autres créditeurs et les passifs sur contrat.
[4] Comprennent principalement les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle, les incitatifs à la location, les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer ainsi que les passifs sur contrat et autres passifs financiers.

Ces actifs et passifs sont présentés dans le secteur isolable des avions commerciaux.

19. CESSION D'ACTIVITÉS

Activités de formation

Le 7 novembre 2018, la Société a conclu une entente définitive visant la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires menées principalement dans les centres de formation de Montréal, au Québec, et de Dallas, au Texas, à CAE, partenaire de longue date de Bombardier en matière de formation. Grâce à cette transaction, les clients de Bombardier Avions d'affaires bénéficient de l'expertise de CAE en matière de formation, tandis que Bombardier se concentre sur le développement d'avions et les services.

Le 14 mars 2019, la Société a conclu la vente des principaux actifs des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires à CAE, pour une valeur d'entreprise de 645 millions $. Ces actifs non stratégiques étaient présentés antérieurement dans le secteur Avions d'affaires.

Le produit net tiré de la vente s'est élevé à 532 millions $. Un gain de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé) a été comptabilisé dans les éléments spéciaux. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux.

Q400

Le 7 novembre 2018, nous avons conclu une entente définitive visant la vente du programme d'avion Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited), filiale de Longview Aviation Capital Corp. L'entente couvre l'ensemble des actifs et de la propriété intellectuelle, les certifications de type associées aux Dash 8 Series 100, 200 et 300 ainsi que les activités opérationnelles du programme d'avion Q400 aux installations de fabrication de Downsview, en Ontario, au Canada.

Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente du programme d'avion Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (DHA). Ces actifs non stratégiques étaient présentés antérieurement dans le secteur Avions commerciaux.

L'incidence de la transaction avec DHA à la clôture se détaille comme suit :

Produit reçu à la clôture		298 $
Coûts de transaction		4
Produit net		294 $
Obligations de Bombardier[1]	93 $	
Gains de compression	(23)	
Valeur comptable des actifs nets cédés	5	
	75 $	
Gain avant impôts		219 $
Incidence fiscale		(26)
Gain après impôts		193 $

[1] De plus, à la conclusion de la transaction, la Société a comptabilisé un passif net de 93 millions $ relativement aux obligations découlant de la transaction qui représente une indemnisation de 61 millions $ pour DHA, ainsi qu'à certaines autres obligations en vertu d'ententes de services.

20. ACQUISITION D'UNE ENTREPRISE

Le 6 février 2019, la Société a fait l'acquisition des activités et des actifs liés au programme d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc. en contrepartie d'un montant nominal en trésorerie. Cette transaction renforcera la position de chef de file de Bombardier en tant que fabricant d'aérostructures et permettra à la Société de tirer parti de sa vaste expertise technique pour soutenir l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500*, et assurer son succès à long terme. Bombardier continuera d'exploiter la chaîne de production et d'intégrer les employés affectés actuellement au programme dans les installations de Triumph à Red Oak, au Texas.

La Société a fait l'acquisition d'actifs nets évalués à environ 100 millions $, soit essentiellement des stocks de produits en cours et des immobilisations corporelles, et a réglé certaines relations préexistantes. Aucun gain ni goodwill n'a été comptabilisé au titre de la transaction. Les actifs acquis et les passifs pris en charge par la Société ont été évalués à leur juste valeur estimée.

21. DETTE À LONG TERME

En mars 2019, la Société a émis, à 99,246 % de leur valeur nominale, des billets de premier rang non garantis totalisant 2 milliards $, portant intérêt à un taux de 7,875 %, échéant le 15 avril 2027.

La Société a affecté le produit net au rachat de la totalité de ses billets de premier rang en circulation d'un montant en capital de 850 millions $, portant intérêt à un taux de 7,75 % et échéant en 2020, pour une contrepartie totale de 890 millions $ au 30 juin 2019, dont une tranche de 176 millions $ a été payée au cours du trimestre clos le 30 juin 2019. En outre, la Société a racheté des billets portant intérêt à un taux de 6,13 % échéant en 2021 d'un montant en capital global de 366 millions € (414 millions $) sur 780 millions €, pour une contrepartie de rachat globale totalisant 401 millions € (450 millions $), et des billets portant intérêt à un taux de 8,75 % échéant en 2021 d'un capital global de 382 millions $ sur 1400 millions $, pour une contrepartie de rachat globale totalisant 422 millions $, ainsi que tous frais connexes. Le solde du produit net a été utilisé pour les besoins généraux de la Société.

22. RÉGIMES À BASE D'ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI
Le nombre d'UAR, d'UAD et d'UAI a varié comme suit :

						Trimestres clos les 30 juin
			2019			2018
	UAR	**UAD**	**UAI**	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	**87 396 331**	**1 101 849**	**—**	66 325 351	1 154 381	20 596 123
Attribuées	**35 858 474**	**—**	**—**	21 995 038	—	—
Annulées	**(2 452 317)**	**—**	**—**	(508 708)	—	(96 922)
Solde à la fin de la période	**120 802 488**	**1 101 849** [(1)]	**—**	87 811 681	1 154 381 [(1)]	20 499 201

						Semestres clos les 30 juin
			2019			2018
	UAR	**UAD**	**UAI**	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	**88 243 098**	**1 101 849**	**—**	67 131 352	1 154 381	20 798 101
Attribuées	**37 275 637**	**—**	**—**	22 163 609	—	—
Annulées	**(4 716 247)**	**—**	**—**	(1 483 280)	—	(298 900)
Solde à la fin de la période	**120 802 488**	**1 101 849** [(1)]	**—**	87 811 681	1 154 381 [(1)]	20 499 201

[(1)] Sur lesquels les droits de 1 101 849 UAD étaient acquis au 30 juin 2019 (1 154 381 au 30 juin 2018).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à respectivement 9 millions $ et 21 millions $ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2019 (respectivement 25 millions $ et 36 millions $ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018).

Régimes d'options d'achat d'actions
Le nombre d'options émises et en cours visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) a varié comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	**2019**	2018
Solde au début de la période	**110 038 407**	116 156 992	**111 545 290**	116 307 725
Attribuées	**27 134 344**	15 421 524	**29 169 916**	15 421 524
Exercées	**(394 736)**	(877 836)	**(1 281 498)**	(941 133)
Annulées	**(1 685 069)**	—	**(4 340 762)**	—
Échues	**—**	(1 168 756)	**—**	(1 256 192)
Solde à la fin de la période	**135 092 946**	129 531 924	**135 092 946**	129 531 924

Une charge de rémunération de 5 millions $ et 10 millions $ a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2019 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 6 millions $ et 11 millions $ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018).

23. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

La variation nette des soldes hors caisse a été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2019	2018	**2019**	2018
Créances clients et autres débiteurs	**(149) $**	(91) $	**(143) $**	(203) $
Stocks	**(182)**	(63)	**(950)**	(419)
Actifs sur contrat	**(151)**	22	**(392)**	(172)
Passifs sur contrat	**391**	544	**657**	499
Autres actifs et passifs financiers, montant net	**193**	(4)	**132**	45
Autres actifs	**(51)**	(92)	**(104)**	2
Fournisseurs et autres créditeurs	**133**	(262)	**306**	105
Provisions	**(364)**	(161)	**(589)**	(501)
Passif lié aux avantages de retraite	**28**	17	**17**	39
Autres passifs	**(96)**	(146)	**(182)**	(225)
	(248) $	(236) $	**(1 248) $**	(830) $

Vente de créances hors bilan
Dans le cours normal de ses affaires, Transport a des facilités, auxquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Des créances totalisant 781 millions € (888 millions $) étaient en cours en vertu de ces facilités au 30 juin 2019 (799 millions € (914 millions $) au 31 décembre 2018 et 907 millions € (1088 millions $) au 1er janvier 2018). Des créances clients de respectivement 520 millions € (584 millions $) et 1039 millions € (1174 millions $) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2019 (respectivement 363 millions € (435 millions $) et 629 millions € (762 millions $) au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018).

Fournisseurs et autres créditeurs
La Société a négocié des délais plus longs de règlement pouvant s'échelonner de 240 à 310 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 836 millions $ et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 4,74 % au 30 juin 2019 (respectivement 839 millions $ et 3,83 % au 31 décembre 2018 et respectivement 575 millions $ et 1,96 % au 1er janvier 2018). Les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais d'origine pour les créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal.

Soldes des contrats
Voir la Note 10 – Soldes des contrats pour plus de détails sur les arrangements aux termes desquels des avances consenties par des tiers sont reçues en échange des droits aux paiements du client.

24. FACILITÉS DE CRÉDIT

En janvier 2019, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 3940 millions € de Transport a été augmenté, pour passer à 3958 millions €. En mars 2019, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3958 millions € (4500 millions $) et de la facilité de lettres de crédit de 361 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2022 et juin 2022. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 689 millions € (783 millions $) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont aussi été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2022 et juin 2022.

Depuis mars 2019, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 361 millions $ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions $, qui sont disponibles pour la Société, à l'exclusion de Transport, oscille actuellement entre 750 millions $ et 1 milliard $ à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les

charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport). De plus, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et des facilités de crédit renouvelable de Transport s'établit à 750 millions € (853 millions $) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données financières distinctes du secteur Transport.

De plus, pour le trimestre clos le 30 juin 2019, la Société a conclu de nouvelles facilités de crédit à court terme non confirmées totalisant 225 millions € (256 millions $) également disponibles comme sources de financement pour BT.

En mai 2019, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 3958 millions € de Transport a été ramené à 3953 millions €.

De plus, voir la Note 16 – Autres passifs financiers.

25. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

La quote-part globale du résultat net des actifs et des passifs des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit au 30 juin 2019 :

	SCAC [1]	**Autres**	**Total**
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**27 $**	**270 $**	**297 $**
Autres actifs courants	**300 $**	**989 $**	**1 289 $**
Actifs non courants	**3 230 $**	**275 $**	**3 505 $**
Passifs courants	**(566) $**	**(869) $**	**(1 435) $**
Passifs non courants	**(1 150) $**	**(140) $**	**(1 290) $**

[1] Au 30 juin 2019, la Société avait investi 460 millions $ dans SCAC en échange de parts sans droit de vote de celle-ci.

La quote-part du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit :

		Trimestre clos le 30 juin 2019			**Semestre clos le 30 juin 2019**	
(Gain) / perte	**SCAC**	**Autres**	**Total**	**SCAC**	**Autres**	**Total**
Résultat net	**9 $**	**(32) $**	**(23) $**	**8 $**	**(48) $**	**(40) $**

		Trimestre clos le 30 juin 2018			Semestre clos le 30 juin 2018	
(Gain) / perte	SCAC	Autres	Total	SCAC	Autres	Total
Résultat net	s. o.	(30) $	(30) $	s. o.	(50) $	(50) $

s. o. : sans objet

26. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les montants de la juste valeur présentés dans les présents états financiers consolidés correspondent à l'estimation de la Société du montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. Il s'agit d'estimations établies à un moment précis qui peuvent être modifiées au cours de périodes de présentation futures en raison des conditions du marché ou d'autres facteurs. La juste valeur est établie au moyen des cours sur le marché principal pour cet instrument auquel la Société a immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart des instruments financiers de la Société. En l'absence d'un marché actif, la Société établit la juste valeur selon des modèles d'évaluation internes ou externes, notamment des modèles stochastiques, des modèles d'établissement de prix d'options et des modèles de flux de trésorerie actualisés. La juste valeur établie selon ces modèles d'évaluation nécessite l'utilisation d'hypothèses à l'égard du montant et du calendrier des flux de trésorerie futurs estimatifs, des taux d'actualisation, de la solvabilité de l'emprunteur, de la valeur future prévue des avions, des probabilités de défaillance, des différentiels de rendement des obligations industrielles standard et du risque de revente. Pour poser ces hypothèses, la Société utilise surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, les différentiels de crédit, les probabilités de défaillance, les taux de change et la volatilité des prix et des taux, selon le cas. Les hypothèses ou les données qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables sont utilisées lorsque des données externes ne sont pas disponibles. Ces calculs représentent les meilleures estimations de la direction. Puisqu'elles sont fondées sur des estimations, les justes valeurs peuvent ne pas être réalisées dans le cadre d'une vente réelle ou d'un règlement immédiat de ces instruments.

Méthodes et hypothèses
Les méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des éléments comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net et à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global sont les suivantes :

Prêts et créances liées à des contrats de location – avions et placements dans des structures de financement – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques et une analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard de taux d'intérêt, de cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, de courbes de taux et de probabilités de défaillance. La Société utilise des données du marché pour établir les ajustements en fonction du risque de revente, et utilise aussi des hypothèses internes qui tiennent compte de facteurs dont les intervenants sur le marché tiendraient compte pour établir le prix de ces actifs financiers. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée. En outre, la Société utilise des courbes de valeur résiduelle d'avions, reflétant des facteurs précis du marché actuel pour les avions et un marché équilibré à moyen et à long terme.

Placements dans des titres – La Société utilise des modèles fondés sur les flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des placements non cotés dans des titres à revenu fixe, en utilisant des données du marché comme les taux d'intérêt.

Créances sur contrats à long terme – La Société a recours aux analyses de flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur en fonction de données du marché pour les taux d'intérêt.

Incitatifs à la location – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques pour estimer la juste valeur des incitatifs à la location engagés relativement à la vente d'avions commerciaux. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard des taux d'intérêt, des cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, des probabilités de défaillance obtenues des agences de notation et des différentiels de crédit de la Société. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée.

Avances gouvernementales remboursables – La Société a recours aux analyses des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur en fonction de données du marché comme les taux d'intérêt et les différentiels de crédit.

Instruments financiers dérivés – La juste valeur des instruments financiers dérivés reflète habituellement les montants estimatifs que la Société recevrait si elle cédait des contrats favorables, c'est-à-dire en tenant compte du risque de crédit de la contrepartie, ou qu'elle devrait verser pour transférer des contrats défavorables, c'est-à-dire en tenant compte du risque de crédit de la Société à la date de clôture. La Société utilise une analyse des flux de trésorerie actualisés et des données du marché comme les taux d'intérêt, les différentiels de crédit et les cours au comptant des monnaies étrangères pour estimer la juste valeur des contrats à terme et des dérivés sur taux d'intérêt.

La Société utilise des modèles d'établissement de prix et des modèles fondés sur les flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des dérivés incorporés selon des données du marché applicables.

Option de conversion – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques pour estimer la juste valeur de l'option de conversion incorporée aux actions convertibles de BT Holdco. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la différence de valeur actuelle entre : le cumul de la préférence en matière de liquidation des actions convertibles d'après le droit à un rendement minimum, et la juste valeur des actions ordinaires, en supposant leur conversion. Cette valeur dépend de l'atteinte par le secteur Transport des mesures incitatives liées à la performance convenues avec la Caisse, du moment d'exercice des droits de conversion et du taux de conversion applicable. Le modèle de simulation génère plusieurs scénarios de rendement du secteur Transport sur la durée prévue de l'option. La juste valeur des actions, en supposant leur conversion, est calculée en utilisant un multiple du RAII qui est basé sur les données du marché, pour établir la valeur de l'organisation. Le taux d'actualisation utilisé est aussi déterminé en utilisant les données du marché. La Société utilise des hypothèses internes pour déterminer la durée de l'instrument et le rendement futur du secteur Transport.

Airbus bénéficie d'un droit d'achat exerçable en tout temps avant la fin de 2025 lié aux parts sans droit de vote de SCAC détenues par Bombardier, pour un montant correspondant au montant investi majoré du rendement préférentiel annuel cumulatif plafonné à 2 %.

Engagements de financement – La limite de rendement des futurs placements de la Société dans des parts sans droit de vote de SCAC représente un passif dérivé qui est comptabilisé à la juste valeur et réévalué chaque période par le biais des charges de financement. Pour estimer la juste valeur du passif dérivé, la Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques qui tiennent compte des placements prévus de Bombardier dans des parts sans droit de vote en raison des besoins en trésorerie de SCAC, du calendrier de ces placements, de la juste valeur de SCAC, de la volatilité attendue de la juste valeur de SCAC et des valeurs relatives des différentes catégories de parts de SCAC.

Parts sans droit de vote de SCAC – La participation de la Société dans les parts sans droit de vote de SCAC est comptabilisée à la juste valeur et réévaluée chaque période par le biais des revenus de financement. La juste valeur reflète le rendement de la Société sur les parts, lequel est plafonné à 2 %, ainsi que le droit d'achat d'Airbus s'y rapportant. Pour estimer la juste valeur des parts sans droit de vote, la Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques qui tiennent compte de la juste valeur de SCAC, de la volatilité attendue de la juste valeur de SCAC et des valeurs relatives des différentes catégories de parts de SCAC.

Les méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des éléments comptabilisés au coût amorti sont les suivantes :

Instruments financiers dont la valeur comptable se rapproche de leur juste valeur – La juste valeur de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances clients et autres débiteurs, de certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, de l'encaisse affectée et des fournisseurs et autres créditeurs, évalués au coût amorti, se rapproche de leur valeur comptable en raison de l'échéance à court terme de ces instruments, ou parce qu'ils portent intérêt à un taux variable, ou parce que les modalités s'y rattachant sont comparables à celles du marché actuel pour des éléments similaires.

Dette à long terme – La juste valeur de la dette à long terme est évaluée à l'aide de cours publiés, lorsqu'ils sont disponibles, ou d'analyses de flux de trésorerie actualisés d'après le taux d'emprunt actuel qui s'applique à des emprunts semblables.

Avances gouvernementales remboursables et coûts non récurrents des fournisseurs – La Société a recours aux analyses des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur en fonction de données du marché comme les taux d'intérêt et les différentiels de crédit.

Hiérarchie des justes valeurs

Les tableaux qui suivent présentent les actifs financiers et les passifs financiers évalués à la juste valeur sur une base récurrente et classés selon la hiérarchie des justes valeurs, comme suit :

- des prix (non ajustés) cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques (Niveau 1);
- des données d'entrée de marché observables autres que les prix cotés visés au Niveau 1, y compris les données indirectement observables (Niveau 2); et
- des données d'entrée relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas basées sur des données observables de marché (Niveau 3).

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement.

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 30 juin 2019 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Instruments financiers dérivés[1]	**213 $**	**— $**	**213 $**	**— $**
Placements dans des titres	**243**	**31**	**212**	**—**
Créance à recevoir d'une partie liée[2]	**460**	**—**	**—**	**460**
Parts sans droit de vote de SCAC	**316**	**—**	**—**	**316**
Créance sur contrat à long terme	**73**	**—**	**73**	**—**
	1 305 $	**31 $**	**498 $**	**776 $**
Passifs financiers				
Avance gouvernementale remboursable[2]	**(460) $**	**— $**	**— $**	**(460) $**
Instruments financiers dérivés[1]	**(681)**	**—**	**(206)**	**(475)**
	(1 141) $	**— $**	**(206) $**	**(935) $**

[1] Les instruments financiers dérivés sont composés de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt et de dérivés incorporés.

[2] La créance à recevoir d'une partie liée correspond à un mécanisme de prêts adossés, intervenu entre la Société et SCAC, portant sur certaines avances gouvernementales remboursables.

Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers du Niveau 3 ont été comme suit pour les trimestres et les semestres indiqués :

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	**Parts sans droit de vote de SCAC**	**Placements dans des structures de financement**	**Incitatifs à la location**	**Option de conversion**	**Engagements de financement**
Solde au 31 décembre 2018	**24 $**	**150 $**	**173 $**	**(53) $**	**(314) $**	**(235) $**
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	**1**	**—**	**7**	**(2)**	**(8)**	**—**
Émissions	**—**	**73**	**—**	**—**	**—**	**—**
Règlements	**—**	**—**	**1**	**4**	**—**	**37**
Incidence des fluctuations de taux de change	**—**	**—**	**—**	**—**	**6**	**—**
Solde au 31 mars 2019	**25 $**	**223 $**	**181 $**	**(51) $**	**(316) $**	**(198) $**
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	**2**	**10**	**8**	**(1)**	**(10)**	**10**
Émissions	**—**	**83**	**—**	**—**	**—**	**—**
Règlements	**—**	**—**	**(2)**	**4**	**—**	**42**
Incidence des fluctuations de taux de change	**—**	**—**	**—**	**—**	**(3)**	**—**
Solde au 30 juin 2019	**27 $**	**316 $**	**187 $**	**(48) $**	**(329) $**	**(146) $**
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente[1]	**(27)**	**—**	**(187)**	**48**	**—**	**—**
Solde au 30 juin 2019	**— $**	**316 $**	**— $**	**— $**	**(329) $**	**(146) $**

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	**Placements dans des structures de financement**	**Incitatifs à la location**	**Fournisseurs et autres créditeurs**	**Option de conversion**
Solde au 1er janvier 2018	47 $	219 $	(122) $	(6) $	(304) $
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	(2)	2	(1)	—	—
Règlements	(20)	(3)	7	6	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(7)
Solde au 31 mars 2018	25 $	218 $	(116) $	— $	(311) $
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	(1)	4	(1)	—	(24)
Règlements	(1)	(5)	15	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	17
Solde au 30 juin 2018	23 $	217 $	(102) $	— $	(318) $
Reclassés en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente[1]	—	—	37	—	—
Solde au 30 juin 2018	23 $	217 $	(65) $	— $	(318) $

[1] Représentent les passifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente à l'égard de la vente de SCAC.

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3
Au moment de l'évaluation des instruments financiers du Niveau 3 à leur juste valeur, certaines hypothèses ne sont pas tirées de données observables de marché. Les hypothèses importantes développées en interne pour les instruments financiers de Niveau 3 des secteurs d'activité aéronautiques ont trait au risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée et aux ajustements aux taux d'actualisation en fonction du risque de revente propre aux actifs financiers de la Société.

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 30 juin 2019 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre B- et CCC+ (B-)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et B- (BB-)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	11,11 %	Entre 2,13 % et 9,95 % (6,68 %)	s. o.

De même, les courbes de valeur résiduelle d'avions constituent des données d'entrée importantes pour l'évaluation de la juste valeur de certains instruments financiers. Ces courbes sont préparées par la direction en fonction d'informations tirées de rapports d'évaluation externes et reflètent des facteurs spécifiques du marché actuel des avions et un marché équilibré à moyen et à long terme.

Le rendement futur projeté du secteur Transport est une donnée importante pour déterminer la juste valeur de l'option au titre du dérivé incorporé aux termes des actions convertibles émises à la Caisse. Le rendement futur projeté du secteur Transport est établi par la direction d'après le budget et le plan stratégique.

Sensibilité à certaines modifications d'hypothèses pour la hiérarchie du Niveau 3
Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 30 juin 2019 :

Incidence sur le RAI			Modification d'hypothèses		
	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour le :				
Gain (perte)	Trimestre clos le 30 juin 2019	Semestre clos le 30 juin 2019	Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	2 $	2 $	(1) $	(1) $	(1) $
Placements dans des structures de financement	3 $	6 $	(4) $	(10) $	(7) $
Incitatifs à la location	— $	(2) $	s. o.	1 $	s. o.

s. o. : sans objet

Option de conversion
Analyse de sensibilité
Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour le semestre clos le 30 juin 2019 de 55 millions $.

Une augmentation de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une augmentation de la juste valeur avec une perte correspondante comptabilisée dans le RAI pour le semestre clos le 30 juin 2019 de 57 millions $.

Engagements de financement et parts sans droit de vote de SCAC
Analyse de sensibilité
Une variation de 5 % de la valeur de SCAC aurait entraîné une variation combinée de la juste valeur avec une incidence correspondante comptabilisée dans les charges de financement et les revenus de financement pour le semestre clos le 30 juin 2019 de 2 millions $.

Une variation de 5 % de la volatilité de la valeur de SCAC aurait entraîné une variation combinée de la juste valeur avec une incidence correspondante comptabilisée dans les charges de financement et les revenus de financement pour le semestre clos le 30 juin 2019 de 42 millions $.

27. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

Le tableau suivant présente le risque éventuel maximal pour chaque groupe important de risques aux :

	30 juin 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	**231 $**	695 $	1 060 $
Crédit	**781**	1 034	1 221
Risques mutuellement exclusifs[1]	**(165)**	(473)	(540)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	**847 $**	1 256 $	1 741 $
Engagements de reprise	**1 196 $**	1 165 $	1 437 $
Obligations de rachat conditionnelles	**82 $**	100 $	143 $
Autres			
Crédit	**48 $**	48 $	52 $

[1] Certaines garanties de valeur résiduelle ne peuvent être exercées que lorsque les garanties de crédit sont arrivées à échéance sans avoir été exercées. Par conséquent, les garanties ne doivent pas être additionnées les unes aux autres aux fins du calcul de l'exposition maximale de la Société.

Les provisions pour pertes prévues totalisant 132 millions $ au 30 juin 2019 (456 millions $ au 31 décembre 2018 et 554 millions $ au 1er janvier 2018) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés de la provision aux garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers. Les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer s'élevaient à 436 millions $ au 30 juin 2019 (172 millions $ au 31 décembre 2018 et 53 millions $ au 1er janvier 2018). De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 48 millions $ au 30 juin 2019 (53 millions $ au 31 décembre 2018 et 122 millions $ au 1er janvier 2018). L'ensemble des postes susmentionnés sont inclus dans les actifs détenus en vue de la vente relativement à l'annonce sur le programme d'avions *CRJ*, à l'exception d'un montant de garanties de crédit et de valeur résiduelle de 412 millions $ à payer, au 30 juin 2019.

La Société s'est engagée à assurer le financement des besoins en trésorerie de SCAC, le cas échéant, au cours de 2019, jusqu'à concurrence de 350 millions $ et jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions $ sur les deux années suivantes, le tout en contrepartie de parts sans droit de vote de SCAC, assorties d'un dividende annuel cumulatif de 2 %. Tout besoin en trésorerie supplémentaire pendant ces périodes sera comblé proportionnellement par la Société, Airbus et IQ, cette dernière pouvant toutefois le faire à sa discrétion. Au 30 juin 2019, la Société avait investi dans SCAC 460 millions $ sur l'engagement initial de 925 millions $ en échange de parts sans droit de vote de SCAC.

Litiges

Dans le cours normal des affaires, la Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires devant diverses cours ou d'autres tribunaux, notamment en matière de responsabilité liée à des produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. L'approche de la Société consiste à se défendre avec vigueur dans ces causes.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 30 juin 2019, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Suède

Depuis le quatrième trimestre de 2016, les autorités policières suédoises mènent une enquête portant sur des allégations à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement et de services de signalisation à Azerbaijan Railways ADY (le « contrat d'ADY »). En octobre 2016, la Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers en comptabilité judiciaire externes, sous la supervision des Affaires juridiques et de conseillers légaux externes. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre une personne qui était alors à l'emploi de la filiale suédoise de la Société, cette personne étant également passible d'accusations de trafic d'influence. Le procès visant ces accusations s'est tenu du 29 août au 20 septembre 2017. Aucune accusation n'a été portée contre la filiale de la Société. La personne qui était alors un employé a été acquittée de toutes les accusations qui pesaient contre elle dans une décision rendue le 11 octobre 2017. Cette décision relative à toutes les accusations a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. Le procès en appel ne devrait pas commencer avant janvier 2020. Cependant, le 19 juin 2019, l'autorité chargée des poursuites a confirmé que l'acquittement lié à l'accusation de trafic d'influence n'est plus porté en appel; par conséquent, l'acquittement lié à cette accusation tient lieu de jugement définitif.

Le contrat d'ADY fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore dans la mesure du possible dans le cadre de l'enquête et de la vérification.

Le 15 novembre 2018, la vice-présidence, Intégrité de la Banque mondiale a envoyé une lettre de demande de justification à Bombardier qui présentait la position de la vice-présidence, Intégrité de la Banque mondiale à l'égard d'allégations de collusion, de corruption, de fraude et d'obstruction relativement au contrat d'ADY. La Société a été invitée à répondre à ces constatations préliminaires et y a répondu. Comme le processus de vérification de la Banque mondiale est soumis à des règles strictes en matière de confidentialité, la Société ne peut que réitérer qu'elle est en profond désaccord avec les allégations et les constatations préliminaires exposées dans la lettre.

L'examen interne de la Société sur les allégations est en cours, mais, selon l'information connue de la Société pour l'instant, rien ne porte à croire qu'un pot-de-vin ait été versé ou offert à un agent public ou que toute autre activité criminelle quelconque impliquant Bombardier ait eu lieu.

Dans le cas de cet examen en cours, la Société a demandé à la Banque mondiale de lui fournir l'information et les documents de la vérification qu'elle a effectuée et elle attend toujours de recevoir ladite information et lesdits documents.

Enquête au Brésil

Le 20 mars 2014, Bombardier Transportation Brasil Ltda (« BT Brésil »), filiale de la Société, a été avisée qu'elle figurait parmi les 18 sociétés et plus de 100 personnes citées dans des procédures administratives entreprises par les autorités gouvernementales au Brésil, incluant le Conseil administratif de défense économique (« CADE ») et le bureau du procureur public de São Paulo, par suite d'enquêtes effectuées par les autorités gouvernementales et dont il a déjà été fait mention, dans le cadre d'allégations de collusion relativement à l'appel d'offres d'approvisionnement en matériel ferroviaire et à la construction et l'entretien de lignes ferroviaires à São Paulo et dans d'autres régions. Depuis la signification des actes de procédures en 2014 visant BT Brésil, l'autorité en matière de concurrence a décidé de séparer les actes de procédures contre 43 personnes à qui, selon elle, il a été difficile de signifier ces actes et elle a aussi présenté des notes techniques additionnelles traitant de diverses objections procédurales soulevées par les sociétés et les personnes défenderesses. BT Brésil a contesté sans succès devant les tribunaux la décision de séparer les actes de procédures contre 43 personnes et les décisions du CADE de restreindre l'accès physique à certains éléments de preuve de nature de comptabilité judiciaire.

Par suite des procédures administratives entreprises par le CADE en 2014, BT Brésil est devenue partie à titre de défenderesse aux procédures judiciaires intentées par le bureau du procureur de l'État de São Paulo à son

encontre et à l'encontre d'autres sociétés pour une prétendue « improbité administrative » à l'égard des contrats de remise à neuf accordés en 2009 par CMSP, soit l'exploitant du métro de São Paulo, et pour « collusion » relativement à un contrat d'entretien de cinq ans conclu en 2002 avec CPTM, soit l'exploitant de transport collectif urbain de São Paulo. En septembre 2015, le bureau du procureur de São Paulo a annoncé une deuxième poursuite collective pour « collusion » en rapport avec le contrat d'entretien de cinq ans couvrant la période 2007 à 2012. En outre, BT Brésil s'est vu signifier un avis en décembre 2014 et fait désormais l'objet d'une poursuite au civil à titre de codéfenderesse, intentée d'abord par le gouvernement de l'État de São Paulo contre Siemens AG à l'automne 2013 et dans laquelle le gouvernement de l'État cherche à recouvrer des pertes attribuables aux prétendues activités de collusion.

Les sociétés trouvées coupables de collusion pourraient faire l'objet d'amendes administratives, de poursuites par l'État en vue du remboursement des coûts excessifs et éventuellement d'une radiation pour un certain temps. La Société et BT Brésil continuent à coopérer dans le cadre des enquêtes relatives aux procédures administratives et ont l'intention de se défendre avec vigueur.

En décembre 2018, le surintendant général du CADE a déposé une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel. Le 18 février 2019, le procureur général du CADE a émis son opinion, qui appuyait en grande partie les recommandations de la surintendance générale. Le 20 juin 2019, la Cour supérieure de Justice du Brésil a consenti à un recours extraordinaire intenté par le CADE pour contrer les effets de certaines injonctions émises par les codéfendants (y compris BT Brésil) et le cas a été ajouté à la séance plénière suivante du conseil d'administration du CADE, un tribunal de la concurrence quasi judiciaire. Le 8 juillet 2019, le conseil d'administration du CADE a rendu une décision de vive voix qui appuyait l'opinion officielle du surintendant général du CADE déposée en décembre 2018. Cette opinion a conclu que tous les codéfendeurs (y compris BT Brésil) avaient eu un comportement anticoncurrentiel et a recommandé la condamnation de toutes les parties faisant l'objet de l'enquête. Dans le cas de BT Brésil, la condamnation comprend une amende de 22 millions réal brésilien (6 millions $), mais pas de radiation. BT Brésil n'a pas été déclaré non admissible à participer à de futurs appels d'offres.

Parallèlement à la poursuite décrite précédemment, la Société a mené un examen interne pour déterminer si un quelconque comportement anticoncurrentiel avait eu lieu. Cet examen n'a pas révélé de preuves de participation à une entente illicite d'attribution de marchés et d'influence du résultat de procédures d'appels d'offres concurrentielles comme l'a allégué l'autorité en matière de concurrence.

La Société est en profond désaccord avec les conclusions du conseil d'administration du CADE et BT Brésil a l'intention de contester cette décision devant des tribunaux compétents en la matière et continue de se défendre vigoureusement contre les allégations.

Transnet

La Société a appris dans différents médias la création d'une commission judiciaire d'enquête sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public, y compris des organes de l'État (la « Commission Zondo »), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. Avant et après la Commission Zondo, des allégations d'irrégularités ont été rapportées dans les médias relativement à des achats multiples concernant la livraison de 1064 locomotives par l'exploitant ferroviaire sud-africain Transnet Freight Rail. Le 7 septembre 2018, Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd. (« BTSA ») a été informé que l'Unité d'enquête spéciale, une agence d'enquête judiciaire au sein du ministère de la Justice d'Afrique du Sud, avait ouvert une enquête relativement à la relocalisation, en 2014, du site d'assemblage de Pretoria à Durban et aux coûts réclamés relativement à cette relocalisation. La Société est en profond désaccord avec ces allégations et continuera de se défendre vigoureusement.

Le 4 février 2019, à la demande du principal conseiller juridique de la Commission Zondo, BTSA a soumis une déclaration écrite confidentielle étayée par des documents justificatifs pour exposer sa position sur les allégations publiques et a demandé l'occasion de présenter publiquement des éléments de preuve à la Commission Zondo. La Commission Zondo a examiné la soumission et les documents fournis. En juin 2019, l'Unité d'enquête spéciale a demandé à BTSA de fournir de l'information et une explication sur les coûts de la relocalisation à Durban. Bien que la déclaration écrite envoyée auparavant à la Commission Zondo ne puisse être transmise à

l'Unité d'enquête spéciale, BTSA a fourni l'information en sa possession relativement à la relocalisation ainsi que l'explication sur les coûts relatifs à cette relocalisation.

Par suite de ces allégations, la Société mène un examen interne par l'intermédiaire de conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'examen est en cours, mais, selon l'information dont la Société dispose en ce moment, rien ne porte à croire que la Société a été impliquée dans une malversation relativement à l'achat par Transnet de 240 locomotives *TRAXX* de Bombardier Transport. Contrairement à ce qui a été rapporté par les médias, le contrat est toujours en vigueur et suit son cours.

Espagne

En décembre 2017, l'autorité en matière de concurrence espagnole (« CNMC ») a effectué une inspection aux bureaux de Bombardier European Investments, S.L.U. (« BEI ») à Madrid. D'après l'ordre d'inspection, l'inspection de la CNMC fait suite à l'information qui lui a été communiquée, selon laquelle de possibles irrégularités avaient eu lieu dans le cadre d'appels d'offres auprès de la Railway Infrastructures Administrator (« ADIF »). Le 2 janvier 2018, BEI a reçu une demande d'information de la CNMC concernant l'organisation juridique et opérationnelle de BEI. BEI coopère avec les autorités dans la mesure du possible. Il n'y a actuellement aucune accusation ni allégation selon lesquelles BEI a enfreint la loi.

Le 28 août 2018, BEI a été informée que le CNMC engageait une procédure contre huit sociétés concurrentes en activité sur le marché espagnol d'équipement de signalisation et quatre administrateurs, notamment BEI et sa société mère, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Aucun administrateur de Bombardier n'a été nommé. L'inclusion de la société mère est courante chez les autorités réglementaires européennes en matière de concurrence lors de la phase initiale des poursuites. Le CNMC a jusqu'au 28 février 2020 pour enquêter et rendre une décision finale sur cette affaire.

La politique de la Société est de se conformer à l'ensemble des lois applicables, notamment les lois antitrust et les lois sur la concurrence. Comme cette enquête préliminaire est encore à un stade précoce, la direction n'est pas en mesure de prévoir sa durée ou son issue, notamment quant au fait de savoir si une division opérationnelle de la Société pourrait être tenue responsable de toute violation de la loi ou quel serait le montant d'une amende éventuelle, si elle était tenue responsable.

La Société mène un examen interne par suite de ces allégations par l'intermédiaire de conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'examen est en cours mais, selon l'information connue de la Société pour l'instant, aucune irrégularité n'a été décelée.

Examen par l'Autorité des marchés financiers (Québec)

En août 2018, à la suite de la publication par Bombardier de ses résultats financiers pour le deuxième trimestre clos le 30 juin 2018, Bombardier a annoncé la mise en place d'un Régime d'aliénation de titres automatique (RATA) permettant l'exercice et la vente ordonnés sur une période de deux ans de titres acquis qui avaient été gagnés par certains membres de la haute direction. Le RATA (semblable à un régime conforme au règlement 10b5-1 de la SEC) visait à permettre aux membres de la haute direction qui, autrement, auraient des fenêtres de négociation restreintes de vendre des titres et de réaliser une rémunération incitative à long terme gagnée d'une façon ordonnée. Les membres de la haute direction admissibles sont les plus susceptibles d'avoir des restrictions sur la négociation de titres en raison de restrictions en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables et des directives internes de Bombardier sur la négociation de titres.

Le RATA a été établi conformément à la législation et aux directives canadiennes sur les valeurs mobilières applicables à un moment (i) où aucune période d'interdiction n'était en vigueur relativement à la négociation de titres de Bombardier, et (ii) où les participants aux termes du RATA ne détenaient aucune information importante inconnue du public relativement à Bombardier et à ses titres et, par conséquent, étaient autorisés à transiger des titres de Bombardier en vertu des lois applicables et des politiques de négociation de Bombardier. Les négociations aux termes du RATA n'ont débuté qu'après une période d'au moins 30 jours suivant l'établissement du RATA.

Le 15 novembre 2018, Bombardier a pris acte de l'annonce par l'Autorité des marchés financiers (Québec) (AMF) selon laquelle elle examinait les questions entourant la mise en place du RATA et les différentes annonces faites depuis par Bombardier.

Bombardier et ses employés (y compris les participants aux termes du RATA) ont collaboré pleinement à l'examen de l'AMF.

Le 26 avril 2019, l'AMF a publié un autre communiqué de presse dans lequel elle a annoncé avoir terminé son examen et avoir conclu que Bombardier et les membres de sa haute direction participant au RATA n'avaient commis aucune infraction ni violé aucune loi en valeurs mobilières lors de la mise en place du RATA. L'AMF a relevé la coopération et la transparence offertes par Bombardier au cours de son examen.

Pour constituer le RATA, Bombardier a été aidée par des conseillers externes et a veillé à ce que le RATA soit fondé sur les meilleures pratiques en la matière et des principes de saine gouvernance et qu'il soit conforme à la législation en valeurs mobilières applicable et aux lignes directrices à cet égard. Cependant, à la lumière de l'évolution rapide de la situation au sein de Bombardier à la suite de la mise en œuvre du RATA, l'AMF a recommandé à Bombardier de reconsidérer le bien-fondé de maintenir le RATA en place. Par suite de cette recommandation, le conseil d'administration de Bombardier, suivant la recommandation de son Comité des ressources humaines et de la rémunération a résilié le RATA conformément à ses modalités.

Recours collectif

Le 15 février 2019, une requête pour autorisation d'exercer un recours conformément à l'article 225.4 de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et une demande d'autorisation de recours collectif ont été déposées contre la Société à la Cour supérieure du Québec, dans le district de Montréal, contre Bombardier Inc. et messieurs Alain Bellemare et John Di Bert (la « Requête ») visant à réclamer des dommages-intérêts d'un montant indéterminé relativement à des représentations d'allégations mensongères et trompeuses sur les activités, l'exploitation, les revenus et les flux de trésorerie disponibles de la Société, notamment une omission alléguée de présentation en temps opportun de faits importants concernant ses prévisions pour 2018. Dans la composante recours collectif de la Requête, le demandeur, Denis Gauthier, cherche à représenter toutes les personnes et entités qui ont acheté ou acquis des titres de Bombardier au cours de la période du 2 août 2018 au 8 novembre 2018 inclusivement, et qui ont détenu certains de ces titres jusqu'au 8 novembre 2018. Le recours conformément à la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et le recours collectif requièrent tous les deux une autorisation de la Cour avant de pouvoir passer à l'étape suivante. D'ici là, aucune créance pécuniaire n'est en cours contre les codéfendeurs dans le cadre de ces poursuites devant les tribunaux.

Bombardier Inc. et messieurs Bellemare et Di Bert contestent cette Requête. Selon le point de vue préliminaire de la Société à ce stade-ci, la possibilité que ces poursuites devant les tribunaux obligent la Société à engager un passif monétaire important semble faible.

Bombardier, Challenger, CRJ, CRJ Series, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, Global, Global 7500, Learjet, Learjet 85, OPTIFLO, Primove et TRAXX sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.