

PREMIER RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre clos le 31 mars 2016

GLOSSAIRE

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	PDB	Points de base
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec; la Caisse	PIB	Produit intérieur brut
CEI	Communauté des États indépendants	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	R.-U.	Royaume-Uni
FTV	Véhicule d'essais en vol	UAD	Unités d'actions différées
GCB	Garantie pour cautionnement bancaire	UAR	Unités d'actions liées au rendement
IAS	Normes comptables internationales	UAI	Unités d'actions incessibles
IASB	International Accounting Standards Board	UGT	Unités génératrices de trésorerie
IFRIC	International Financial Reporting Interpretation Committee		
IFRS	Normes internationales d'information financière		
INS	Information non significative		
MES	Mise en service		
PCGR	Principes comptables généralement reconnus		

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
SOMMAIRE	4
FAITS SAILLANTS	4
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	5
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	8
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	9
STRUCTURE DU CAPITAL	13
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	15
AVIONS D'AFFAIRES	18
AVIONS COMMERCIAUX	23
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIEURIE	30
TRANSPORT	33
AUTRES	39
ARRANGEMENTS HORS BILAN	39
RISQUES ET INCERTITUDES	39
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	39
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	41
TAUX DE CHANGE	41
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	41
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	42
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	43
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	49

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 : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport, reflétant notre structure organisationnelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015.

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie des premiers trimestres 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).

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 est 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 prévisions, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, 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; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité et 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; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités; les liquidités disponibles et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la réalisation de l'investissement par le gouvernement du Québec dans le programme d'avions *C Series* (l'investissement dans le programme *C Series*) et l'utilisation du produit qui en découle; l'incidence de l'investissement dans le programme *C Series* et du placement privé visant une participation minoritaire de la Caisse dans Transport (l'investissement de la Caisse et, avec l'investissement dans le programme *C Series*, les investissements) sur la gamme des possibilités qui s'offrent à nous, y compris notre participation à une future consolidation dans le secteur; la structure du capital et de gouvernance du secteur Transport après l'investissement de la Caisse, et du secteur Avions commerciaux après l'investissement dans le programme *C Series*; l'incidence et les avantages escomptés des investissements sur nos activités, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; et l'incidence de la vente d'une participation sur notre bilan et notre situation financière. La mise en œuvre du regroupement d'actions est assujettie à de nombreuses conditions, y compris, sans s'y limiter, l'approbation de la Bourse de Toronto et celle des actionnaires, et, sous réserve du pouvoir du conseil d'administration, indépendamment de l'approbation du regroupement d'actions par les actionnaires, de déterminer à sa discrétion de ne pas réaliser le regroupement d'actions, sans autre approbation ou action des actionnaires ou préavis donné à ces derniers. Rien ne garantit que le regroupement d'actions sera mis en œuvre comme proposé, s'il l'est, ou que le regroupement d'actions se traduira par le prix de l'action initial postregroupement envisagé pour les actions classe A ou les actions classe B à droits de vote limités.

Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. 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 les résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que la direction juge ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes.

Parmi les facteurs qui 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 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), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à modalités fixes et à la production et à l'exécution de projets; aux pressions sur les flux de trésorerie exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à notre capacité de mettre en œuvre avec succès notre stratégie et notre plan de transformation; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; à l'environnement; à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs; aux ressources humaines; à la fiabilité des systèmes informatiques; à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt; à l'aide du financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), 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 2015. Certaines hypothèses importantes formulées par la direction pour faire des énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter : le fait que la vérification diligente en cours menée par le gouvernement du Québec ne mettra pas au jour des faits ou des circonstances défavorables importants; et le respect de toutes les conditions relatives à la réalisation de l'investissement dans le programme *C Series*, y compris l'obtention des approbations de tiers et des organismes de réglementation et d'autres approbations. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir les rubriques Prévisions et énoncés prospectifs du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2015. Rien ne peut garantir que l'investissement dans le programme *C Series* sera entrepris ou réalisé en totalité ou en partie ou le moment, la taille et le produit d'une telle transaction, qui dépendra de plusieurs facteurs.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent nos attentes 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 31 mars	2016	2015	Écart
Revenus	3 914 \$	4 397 \$	(11) %
RAII	56 \$	228 \$	(75) %
Marge RAI	1,4 %	5,2 %	(380) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	130 \$	237 \$	(45) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	3,3 %	5,4 %	(210) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	219 \$	345 \$	(37) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	5,6 %	7,8 %	(220) pdb
Résultat net	(138) \$	100 \$	ins
RPA dilué (en dollars)	(0,07) \$	0,05 \$	ins
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	(34) \$	170 \$	ins
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	(0,03) \$	0,09 \$	ins
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	294 \$	379 \$	(22) %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(456) \$	(366) \$	(25) %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(750) \$	(745) \$	(1) %
Aux	31 mars 2016	31 décembre 2015	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	58,9 \$	59,2 \$	(1) %
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	4 675 \$	4 014 \$	16 %

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu des facilités de crédit renouvelables.

Principaux faits saillants et événements

- Il était prévu que les revenus diminueraient au premier trimestre de 2016, compte tenu de la décision prise proactivement de réduire les cadences de production des avions d'affaires. L'optimisation de la chaîne d'approvisionnement a retardé la comptabilisation de certains coûts dans Transport et, par conséquent, a retardé la comptabilisation des revenus d'après la comptabilisation des contrats à long terme.
- La cadence de production du programme d'avions *C Series* s'accélère, diluant la marge RAI, comme prévu.
- Malgré l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series* au premier trimestre de 2016, l'amélioration de la variation nette des soldes hors caisse par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent a eu une incidence favorable sur l'utilisation des flux de trésorerie disponibles.
- Liquidités pro forma de 5,4 milliards \$.⁽¹⁾
- Les ententes importantes signées récemment ont renforcé la position des avions *C Series* dans le segment de marché des avions de 100 à 150 sièges :
 - Après le trimestre, en avril 2016, nous avons signé une commande ferme avec Delta Air Lines, Inc. visant 75 avions *CS100*, assortie d'options pour 50 avions *CS100* supplémentaires. Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 5,6 milliards \$;
 - En février 2016, nous avons signé une lettre d'intention avec Air Canada et, au deuxième trimestre de 2016, nous nous attendons à signer une entente d'achat ferme visant 45 avions *CS300*, assortie d'options pour 30 avions *CS300* supplémentaires, y compris des droits de conversion en avions *CS100*. Selon le prix affiché de l'avion *CS300*, la commande ferme prévue est évaluée à 3,8 milliards \$; et
 - Après le trimestre, Air Baltic Corporation AS a converti ses sept dernières options en commandes fermes d'avions *CS300*. Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 506 millions \$.

Selon les prix affichés, la valeur de ces 127 commandes fermes prévues s'élève à 9,9 milliards \$. Ces commandes viennent renforcer la confiance que nous avons en notre plan quinquennal du programme d'avions *C Series*. Parallèlement à la clôture de ces ententes d'achat fermes, nous prévoyons comptabiliser une provision pour contrats déficitaires d'environ 500 millions \$ dans les éléments spéciaux au deuxième trimestre de 2016. Par suite de ces commandes, le programme devrait démarrer garni d'un carnet de commandes fermes visant plus de 300 avions et pouvant atteindre jusqu'à 800 avions au total si l'on tient compte de toutes les options et autres ententes.⁽²⁾ Nous demeurons alignés sur notre objectif d'investir 2,0 milliards \$ dans le programme et d'atteindre le point mort sur la plan des flux de trésorerie disponibles d'ici 2020.

Principaux faits saillants et événements (suite)

- Nous avons conclu la vente, à la Caisse, d'une participation de 30 % dans Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd (BT Holdco), en contrepartie d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. BT Holdco détient pratiquement tous les actifs et les passifs du secteur d'activité Transport de Bombardier, compte tenu de la restructuration d'entreprise. BT Holdco continuera d'être contrôlée par Bombardier Inc. et ses résultats continueront d'être présentés dans nos résultats consolidés.
- Tandis que nous poursuivons la mise en œuvre de notre plan de transformation, nous avons décidé, en février 2016, d'optimiser nos effectifs en combinant réductions des effectifs et embauche stratégique. L'objectif est de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître notre compétitivité. La Société prévoit réduire ses effectifs d'un nombre estimatif de 7000 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017. Les réductions d'effectifs totales visent environ 2000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits, ces dernières réductions n'étant pas affectées à un secteur isolable. Au cours des activités de restructuration, nous prévoyons comptabiliser des charges composées principalement d'indemnités de départ d'environ 250 millions \$ à 300 millions \$ dans les éléments spéciaux, surtout en 2016. Au cours du premier trimestre de 2016, environ 30 % des réductions planifiées ont eu lieu. À ce jour, nous avons comptabilisé des charges de restructuration de 112 millions \$ dans les éléments spéciaux qui comprenaient les réductions d'effectifs réalisées. Ces réductions d'effectifs seront en partie compensées par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération de certains projets et programmes stratégiques à l'échelle mondiale.

⁽¹⁾ Les liquidités pro forma de 5,4 milliards \$ tiennent compte des révisions à nos facilités de crédit renouvelables en avril 2016 et la clôture de l'investissement du gouvernement du Québec dans le programme d'avions *C Series* qui devrait avoir lieu au deuxième trimestre de 2016.

⁽²⁾ Les autres ententes consistent en des commandes conditionnelles, des lettres d'intention, des options et des droits d'achat.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Revenus	3 914 \$	4 397 \$
Coût des ventes	3 488	3 831
Marge brute	426	566
Charges de vente et d'administration	264	276
R et D	60	79
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(14)	(16)
Autres revenus	(14)	(10)
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	130	237
Éléments spéciaux	74	9
RAII	56	228
Charges de financement	170	108
Revenus de financement	(10)	(23)
RAI	(104)	143
Impôts sur le résultat	34	43
Résultat net	(138) \$	100 \$
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(161) \$	98 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	23 \$	2 \$
RPA (en dollars)		
De base et dilué	(0,07) \$	0,05 \$
(en pourcentage des revenus totaux)		
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	3,3 %	5,4 %
RAII	1,4 %	5,2 %

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

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
RAIIA	145 \$	336 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	219 \$	345 \$
Résultat net ajusté	(34) \$	170 \$
RPA ajusté	(0,03) \$	0,09 \$

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux Mesures financières non conformes aux PCGR pour les détails et 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 31 mars	
	2016	2015
Revenus		
Avions d'affaires	1 303 \$	1 537 \$
Avions commerciaux	616	673
Aérostructures et Services d'ingénierie	468	471
Transport	1 880	2 041
Siège social et éliminations	(353)	(325)
	3 914 \$	4 397 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾		
Avions d'affaires	87 \$	107 \$
Avions commerciaux	(66)	(10)
Aérostructures et Services d'ingénierie	35	41
Transport	115	118
Siège social et éliminations	(41)	(19)
	130 \$	237 \$
Éléments spéciaux		
Avions d'affaires	5 \$	11 \$
Avions commerciaux	—	(1)
Aérostructures et Services d'ingénierie	20	(1)
Transport	92	—
Siège social et éliminations	(43)	—
	74 \$	9 \$
RAII		
Avions d'affaires	82 \$	96 \$
Avions commerciaux	(66)	(9)
Aérostructures et Services d'ingénierie	15	42
Transport	23	118
Siège social et éliminations	2	(19)
	56 \$	228 \$

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

Analyse des résultats consolidés

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

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 31 mars	
		2016	2015
Charges de restructuration	1	112 \$	9 \$
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport	2	(38)	—
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse	3	8	—
Perte sur remboursement de dette à long terme	4	—	22
Incidences fiscales des éléments spéciaux		(10)	—
		72 \$	31 \$
Présentés dans			
Éléments spéciaux dans le RAI		74 \$	9 \$
Charges de financement – coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse	3	8	—
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme	4	—	22
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux		(10)	—
		72 \$	31 \$

- En 2016, représente des charges de restructuration de 125 millions \$ en partie compensées par un gain de compression de 13 millions \$ ayant trait à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016.
En 2015, représente des charges de restructuration de 13 millions \$ ayant trait à une réduction des effectifs annoncée en janvier 2015, par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion d'affaires *Learjet 85*, contrebalancées en partie par des ajustements de 4 millions \$ des provisions pour restructuration comptabilisées en 2014.
- Représente des gains de change lié à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille nécessaire pour faciliter le placement dans une participation minoritaire dans Transport.
- Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco.
- Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé 160 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2016, comparativement à 85 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.

L'augmentation de 75 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- une diminution des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (37 millions \$);
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (32 millions \$);
- une hausse de la charge de désactualisation des autres passifs financiers (9 millions \$); et
- des coûts de transactions rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco (8 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une perte sur remboursement de dette à long terme au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent (22 millions \$); et
- une perte nette de financement moins élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (12 millions \$).

Impôts sur le résultat

Pour le premier trimestre clos le 31 mars 2016, le taux d'imposition effectif a été de (32,7) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Le taux d'imposition effectif négatif est principalement attribuable à la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires et à des différences permanentes.

Pour le premier trimestre clos le 31 mars 2015, le taux d'imposition effectif a été de 30,1 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Le taux d'imposition effectif plus élevé était principalement attribuable à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, en partie contrebalancée par l'incidence positive de l'écart des taux d'imposition des filiales étrangères.

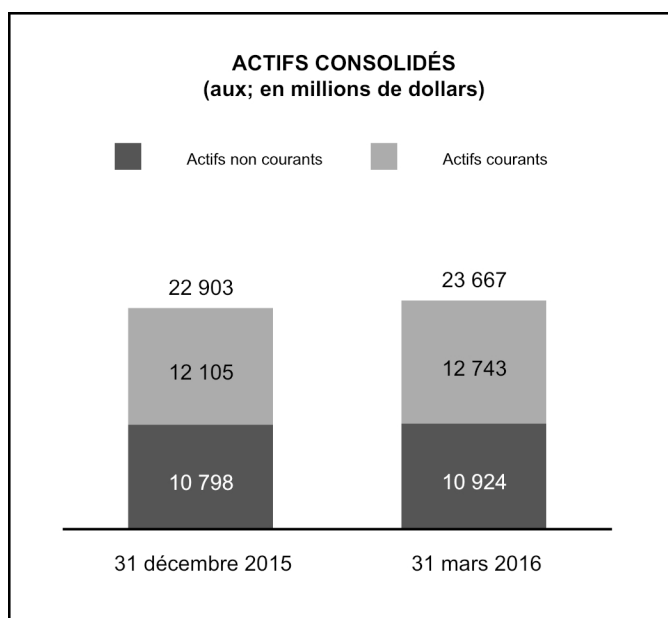
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 764 millions \$ au cours du trimestre, compte tenu d'une incidence positive des taux de change de 145 millions \$. L'augmentation de 619 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 648 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Utilisation des flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails;
- une augmentation de 410 millions \$ des stocks bruts attribuable surtout à l'accélération de la production avant des livraisons dans Transport; et
- une augmentation de 227 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques. Se reporter au tableau Investissements dans le développement des produits des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 265 millions \$ des avances et facturations progressives liées à Transport;
- une diminution de 219 millions \$ des créances clients et autres débiteurs, essentiellement dans Transport; et
- une diminution de 110 millions \$ des autres actifs, attribuable essentiellement à une baisse des actifs au titre des avantages de retraite.

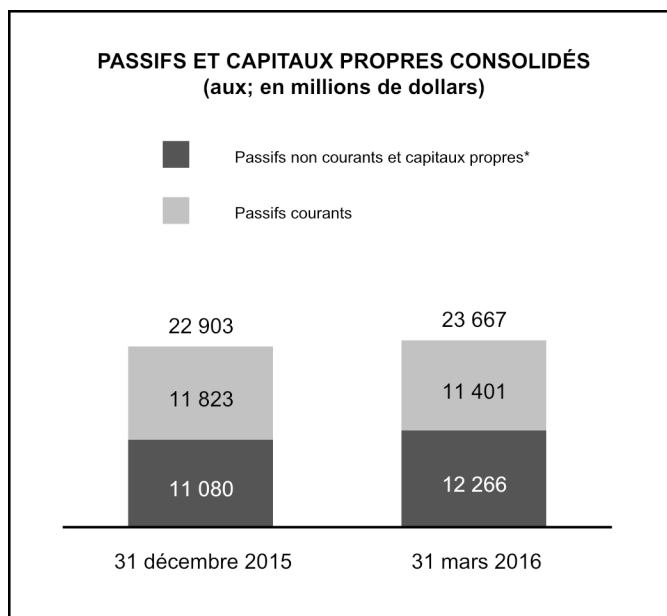


Le total des passifs et des capitaux propres a augmenté de 764 millions \$ au cours du trimestre, compte tenu d'une incidence des taux de change de 145 millions \$. L'augmentation de 619 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une hausse de 668 millions \$ des capitaux propres découlant principalement d'une hausse de 1,3 milliard \$ des participations ne donnant pas le contrôle attribuable à la vente d'actions convertibles de BT Holdco à la Caisse, contrebalancée en partie par la perte de 603 millions \$ attribuable à la réévaluation des régimes à prestations définies; et
- une augmentation de 518 millions \$ du passif lié aux avantages de retraite. Se reporter au tableau Variation du passif net lié aux avantages de retraite pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 284 millions \$ des fournisseurs et autres créditeurs principalement dans Transport et Avions commerciaux; et
- une diminution de 148 millions \$ des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires.



* Comprend un déficit de 3,4 milliards \$ au 31 mars 2016 (déficit de 4,1 milliards \$ au 31 décembre 2015).

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles

Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Résultat net	(138) \$	100 \$
Éléments sans effet de trésorerie		
Amortissement	89	108
Impôts sur le résultat différés	(4)	12
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(14)	(16)
Perte sur remboursement de dette à long terme	—	22
Autres	(4)	1
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	46	4
Variation nette des soldes hors caisse	(431)	(597)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(456)	(366)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(294)	(379)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾	(750)	(745)
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	(203)	(105)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés⁽¹⁾	(547) \$	(640) \$

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs.

La détérioration de 5 millions \$ de l'utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- la diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (298 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- l'écart positif par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (166 millions \$) (voir l'explication ci-après);
- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (85 millions \$); et
- l'augmentation des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (42 millions \$).

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs.

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 31 mars 2016, les sorties de fonds de 431 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- la diminution des fournisseurs et autres créditeurs liée essentiellement aux secteurs Avions commerciaux et Transport;
- la diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires; et
- l'augmentation des stocks du programme d'avions *C Series* découlant de l'accélération de la production, contrebalancée en partie par la dépréciation des premières unités en production.⁽²⁾

En partie contrebalancées par :

- l'augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes; et
- la diminution des créances clients et autres débiteurs de Transport.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2015, les sorties de fonds de 597 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- la diminution des fournisseurs et autres créditeurs liée essentiellement aux secteurs Transport et Avions d'affaires;
- la diminution des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons d'avions d'affaires grands et intermédiaires et des biréacteurs régionaux; et
- l'augmentation des stocks de produits finis d'Avions d'affaires, en raison surtout de l'accroissement des stocks d'avions d'affaires d'occasion.

En partie contrebalancées par :

- l'augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes; et
- la diminution des créances clients et autres débiteurs liée essentiellement au secteur Transport.

⁽²⁾ Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement et les prix de vente des premières unités sont habituellement moins élevés.

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Solde au début du trimestre	2 720 \$	2 489 \$
Produit net de la vente d'une participation minoritaire dans Transport à la Caisse	1 466	—
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(750)	(745)
Dividendes versés sur participations	(42)	—
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(9)	(116)
Remboursements de dette à long terme	(8)	(8)
Dividendes versés	(4)	(5)
Produit net de l'émission de dette à long terme	—	2 218
Produit net de l'émission d'actions	—	822
Variation nette des placements dans des titres DAV	—	(10)
Autres	(14)	88
Solde à la fin du trimestre	3 359 \$	4 733 \$

⁽¹⁾ 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 Utilisation des flux de trésorerie disponibles ci-dessus pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

Le 11 février 2016, nous avons conclu la vente à la Caisse, pour un produit brut de 1,5 milliard \$, d'une participation sous forme d'actions convertibles dans la société de portefeuille nouvellement créée de Transport, Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd (BT Holdco). Les actions de la Caisse sont convertibles en 30 % des actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance. Les fonds provenant de l'investissement ont été distribués à la Société au premier trimestre de 2016 et sont employés aux fins générales de l'entreprise. Les parties ont convenu que Bombardier devrait afficher une situation de trésorerie consolidée à la fin de chaque trimestre d'au moins 1,25 milliard \$. Si la situation de trésorerie de Bombardier tombe en deçà de ce seuil, son conseil d'administration constituera un comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants acceptés par la Caisse, à qui il incombera d'élaborer un plan d'action pour améliorer la trésorerie. La mise en œuvre du plan, une fois acceptée par la Caisse, sera supervisée par ce même comité. Se reporter à la rubrique Vente d'une participation minoritaire dans la section Transport pour plus de détails.

Sources de financement disponibles à court terme

	Liquidités pro forma ⁽¹⁾	31 mars 2016	31 décembre 2015
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 359 \$	3 359 \$	2 720 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	1 088	1 316	1 294
Produit brut prévu de l'investissement du gouvernement du Québec dans le programme d'avions <i>C Series</i>	1 000	—	—
Sources de financement disponibles à court terme	5 447 \$	4 675 \$	4 014 \$

⁽¹⁾ Nos liquidités pro forma de 5,4 milliards \$ tiennent compte des révisions à nos facilités de crédit renouvelables en avril 2016 et la clôture de l'investissement du gouvernement du Québec dans le programme d'avions *C Series* qui devrait avoir lieu au deuxième trimestre de 2016.

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

En mars et en avril 2016, nous avons prolongé les dates d'échéance des facilités de crédit renouvelables non garanties de Transport de 500 millions € (566 millions \$) et de 750 millions \$⁽¹⁾ respectivement jusqu'en octobre 2018 et juin 2019. Également en avril 2016, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € (566 millions \$) de Transport a été accrue, pour passer à 608 millions € (688 millions \$), et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$⁽¹⁾ a été ramenée à 400 millions \$ à la lumière de notre situation de trésorerie actuelle et de l'investissement prévu par le gouvernement du Québec. Ces montants révisés n'étaient pas pris en compte dans les sources de financement à court terme au 31 mars 2016.

En octobre 2015, nous avons conclu un protocole d'entente avec le gouvernement du Québec, qui investira 1,0 milliard \$ dans le programme d'avions *C Series*, en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. La clôture de l'investissement devrait avoir lieu au deuxième trimestre de 2016. Le produit de l'investissement sera affecté entièrement au fonds de roulement du programme d'avions *C Series*. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux pour plus de détails.

⁽¹⁾ Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

Facilités de lettres de crédit

En avril 2016, nous avons prolongé d'une année les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de Transport de 3,64 milliards € (4,1 milliards \$) et de 600 millions \$⁽¹⁾, respectivement jusqu'en mai 2019 et juin 2019, et le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾ a été ramené à 400 millions \$. Nous prévoyons également que le montant confirmé de Transport de 3,64 milliards € (4,1 milliards \$) diminuera à 3,3 milliards € (3,7 milliards \$) au deuxième trimestre de 2016.

⁽¹⁾ Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

Clauses financières restrictives

À compter d'avril 2016, le ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$⁽¹⁾ de dollars sera remplacé par un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA. Les autres clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes et un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport) demeurent inchangées.

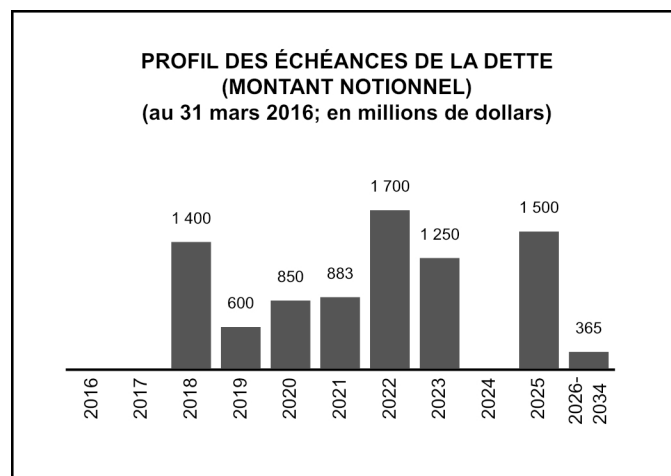
La facilité de lettres de crédit de Transport et la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport continuent d'exiger un seuil minimum de liquidités de 600 millions € (679 millions \$) à la fin de chaque trimestre, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données 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.

⁽¹⁾ Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

Besoins futurs de liquidités

Nos sources de financement disponibles à court terme, ainsi que l'investissement du gouvernement du Québec, nous procurent des liquidités pro forma de 5,4 milliards \$, qui sont suffisantes pour mettre en œuvre notre plan. Outre les investissements de la Caisse et du gouvernement du Québec, nous pouvons recevoir du financement des gouvernements et des contributions des principaux fournisseurs pour certains programmes d'avions, ce qui augmente la souplesse financière, puisque ces parties agissent à titre de partenaires qui partagent les risques. Nous sommes d'avis que ces sources de financement nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2018.



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 ajusté et le RAIIA ajusté excluent des éléments spéciaux comme les charges de restructuration, les charges de dépréciation importantes et leur reprise, et d'autres éléments inhabituels importants qui ne représentent pas notre rendement de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre nos résultats pour la période.

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

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

Ratio de couverture des intérêts

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	31 mars 2016	31 décembre 2015
RAII ajusté ⁽¹⁾	672 \$	777 \$
Intérêts ajustés ⁽¹⁾	588 \$	503 \$
Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés	1,1	1,5

⁽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.

La détérioration du ratio de couverture des intérêts est attribuable à :

- l'augmentation des intérêts ajustés, du fait principalement des intérêts versés sur les billets de premier rang non garantis émis en mars 2015; et
- la baisse du RAII ajusté, attribuable à la diminution du RAII avant éléments spéciaux (se reporter à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur pour plus de détails).

Ratio du levier financier

	Aux, et pour les périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	31 mars 2016	31 décembre 2015
Dette ajustée ⁽¹⁾	9 305 \$	9 289 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	1 151 \$	1 278 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RIIA ajusté	8,1	7,3

⁽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.

La détérioration du ratio du levier financier découle de la diminution du RIIA ajusté, attribuable essentiellement à la baisse du RII ajusté (voir l'explication ci-dessus).

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 séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,5 milliards \$ au 31 mars 2016 (1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015). 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 640 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 2015	1 908 \$ ⁽¹⁾
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	638
Fluctuations des taux de change	102
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(99)
Cotisations de la Société	(76)
Coût des services	54
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	17
Autres	4
Solde au 31 mars 2016	2 548 \$⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 167 millions \$ au 31 mars 2016 (251 millions \$ au 31 décembre 2015).

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	
RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
RAII avant éléments spéciaux	RAII excluant l'incidence des charges de restructuration, des charges de dépréciation importantes et leurs reprises, et d'autres éléments inhabituels importants.
RAIIA avant éléments spéciaux	RAII avant éléments spéciaux, amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
Résultat net ajusté	Résultat net, compte non tenu des éléments spéciaux, de la charge de désactualisation des obligations nette au titre des avantages de retraite, de certains gains et pertes nets découlant des modifications de l'évaluation des provisions et des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net et de l'incidence fiscale connexe de ces éléments.
RPA ajusté	RPA calculé d'après le résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. au moyen de la méthode du rachat d'actions en tenant compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, déduction faite des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles.
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés ou reçus	Flux de trésorerie disponibles (utilisation), excluant les montants versés et reçus au titre des intérêts et des impôts sur le résultat, comme présentés dans les états des flux de trésorerie consolidés.
Dette ajustée	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 obligations au titre des transactions de cession-bail et la valeur actuelle nette des obligations au titre des contrats de location simple.
RAII ajusté	RAII avant éléments spéciaux, plus l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple, et 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 ajusté	RAII ajusté, plus l'amortissement, les charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et l'ajustement pour l'amortissement afin de tenir compte des contrats de location simple.
Intérêts ajustés	Intérêts versés, d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés, plus la charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail et l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple.

Nous croyons que la présentation de certaines mesures financières non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs de notre rapport financier intermédiaire de mieux comprendre nos résultats et les tendances connexes et accroît la transparence et la clarté de nos résultats de base. C'est pourquoi un grand nombre d'utilisateurs du rapport de gestion analysent nos résultats d'après ces mesures de rendement. Le RAII avant éléments spéciaux, le RAIIA avant éléments spéciaux, 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. Nous sommes d'avis que ces mesures aident les utilisateurs de notre 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.

Les mesures financières non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés intermédiaires, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les IFRS. L'exclusion de certains éléments des mesures de rendement non conformes aux PCGR ne signifie pas que ces éléments sont nécessairement ponctuels. De temps à autre, nous pouvons exclure d'autres éléments si nous croyons que, ce faisant, cela améliore la transparence et la comparabilité de l'information. 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.

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 avant éléments spéciaux et RAII - se reporter au tableau Résultats opérationnels des secteurs et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés; et
- utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés, 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 avant éléments spéciaux et du RAIIA, par rapport au RAII

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
RAII	56 \$	228 \$
Amortissement	89	108
RAIIA	145	336
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	74	9
RAIIA avant éléments spéciaux	219 \$	345 \$

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Trimestres clos les 31 mars			
	2016		2015	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(138) \$		100 \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	74	0,03 \$	9	0,01 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse	8	0,00	—	—
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	15	0,01	21	0,01
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	17	0,01	19	0,01
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	22	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et autres éléments d'ajustement	(10)	(0,01)	(1)	0,00
Résultat net ajusté	(34) \$		170 \$	

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
RPA dilué	(0,07) \$	0,05 \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,04	0,04
RPA ajusté	(0,03) \$	0,09 \$

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

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

	Aux	
	31 mars 2016	31 décembre 2015
Dette à long terme	9 051 \$	8 979 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(410)	(386)
Dette à long terme, montant net	8 641	8 593
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽¹⁾	542	563
Obligations au titre des transactions de cession-bail	122	133
Dette ajustée	9 305 \$	9 289 \$

⁽¹⁾ Actualisées en utilisant le taux moyen des obligations du Trésor américain à cinq ans plus l'écart de taux moyen, étant donné notre cote de crédit, pour la période correspondante.

Rapprochement du RAlIA ajusté et du RAlI ajusté, par rapport au RAlI

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	31 mars 2016	31 décembre 2015
RAlI	(5 010) \$	(4 838) \$
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	5 457	5 392
Intérêts reçus	156	156
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	69	67
RAlI ajusté	672	777
Amortissement	419	438
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple ⁽³⁾	60	63
RAlIA ajusté	1 151 \$	1 278 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	31 mars 2016	31 décembre 2015
Intérêts versés	511 \$	427 \$
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	69	67
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	8	9
Intérêts ajustés	588 \$	503 \$

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour plus de détails sur les éléments spéciaux pour les trimestres clos les 31 mars 2016 et 2015. Les éléments spéciaux des deuxième, troisième et quatrième trimestres de 2015 ont trait aux charges de dépréciation et autres charges du programme d'avions *C Series*, du programme d'avion *Learjet 85*, du programme d'avion *CRJ1000* et de la gamme d'avions *Learjet*; à une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle et à une perte sur certains instruments financiers; à la radiation de frais différés; à la résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution; et à une provision liée à un litige fiscal.

⁽²⁾ 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 à cinq ans plus l'écart moyen des swaps sur défaillance de crédit pour les périodes connexes, étant donné notre cote de crédit.

⁽³⁾ Représente l'amortissement linéaire du montant inclus dans la dette ajustée 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 31 mars	2016	2015	Écart
Revenus	1 303 \$	1 537 \$	(15) %
Livraisons d’avions (en unités)	31	45	(31) %
Commandes nettes (en unités)	40	19	111 %
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽¹⁾	1,3	0,4	0,9
RAII	82 \$	96 \$	(15) %
Marge RAI	6,3 %	6,2 %	10 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	87 \$	107 \$	(19) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	6,7 %	7,0 %	(30) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	112 \$	149 \$	(25) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	8,6 %	9,7 %	(110) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	153 \$	159 \$	(4) %
Aux	31 mars 2016	31 décembre 2015	
Caractéristiques (en milliards de dollars)	17,3 \$	17,2 \$	1 %

⁽¹⁾ Ratio des commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d’avions, en unités.

⁽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 la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Principaux faits saillants et événements

- La performance reliée aux revenus et aux livraisons correspondait aux prévisions pour le premier trimestre de 2016, reflétant la décision proactive de réduire les cadences de production.
- Les solides activités de vente au cours du trimestre ont généré des commandes nettes de 40 avions pour un ratio de nouvelles commandes sur livraisons de 1,3. Ces commandes incluent une commande ferme pour 20 avions *Challenger 350* d’un client préférant garder l’anonymat, évaluée à 534 millions \$ au prix affiché.
- La marge RAI avant éléments spéciaux a été essentiellement préservée par rapport à celle du trimestre correspondant de l’exercice précédent, malgré la baisse des volumes, reflétant l’incidence positive de l’amélioration de notre modèle d’affaires et de nos activités de transformation.
- Tandis que nous poursuivons la mise en œuvre de notre plan de transformation, en février 2016, nous avons décidé d’optimiser nos effectifs en combinant réductions des effectifs et embauche stratégique. L’objectif est de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d’affaires actuels et accroître notre compétitivité. Avions d’affaires prévoit réduire ses effectifs d’un nombre estimatif de 500 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017. Au cours du premier trimestre de 2016, environ 80 % des réductions prévues ont été réalisées. À ce jour, nous avons comptabilisé des charges de restructuration de 5 millions \$ dans les éléments spéciaux, qui comprenaient les réductions des effectifs réalisées.
- En mars 2016, l’avion *Challenger 650* a reçu la pleine homologation de type de l’Agence européenne de sécurité aérienne (EASA). L’avion a reçu la certification de type de Transports Canada et de la Federal Aviation Administration en novembre 2015 et est entré en service au quatrième trimestre de 2015.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Le marché des avions d'affaires continue d'annoncer des défis à court terme. Le taux de croissance du PIB mondial et les indicateurs du marché, comme l'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires* et les niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, indiquent un retard de la relance et la prolongation de la faiblesse du marché. Toutefois, nous gardons confiance en le potentiel de l'industrie des avions d'affaires, étant donné les perspectives solides des facteurs de croissance de la demande de biréacteurs d'affaires.

Au premier trimestre de 2016, les marchés émergents comme la Chine, l'Amérique latine (surtout le Brésil) et la Russie sont demeurés au ralenti en raison de l'incertitude économique et des enjeux géopolitiques. Les commandes demeurent alimentées par des marchés établis comme l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest. En 2016, l'économie mondiale devrait croître à un taux de 2,3 %, soit une augmentation légèrement inférieure à celle de 2,5 % en 2015.⁽¹⁾

La confiance de l'industrie⁽²⁾ a continué à diminuer depuis la fin de 2015 et demeure sous le seuil de stabilité du marché, à son niveau le plus bas depuis 2009. Le recul de l'indice de confiance au premier trimestre de 2016 découle essentiellement de la perte de confiance relative aux niveaux des stocks.⁽³⁾

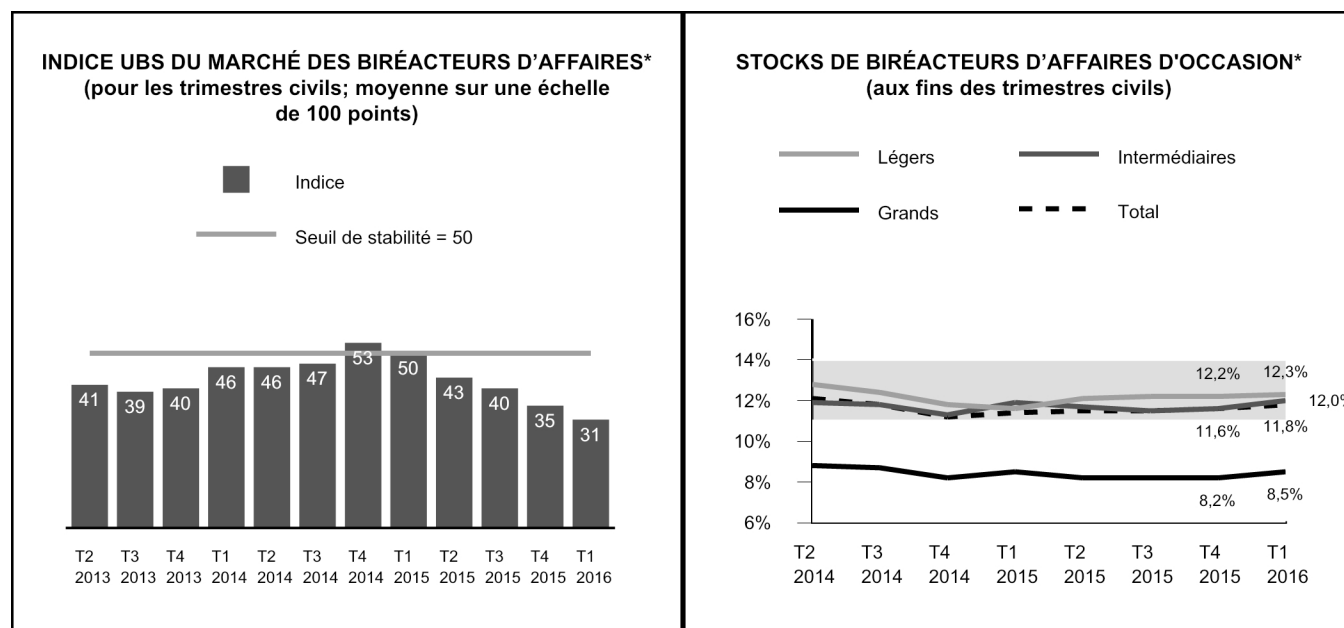
Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service a légèrement augmenté au premier trimestre de 2016 et s'établissait à 11,8 % au 31 mars 2016. À notre avis, ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la fourchette normale pour l'ensemble du marché.

Comme l'indiquent les graphiques ci-après, dans l'ensemble, l'utilisation des biréacteurs d'affaires aux États-Unis et en Europe est demeurée stable par rapport à celle des périodes correspondantes des trois dernières années.

⁽¹⁾ Selon le rapport sur les données économiques mondiales d'Oxford Economics au 12 avril 2016.

⁽²⁾ Mesurée par l'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires.

⁽³⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par UBS et publié en mars 2016.



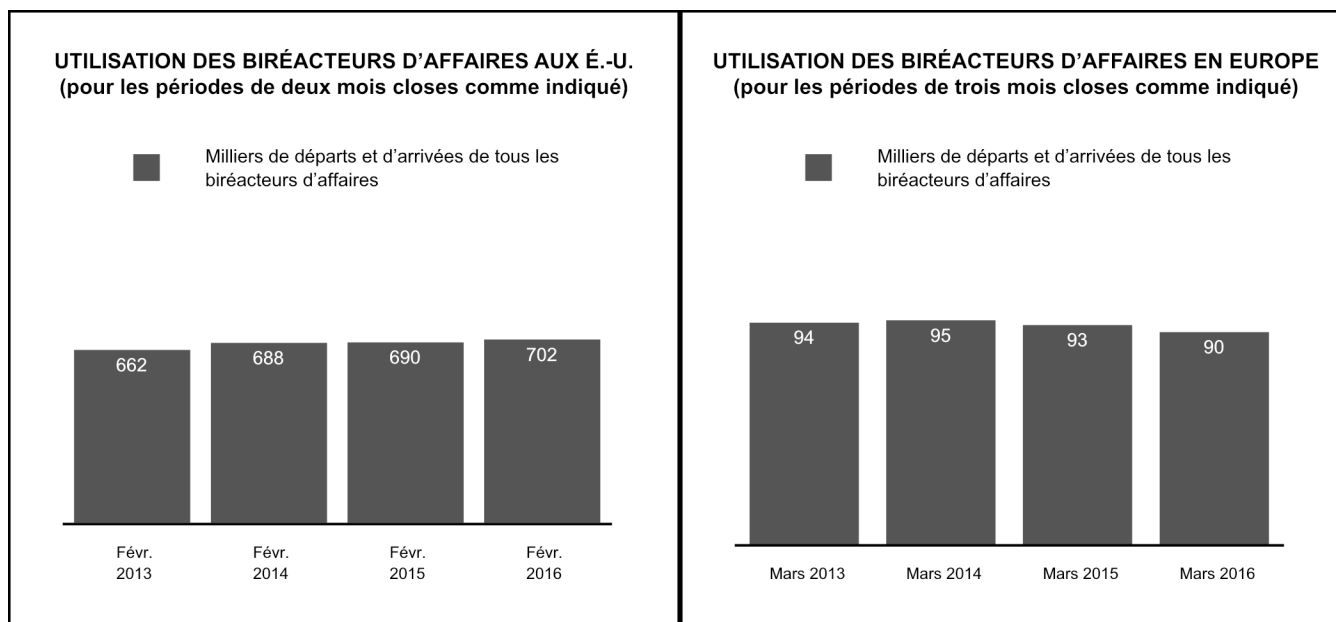
Source : UBS

* L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages bimestriels menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.

Sources : JETNET et Ascend

* En pourcentage de la flotte de biréacteurs d'affaires, à l'exclusion des biréacteurs très légers.

La zone ombragée indique ce que nous considérons comme la fourchette normale du total de 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 31 mars	
	2016	2015
Revenus	1 303 \$	1 537 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	112 \$	149 \$
Amortissement	25	42
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	87	107
Éléments spéciaux	5	11
RAII	82 \$	96 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	6,7 %	7,0 %
Marge RAII	6,3 %	6,2 %

⁽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.

Revenus

La baisse de revenus de 234 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par la baisse prévue du nombre de livraisons dans toutes les catégories d'avions d'affaires.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2016 représente des charges de restructuration liées à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016.

Les éléments spéciaux pour le trimestre clos le 31 mars 2015 sont liés à :

- une charge de restructuration de 13 millions \$ découlant de la réduction des effectifs de 1000 employés à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux É.-U., liée au programme d'avion d'affaires *Learjet 85*;
- en partie contrebalancée par un ajustement de 2 millions \$ d'une provision pour restructuration comptabilisée en 2014.

Marge RAII

La marge RAII du trimestre a augmenté de 0,1 point de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAII avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre a diminué de 0,3 point de pourcentage, essentiellement en raison de :

- la diminution des marges tirées des avions d'affaires, y compris une dépréciation des stocks d'avions de la catégorie des avions légers, en partie contrebalancée par une combinaison favorable de livraisons d'avions; et
- la moins bonne absorption des charges de vente et d'administration.

En partie contrebalancées par :

- des marges plus élevées sur les activités de services à la clientèle; et
- l'incidence favorable de l'amélioration du modèle d'affaires relative aux activités liées aux avions d'occasion.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Outillage des programmes ⁽¹⁾	162 \$	158 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	1	2
	163 \$	160 \$
En pourcentage des revenus	12,5 %	10,4 %

Les additions à l'outillage des programmes sont essentiellement liées au développement du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*.

Au 31 mars 2016, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽³⁾ s'établissait à 2,2 milliards \$, comparativement à 2,0 milliards \$ au 31 décembre 2015.

⁽¹⁾ Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 25 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2016 (26 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015), 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 180 millions \$ au 31 mars 2016 (157 millions \$ au 31 décembre 2015).

Le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*

Nous continuons à concentrer nos efforts sur le programme d'essais en vol afin de mettre sur le marché l'avion *Global 7000* définissant la norme de sa catégorie de marché. La fabrication des véhicules d'essais en vol (FTV) *Global 7000* continue de progresser, ainsi que l'intégration des systèmes et les essais statiques. Tous les composants structurels du FTV1 sont assemblés. Le FTV2 et le FTV3 sont en assemblage final, l'assemblage de composants structurels importants étant réalisé, notamment les sections arrière, centrale et avant du fuselage, l'aile et le poste de pilotage. Le FTV final en est à divers stades de production et d'assemblage.

Les essais en vue de l'obtention de la licence de sécurité aérienne sont en cours. Le développement du moteur par notre fournisseur progresse bien.

Nous utilisons une technologie du plus haut calibre durant tout le processus de fabrication du programme des avions *Global 7000* et *Global 8000*. La chaîne d'assemblage final à Toronto, au Canada, comprend un système automatisé de positionnement de dernière génération utilisant des mesures guidées par laser permettant de raccorder la structure d'aile au fuselage avec un très grand degré de précision.

La MES de l'avion *Global 7000* est prévue pour le deuxième semestre de 2018.

Livraisons d'avions

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Légers		
<i>Learjet 70/75</i>	1	9
Intermédiaires		
<i>Challenger 350</i>	14	14
<i>Challenger 605/650</i>	2	5
Grands		
<i>Global 5000/Global 6000</i>	14	17
	31	45

Commandes d'avions

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Commandes brutes	57	31
Annulations	(17)	(12)
Commandes nettes	40	19

Le nombre de nouvelles commandes du trimestre clos le 31 mars 2016 est plus élevé que celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, surtout dans la catégorie des avions intermédiaires. Au cours du premier trimestre de 2016, un client préférant garder l'anonymat a signé une commande ferme pour 20 avions *Challenger 350*. Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 534 millions \$.

Les annulations du trimestre clos le 31 mars 2016 comprennent 13 annulations découlant de la restructuration de deux ententes commerciales liées à la vente d'avions, alors que nous poursuivons l'amélioration de notre modèle d'affaires pour améliorer notre rentabilité à long terme. Au cours du trimestre clos le 31 mars 2015, neuf commandes ont été annulées relativement au programme *Learjet 85*.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	31 mars 2016	31 décembre 2015
	17,3 \$	17,2 \$

La hausse du carnet de commandes au 31 mars 2016 reflétait un ratio de nouvelles commandes sur livraisons supérieur à 1,0. 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.

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Trimestre clos les 31 mars	
	2016	2015
Commandes nettes	40	19
Livraisons	31	45
	1,3	0,4

⁽¹⁾ Ratio des commandes nettes reçues sur les livraisons d'avions, en unités.

AVIONS COMMERCIAUX

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2016	2015	Écart
Revenus	616 \$	673 \$	(8) %
Livraisons d'avions (en unités)	20	23	(13) %
Commandes nettes (en unités)	2	25	(92) %
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽¹⁾	0,1	1,1	(1,0)
RAII	(66) \$	(9) \$	(633) %
Marge RAI	(10,7) %	(1,3) %	(940) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(66) \$	(10) \$	(560) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(10,7) %	(1,5) %	(920) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(40) \$	18 \$	ins
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(6,5) %	2,7 %	ins
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	113 \$	194 \$	(42) %
Aux	31 mars 2016	31 décembre 2015	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	11,1 \$	11,5 \$	(3) %

⁽¹⁾ Ratio des commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

⁽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 la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Principaux faits saillants et événements

- La cadence de production du programme d'avions *C Series* s'accélère, diluant la marge RAI, comme prévu.
- Au premier trimestre de 2016, l'utilisation des flux de trésorerie disponibles liée au programme d'avions *C Series* s'est élevée à environ 200 millions \$ et demeure conforme à notre objectif de 1,0 milliard \$ au titre de l'utilisation des flux de trésorerie disponibles pour le programme en 2016.
- Les ententes importantes signées récemment ont renforcé la position du programme d'avions *C Series* dans le segment de marché des appareils de 100 à 150 sièges :
 - Après le trimestre, en avril 2016, nous avons signé une commande ferme avec Delta Air Lines, Inc., visant 75 avions *CS100*, assortie d'options pour 50 avions *CS100* supplémentaires. Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 5,6 milliards \$.
 - En février 2016, nous avons signé une lettre d'intention avec Air Canada et, au deuxième trimestre de 2016, nous nous attendons à signer une entente d'achat ferme visant 45 avions *CS300*, assortie d'options pour 30 avions *CS300* supplémentaires, y compris des droits de conversion en avions *CS100*. Selon le prix affiché de l'avion *CS300*, la commande ferme prévue est évaluée à 3,8 milliards \$; et
 - Après le trimestre, Air Baltic Corporation AS a converti ses sept options restantes en commandes fermes d'avions *CS300*. Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 506 millions \$.

Selon les prix affichés, la valeur de ces 127 commandes fermes prévues s'élève à 9,9 milliards \$ et n'était pas comprise dans le carnet de commandes au 31 mars 2016. Ces commandes viennent renforcer la confiance que nous avons en notre plan quinquennal du programme d'avions *C Series*. Parallèlement à la clôture de ces ententes d'achat fermes, nous prévoyons comptabiliser une provision pour contrats déficitaires d'environ 500 millions \$ dans les éléments spéciaux au deuxième trimestre de 2016. Compte tenu de ces commandes, le carnet de commandes fermes devrait viser plus de 300 avions au moment de la MES des avions du programme, et jusqu'à 800 avions au total en comptant les options et autres ententes.⁽¹⁾ Nous demeurons alignés sur notre objectif d'investir 2,0 milliards \$ dans le programme et d'atteindre le point mort sur la plan des flux de trésorerie disponibles d'ici 2020.

- Nous continuons à nous préparer en vue de la MES de l'avion *CS100*, dont la première livraison à Swiss International Air Lines (SWISS) est prévue en juin 2016.

⁽¹⁾ Les autres ententes consistent en des commandes conditionnelles, des lettres d'intention, des options et des droits d'achat.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Depuis le début de 2016, la tendance à la hausse de la demande de transport aérien des sociétés aériennes commerciales, mesurée par les revenus passagers-kilomètres (« RPK »)⁽¹⁾, demeure forte par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente.

Le transport aérien commercial régulier national et international prévu, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 7,4 % et 8,1 % depuis le début de l'année jusqu'en février 2016 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les sociétés aériennes commerciales à l'échelle mondiale ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges⁽²⁾ de respectivement 79,3 % et 77,8 % depuis le début de l'année jusqu'en février 2016, en hausse par rapport aux coefficients de respectivement 78,9 % et 77,7 % enregistrés pour la période correspondante de 2015. Les transporteurs aériens ont augmenté leur capacité à un rythme inférieur à celui de la demande.⁽³⁾

En particulier, les hausses enregistrées par les marchés du transport aérien commercial national aux États-Unis, en Chine et en Inde représentent la plus grande partie de la croissance de 7,4 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les hausses enregistrées par les marchés du transport aérien commercial international en Asie-Pacifique, en Europe et au Moyen-Orient représentent la plus grande partie de la croissance de 8,1 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente.⁽³⁾

Le trafic-passagers régional, mesuré par les RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U.⁽⁴⁾ et de leurs affiliés, qui représentent une partie importante du trafic-passagers aérien régional aux É.-U., le principal marché de Avions commerciaux, a augmenté de 1,4 % depuis le début de l'année jusqu'en mars 2016, en regard de celui de la période correspondante de l'année précédente. Ces transporteurs ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 77,1 % depuis le début de l'année jusqu'en mars 2016, par rapport à 78,3 % pour la période correspondante de 2015.

La faiblesse persistante des prix du pétrole brut devrait aider à soutenir la croissance et la demande de transport aérien en 2016.⁽³⁾⁽⁵⁾ Même si certaines sociétés aériennes pouvaient reporter leur décision de renouveler leur flotte à court terme, la baisse du prix du carburant devrait continuer à favoriser la rentabilité des sociétés aériennes, leur donnant l'occasion de réinvestir dans leurs flottes. La volatilité élevée des prix du pétrole brut devrait entraîner une demande soutenue d'avions plus écoénergétiques. Les questions relatives à l'environnement et les réglementations, ayant notamment trait à la qualité de l'air à l'échelle locale, aux émissions des avions et au bruit ambiant, conjuguées à l'engagement de l'industrie du transport aérien en vue d'une réduction des émissions de carbone, devraient accélérer le retrait des anciens modèles d'avions moins écoénergétiques à l'échelle mondiale.

⁽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⁾ 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.

⁽³⁾ D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* du mois de février 2016 de l'IATA.

⁽⁴⁾ Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines et Alaska Air.

⁽⁵⁾ D'après le rapport *Airline Financial Monitor* de février-mars 2016 de l'IATA.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Revenus	616 \$	673 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(40) \$	18 \$
Amortissement	26	28
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(66)	(10)
Éléments spéciaux	—	(1)
RAII	(66) \$	(9) \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(10,7) %	(1,5) %
Marge RAII	(10,7) %	(1,3) %

⁽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.

Revenus

La diminution de 57 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable au nombre moins élevé de livraisons d'avions, en partie contrebalancé par la hausse des revenus tirés des ventes d'avions d'occasion.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2015 était lié à un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée en 2014.

Marge RAII

La marge RAII du trimestre a diminué de 9,4 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAII avant éléments spéciaux pour le trimestre a diminué de 9,2 points de pourcentage essentiellement en raison de :

- l'augmentation des pertes du programme d'avions *C Series*, essentiellement liées aux premières unités en production⁽¹⁾; et
- la diminution des marges tirées des livraisons d'avions.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des charges de R et D, essentiellement en raison de la baisse de la valeur comptable des coûts de développement de la gamme d'avions *CRJ*.

⁽¹⁾ Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion exigent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement et les prix de vente des premières unités sont habituellement moins élevés.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Outillage des programmes ⁽¹⁾	95 \$	188 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	1	1
	96 \$	189 \$
En pourcentage des revenus	15,6 %	28,1 %

Les additions à l'outillage des programmes sont essentiellement liées au développement du programme d'avions *C Series*.

Au 31 mars 2016, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions commerciaux⁽³⁾ s'établissait à 2,0 milliards \$, comparativement à 1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015.

⁽¹⁾ Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 5 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2016 (20 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015), 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 commerciaux totalisaient 296 millions \$ au 31 mars 2016 (294 millions \$ au 31 décembre 2015).

Le programme d'avions *C Series*

Avion CS100

En décembre 2015, l'avion *CS100* a obtenu la certification de type de Transports Canada. À la suite de l'achèvement réussi des activités d'évaluation d'itinéraires en Europe de l'avion *CS100* en mars 2016, la livraison du premier avion *C Series* est en bonne voie d'être effectuée en juin 2016.

En février 2016, l'équipe de SWISS a achevé la phase initiale de formation sur place pour les pilotes, ainsi que pour les équipes au sol et de maintenance. Le premier avion *CS100* à être livré à SWISS a été mis sous tension, mettant en marche le circuit électrique et les systèmes de l'avion pour la première fois.

Avion CS300

L'avion *CS300* est en voie d'obtenir son certificat de type vers la mi-année 2016. La MES de l'avion *CS300* est prévue pour le deuxième semestre de 2016. Le premier avion *CS300* du client de lancement, airBaltic de Lettonie, est maintenant en production.

Le premier FTV *CS300* est mis à niveau avec les versions les plus récentes du matériel et des logiciels, et continue d'être soumis aux essais planifiés, notamment les essais de flottement, de maniement, de performance de croisière, de décollage et d'atterrissage par vent de travers, de freinage et d'anti-dérapiage. Le deuxième FTV *CS300*, dernier véhicule d'essais en vol, doté d'un aménagement intérieur complet, s'est joint à la flotte d'essais en vol à la suite de son vol inaugural en mars 2016. Ce FTV est affecté à l'homologation de la cabine et de l'aménagement intérieur.

Résultats de performance

Les résultats de performance des essais en vol et des essais structuraux des avions ont dépassé les objectifs initiaux en matière de consommation de carburant, de charge utile, de distance franchissable et de performances sur piste. Tous les avions se sont révélés d'une fiabilité élevée.⁽¹⁾

Accélération de la cadence de production et état de préparation à la MES

L'accélération de la cadence vers la production à plein régime du programme d'avions *C Series* a commencé. La production accélérée, y compris celle des unités destinées à l'exploitant de lancement SWISS, progresse comme prévu dans les nouvelles installations d'assemblage de Mirabel, au Canada.

⁽¹⁾ Principaux objectifs de performance, sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en production, sur des vols de 500 milles marins. Se reporter à la mise en garde relative au programme d'avions *C Series* à la fin du présent rapport de gestion.

Le simulateur de vol complet de l'avion *CS100* jouera un rôle important dans la formation des pilotes de cet avion de conception entièrement nouvelle. Transports Canada, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) ont octroyé une qualification provisoire de niveau C au simulateur de vol. Les activités de soutien à la clientèle s'accroissent en préparation pour la première livraison.

Livraisons d'avions

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Biréacteurs régionaux		
<i>CRJ700</i>	—	1
<i>CRJ900</i>	12	13
<i>CRJ1000</i>	2	1
Biturbopropulseurs		
<i>Q400</i>	6	8
	20	23

Commandes d'avions

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Biréacteurs régionaux		
<i>CRJ900</i>	2	7
Biturbopropulseurs		
<i>Q400</i>	—	18
	2	25

La diminution du nombre de commandes nettes pour le trimestre clos le 31 mars 2016 par rapport à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent est principalement attribuable aux commandes importantes de Chorus Aviation Inc. portant sur 13 avions *Q400* et de Mesa Airlines portant sur 7 avions *CRJ900* reçues au cours du premier trimestre de 2015.

Le 17 février 2016, nous avons signé une lettre d'intention avec Air Canada et, au cours du deuxième trimestre de 2016, nous prévoyons signer une entente d'achat ferme visant 45 avions *CS300*, assortie d'options pour 30 avions *CS300* supplémentaires, y compris des droits de conversion en avions *CS100*. Les livraisons d'avions à Air Canada devraient commencer en 2019. Selon le prix affiché de l'avion *CS300*, une commande ferme serait évaluée à 3,8 milliards \$. Le carnet de commandes au 31 mars 2016 ne tenait pas compte de cette lettre d'intention.

Après la fin du premier trimestre, Delta Air Lines, Inc. (Delta) a signé une commande ferme visant 75 avions *CS100*, assortie d'options pour 50 avions *CS100* supplémentaires. Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 5,6 milliards \$. Les avions devraient commencer à être livrés à Delta en 2018. Cette commande ferme n'était pas comprise dans le carnet de commandes au 31 mars 2016.

Après la fin du premier trimestre, airBaltic a converti ses sept options restantes en commandes fermes d'avions *CS300*. Cette dernière transaction porte le total des commandes fermes d'airBaltic à 20 avions *CS300*. Selon le prix affiché de l'avion de ligne *CS300*, cette commande ferme supplémentaire est évaluée à 506 millions \$. Cette commande ferme supplémentaire n'était pas incluse dans le carnet de commandes au 31 mars 2016.

Après la fin du premier trimestre, Chorus Aviation Inc. a signé une entente d'achat ferme visant 5 avions *CRJ900*. La commande comprend également des droits d'achat visant 5 avions *CRJ900* supplémentaires. Selon le prix affiché de l'avion *CRJ900*, la commande ferme est évaluée à 229 millions \$. Cette commande ferme n'était pas comprise dans le carnet de commandes au 31 mars 2016.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	31 mars 2016	31 décembre 2015
	11,1 \$	11,5 \$

Au 31 mars 2016, le carnet de commandes avait diminué, principalement pour les biréacteurs régionaux. 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.

Le 25 février 2016, Republic Airways Holdings (Republic) a annoncé qu'elle et certaines de ses filiales ont déposé une demande volontaire de réorganisation de leurs activités en vertu du chapitre 11 du *Bankruptcy Code* des États-Unis. Au 31 mars 2016, notre carnet de commandes comprenait une commande pour ce client portant sur 40 avions *CS300*. Nous surveillons de près la situation et travaillerons en étroite collaboration avec Republic tandis qu'elle restructure ses activités.

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	31 mars 2016		31 décembre 2015	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700</i>	10	—	10	—
<i>CRJ900</i>	34	20	44	24
<i>CRJ1000</i>	23	—	25	9
Biréacteurs commerciaux				
<i>CS100</i>	53 ⁽¹⁾	49	53 ⁽¹⁾	49
<i>CS300</i>	190 ⁽¹⁾	113	190 ⁽¹⁾	113
Biturbopropulseurs				
<i>Q400</i>	33	55	39	77
	343	237	361	272

⁽¹⁾ Le total de 243 commandes comprend 86 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *C Series*.

À la date de publication du présent rapport, le carnet de commandes fermes d'avions *C Series* totalise 325 avions commandés par 15 clients (243 avions au 31 mars 2016).

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Commandes nettes	2	25
Livraisons	20	23
	0,1	1,1

⁽¹⁾ Ratio des commandes nettes reçues sur les livraisons d'avions, en unités.

PARTENARIAT STRATÉGIQUE

Investissement du gouvernement du Québec dans le programme d'avions *C Series*

En octobre 2015, nous avons conclu un protocole d'entente prévoyant un investissement en capitaux propres de 1,0 milliard \$ par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) (le gouvernement du Québec) en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle nous transférerions les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Cette société en commandite nouvellement constituée sera détenue dans une proportion de 50,5 % par Bombardier Inc. et, à titre de filiale de Bombardier Inc., elle poursuivra les activités liées à notre programme d'avions *C Series*. Par suite de l'investissement, la société en commandite nouvellement constituée sera incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers. L'investissement demeure conditionnel à la conclusion d'ententes définitives, à l'obtention du consentement de tiers, à la réalisation d'une restructuration interne préalable à la clôture, à l'obtention des approbations réglementaires requises et au respect des autres conditions préalables habituelles.

Le produit de l'investissement sera entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions *C Series*. Nous prévoyons que le programme d'avions *C Series* nécessitera des liquidités de 2,0 milliards \$ au cours des cinq prochaines années, dont un montant de 1,0 milliard \$ proviendra de l'investissement du gouvernement du Québec, après quoi les flux de trésorerie du programme devraient être positifs.

L'investissement comprend également l'émission de bons de souscription au gouvernement du Québec pouvant être exercés en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 200 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc., à un prix d'exercice par action correspondant à l'équivalent en \$ US de 2,21 \$ CAN, selon le taux de change en vigueur à la date de signature des ententes définitives. Les bons de souscription auront une durée de cinq ans à compter de la date d'émission et ne seront pas inscrits à la cote de la Bourse de Toronto.

La clôture de l'investissement devrait avoir lieu au deuxième trimestre de 2016.

L'investissement prévoit un engagement de continuité aux termes duquel nous devons conserver dans la province de Québec, pendant une période de 20 ans, le siège social stratégique, financier et opérationnel, les activités de fabrication et d'ingénierie, ainsi que les politiques, pratiques et plans d'investissement en matière de recherche et développement de la société en commandite nouvellement constituée, dans chaque cas, en ce qui concerne la conception, la fabrication et la commercialisation des avions *CS100* et *CS300* ainsi que le service après-vente pour ces avions, et nous devons exploiter les installations situées à Mirabel, au Canada, à cette fin.

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2016	2015	Écart
Revenus	468 \$	471 \$	(1) %
Nouvelles commandes externes	99 \$	130 \$	(24) %
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	0,9	0,9	—
RAII	15 \$	42 \$	(64) %
Marge RAI	3,2 %	8,9 %	(570) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	35 \$	41 \$	(15) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	7,5 %	8,7 %	(120) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	49 \$	53 \$	(8) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	10,5 %	11,3 %	(80) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	4 \$	14 \$	(71) %
Aux	31 mars 2016	31 décembre 2015	
Carnet de commandes externes	64 \$	80 \$	(20) %

⁽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 et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Principaux faits saillants et événements

- Le niveau des activités intersectorielles augmente, l'accélération de la cadence vers la production à plein régime du programme d'avions *C Series* ayant commencé. Aérostructures et Services d'ingénierie fabrique les postes de pilotage et les ailes entièrement en composites destinés aux avions *CS100* et *CS300*.
- Tandis que nous poursuivons la mise en œuvre de notre plan de transformation, nous avons décidé, en février 2016, d'optimiser nos effectifs en combinant réductions des effectifs et embauche stratégique. L'objectif est de réorganiser nos effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître notre compétitivité. Aérostructures et Services d'ingénierie prévoit réduire ses effectifs d'environ 2500 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017. Au cours du premier trimestre de 2016, environ 25 % des réductions d'effectifs prévues ont été réalisées. À ce jour, nous avons comptabilisé des charges de restructuration de 20 millions \$ dans les éléments spéciaux qui comprennent des réductions d'effectifs réalisées. Ces réductions d'effectifs seront en partie compensées par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération des programmes et des projets stratégiques à l'échelle mondiale.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

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

L'état actuel de certains facteurs de croissance des marchés pourrait avoir une incidence négative sur l'industrie des aérostructures à court terme. La conjoncture économique et les enjeux géopolitiques actuels en Chine, en Russie et en Amérique latine ont eu une incidence négative sur les commandes d'avions d'affaires et d'avions commerciaux. La confiance de l'industrie dans le marché des biréacteurs d'affaires⁽¹⁾ a continué à diminuer, atteignant son niveau le plus bas depuis 2009. Néanmoins, nous gardons confiance en le potentiel de l'industrie des avions d'affaires, étant donné les perspectives solides des facteurs de croissance à long terme de la demande de biréacteurs d'affaires. Aussi, la demande de transport aérien des sociétés aériennes commerciales (mesurée par les RPK) a continué de démontrer une forte tendance à la hausse et les coefficients d'occupation des sièges se sont améliorés.

⁽¹⁾ Mesurée par l'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires. Pour obtenir des détails, voir la rubrique Industrie et conjoncture économique dans la section Avions d'affaires.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Revenus		
Revenus externes	115 \$	148 \$
Revenus intersectoriels	353	323
	468 \$	471 \$
RAIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	49 \$	53 \$
Amortissement	14	12
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	35	41
Éléments spéciaux	20	(1)
RAII	15 \$	42 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	7,5 %	8,7 %
Marge RAII	3,2 %	8,9 %

⁽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.

Revenus

Les revenus pour le trimestre sont semblables à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La baisse des revenus externes (33 millions \$), principalement attribuable à la diminution du volume, en partie contrebalancée par une augmentation des ventes de pièces de rechange de même que par l'amélioration des prix des contrats, a été contrebalancée par une augmentation des revenus intersectoriels (30 millions \$), surtout en raison de l'augmentation du volume d'avions commerciaux découlant de l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series*, contrebalancée en partie par la diminution du volume d'avions d'affaires résultant de nos réductions de la cadence de production mises en œuvre de façon proactive en 2015.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2016 représente des charges de restructuration liées à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016.

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2015 était lié à un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée en 2014.

Marge RAI

La marge RAI du trimestre a diminué de 5,7 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre a diminué de 1,2 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- la diminution des marges tirées des contrats intersectoriels, attribuable principalement à la comptabilisation des pertes prévues tirées des premières unités du programme d'avions *C Series*, conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme;

En partie contrebalancée par :

- des marges plus élevées tirées des contrats externes, surtout attribuables à l'amélioration des prix; et
- des marges plus élevées tirées des pièces de rechange.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

Carnet de commandes externes

	Aux	
	31 mars 2016	31 décembre 2015
	64 \$	80 \$

Nouvelles commandes externes et ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Nouvelles commandes externes	99 \$	130 \$
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	0,9	0,9

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2016	2015	Écart
Revenus	1 880 \$	2 041 \$	(8) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	1,2 \$	1,2 \$	—
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,7	0,6	0,1
RAII	23 \$	118 \$	(81) %
Marge RAI	1,2 %	5,8 %	(460) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	115 \$	118 \$	(3) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	6,1 %	5,8 %	30 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	139 \$	144 \$	(3) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	7,4 %	7,1 %	30 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	23 \$	12 \$	92 %
Aux	31 mars 2016	31 décembre 2015	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	30,4 \$	30,4 \$	—

⁽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 et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Principaux faits saillants et événements

- La marge RAI avant éléments spéciaux a été portée à 6,1 % au premier trimestre. D'un point de vue opérationnel, les améliorations soutenues de la gestion du fonds de roulement ont une incidence positive sur la génération des flux de trésorerie disponibles, et retardent la comptabilisation de certains coûts et, par conséquent, la comptabilisation des revenus d'après la comptabilisation des contrats à long terme.
- Nous avons conclu la vente à la Caisse d'une participation de 30 % dans Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd (BT Holdco), en contrepartie d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. BT Holdco détient pratiquement tous les actifs et les passifs du secteur d'activité Transport de Bombardier, compte tenu de la restructuration d'entreprise. BT Holdco continuera d'être contrôlée par Bombardier Inc. et ses résultats continueront d'être présentés dans nos résultats.
- Le 12 février 2016, comme membre du consortium TransEd Partners, nous avons signé un contrat pour fournir le système de transport léger sur rail Valley Line à Edmonton, au Canada. Notre participation est évaluée à 280 millions \$.
- Tandis que nous poursuivons la mise en œuvre de notre plan de transformation, en février 2016, nous avons décidé d'optimiser nos effectifs en combinant réductions des effectifs et embauche stratégique. L'objectif est de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître notre compétitivité. Transport prévoit réduire ses effectifs d'un nombre estimatif de 3200 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017. Au cours du premier trimestre de 2016, environ 25 % des réductions prévues ont été réalisées. À ce jour, nous avons comptabilisé des charges de restructuration de 87 millions \$ dans les éléments spéciaux qui comprenaient les réductions des effectifs réalisées. Ces réductions seront en partie compensées par l'embauche dans certains secteurs de croissance, et par le soutien à l'accélération de certains projets.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Au premier trimestre de 2016, le volume de l'ensemble du marché a diminué par rapport à celui du premier trimestre de 2015 en raison de contrats très importants octroyés l'an dernier en Allemagne et à Doha au Qatar. Au cours des prochains trimestres, des commandes importantes devraient faire l'objet d'appels d'offres. Selon les prévisions de l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE), l'ensemble du marché ferroviaire accessible devrait croître à un taux moyen annualisé de 2,7 % au cours des trois prochaines années.⁽¹⁾⁽²⁾

En Europe, l'activité du marché ferroviaire a diminué par rapport à celle du trimestre correspondant de l'an dernier en raison d'un contrat important octroyé en Allemagne dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux au premier trimestre de 2015. Néanmoins, plusieurs commandes de taille moyenne ont été passées dans ce segment au cours du trimestre en Allemagne et au R.-U. Au cours des prochains trimestres, des commandes importantes devraient faire l'objet d'appels d'offres pour des trains de banlieue et des trains régionaux en Italie, au R.-U. et en France, notamment pour de nouveaux trains de banlieue pour Paris. En Espagne et en Italie, des investissements additionnels sont prévus dans des trains à très grande vitesse. En Europe de l'Est, le volume des commandes a surtout été alimenté par un projet de métro octroyé à Sofia, en Bulgarie. La demande se maintient en Turquie pour des trains à grande vitesse de même que pour la modernisation et le remplacement de parcs de véhicules vieillissants en Hongrie, en Pologne et en République tchèque, même si des contraintes de budget et de financement persistent.

En Amérique du Nord, le volume des commandes a augmenté par rapport à celui du trimestre correspondant de l'an dernier, en raison d'une commande importante de métros accordée à Chicago aux États-Unis, et une commande importante de transport léger sur rail octroyée au Canada pour répondre à des préoccupations d'urbanisation. Au cours des prochains trimestres, des contrats devraient être octroyés au Canada et aux États-Unis dans le segment des locomotives de même que dans celui des trains de banlieue et des trains régionaux. De plus, la régie des transports de la ville de Mexico devrait renouveler une partie de son parc de métros.

En Asie-Pacifique, le volume du marché a diminué par rapport à celui du trimestre correspondant de l'an dernier. Néanmoins, plusieurs commandes de métros en Inde, en Chine et aux Philippines, ainsi que de solutions de signalisation en Australie et en Malaisie ont été octroyées pour relever des enjeux d'urbanisation et d'embouteillage. D'autres investissements sont prévus dans le segment des métros en Chine et en Malaisie tandis qu'en Australie et en Thaïlande, des commandes de trains de banlieue et de trains régionaux sont prévues au cours des trimestres restants de 2016. Le parc de véhicules en croissance de l'Asie-Pacifique offre de nombreuses possibilités de services dans tous les pays.

Dans la région Ailleurs dans le monde, le volume du marché a diminué comparativement à celui du trimestre correspondant de l'an dernier. L'activité du marché dans la région est inférieure à celle d'autres régions, malgré un important potentiel de croissance à long terme. Cependant, des facteurs comme l'instabilité politique, la diminution du prix des produits de base ou la reprise économique plus lente que prévue, retardent la réalisation de projets en Amérique du Sud, au Moyen-Orient, en Russie et dans les autres pays de la CEI.

⁽¹⁾ L'ensemble du marché ferroviaire accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liée à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Le marché accessible de Transport exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

⁽²⁾ Selon les données provenant de l'étude *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019*, de l'UNIFE publiée en septembre 2014 pour l'ensemble du marché ferroviaire accessible seulement. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans d'après les 55 plus grands marchés du rail du monde.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Revenus		
Revenus externes	1 879 \$	2 039 \$
Revenus intersectoriels	1	2
	1 880	2 041
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	139 \$	144 \$
Amortissement	24	26
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	115	118
Éléments spéciaux	92	—
RAII	23 \$	118 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	6,1 %	5,8 %
Marge RAII	1,2 %	5,8 %

⁽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.

Revenus

Les revenus externes pour le trimestre clos le 31 mars 2016 ont diminué de 160 millions \$. Compte non tenu de l'incidence négative de la conversion des devises de 71 millions \$, les revenus externes ont diminué de 89 millions \$, ou 4,4 %, par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La diminution de 89 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, s'explique principalement par :

- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Europe et en Amérique du Nord par suite de l'achèvement de certains contrats de locomotives dans les deux régions et de certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Amérique du Nord, de même que l'optimisation globale de notre chaîne d'approvisionnement, qui a retardé la comptabilisation de certains coûts et, par conséquent, la comptabilisation des revenus d'après la comptabilisation des contrats à long terme, en partie contrebalancé par l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Europe et de certains contrats de véhicules légers sur rail en Amérique du Nord (157 millions \$); et
- une baisse des activités des systèmes dans la région Ailleurs dans le monde (31 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un accroissement des activités pour le matériel roulant en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde attribuable principalement à l'accélération de la production liée à des contrats de propulsion et de trains de banlieue et de trains régionaux en Asie-Pacifique et à certains contrats de locomotives dans la région Ailleurs dans le monde (88 millions \$); et
- un accroissement des activités dans les systèmes et la signalisation surtout en Amérique du Nord, et dans la signalisation en Europe (23 millions \$).

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

Les éléments spéciaux pour le trimestre clos le 31 mars 2016 représentent des charges de restructuration de 87 millions \$ liées à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016 et une perte de change de 5 millions \$ liée à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille nécessaire pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.

Marge RAI

La marge RAI du trimestre a diminué de 4,6 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre a augmenté de 0,3 point de pourcentage, essentiellement en raison de :

- une augmentation de la marge tirée des systèmes et de la signalisation, et des services.

En partie contrebalancée par :

- une diminution de la marge tirée du matériel roulant attribuable à une combinaison défavorable de contrats; et
- une diminution de l'absorption des charges de vente et d'administration.

Commandes et carnet de commandes

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	31 mars 2016	Aux 31 décembre 2015
	30,4 \$	30,4 \$

Le carnet de commandes demeure stable en raison du raffermissement de certaines devises en regard du dollar américain au 31 mars 2016, comparativement au 31 décembre 2015 (0,6 milliard \$), surtout l'euro et le dollar australien, contrebalancé par la progression des revenus supérieure à celle des nouvelles commandes (0,6 milliard \$).

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	1,2 \$	1,2 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,7	0,6

Les nouvelles commandes pour le trimestre clos le 31 mars 2016 reflètent une incidence négative des taux de change de 32 millions \$. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change, les nouvelles commandes pour le trimestre ont augmenté de 71 millions \$ par rapport à celles du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Nous avons remporté plusieurs commandes dans différentes régions et différents segments de produits au premier trimestre de 2016 et avons maintenu une position de leader⁽¹⁾ dans l'ensemble du marché ferroviaire 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⁾ L'ensemble du marché ferroviaire accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liée à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Notre marché accessible exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

Les commandes importantes remportées au cours du trimestre clos le 31 mars 2016 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Ville d'Edmonton	Canada	Tramways <i>FLEXITY</i> , signalisation et équipement d'atelier connexe; services d'exploitation et de maintenance ⁽¹⁾	s. o.	Matériel roulant, services, système et signalisation	280 \$ ⁽²⁾
Chemins de fer israéliens (ISR)	Israël	Voitures à double niveau <i>TWINDEXX</i> Vario	60	Matériel roulant	120 \$

⁽¹⁾ Exploitation et maintenance du système de transport léger sur rail effectuées en collaboration avec d'autres partenaires du consortium sur une période de 30 ans.

⁽²⁾ Contrat signé dans le cadre d'un consortium. Seule notre quote-part de la valeur est déclarée.

s. o. : sans objet

VENTE D'UNE PARTICIPATION MINORITAIRE

Vente à la Caisse d'une participation de 30 % dans Bombardier Transport pour 1,5 milliard \$

Le 11 février 2016, Bombardier a conclu la vente, à la Caisse, d'une participation dans la société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd (BT Holdco), en contrepartie d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. En vertu des modalités de cet investissement, Bombardier Inc. a vendu des actions avec droit de vote à la Caisse, lesquelles seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

Après la finalisation de la restructuration d'entreprise annoncée précédemment, BT Holdco détient essentiellement tous les actifs et passifs du secteur d'activité Transport de Bombardier, le siège social opérationnel mondial demeure en Allemagne, et ses résultats financiers continueront d'être présentés dans les résultats consolidés de Bombardier.

Dispositions principales de l'investissement

La Caisse aura droit à une part proportionnelle (après conversion, soit initialement à 30 % des actions ordinaires de BT Holdco) de tout futur dividende déclaré.

Les dividendes seront payables en espèces ou, sous certaines conditions, en actions convertibles supplémentaires au gré de BT Holdco (toute pareille émission d'actions ayant pour effet d'augmenter la participation de la Caisse).

Mesures incitatives liées à la performance

Les modalités de la transaction prévoient de solides mesures incitatives liées à la performance de Bombardier Transport. Pour chacune des cinq premières années suivant la conclusion de l'entente, la participation (à la conversion) et le rendement de la Caisse pourraient être ajustés annuellement à la hausse ou à la baisse, selon l'atteinte d'une cible de performance convenue conjointement et établie dans le plan d'affaires de Bombardier Transport.

Si Bombardier Transport surpasse la cible fixée dans son plan d'affaires, le pourcentage de la participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, sera réduit de 2,5 % annuellement, jusqu'à concurrence d'un seuil minimum de 25 %. Dans ces circonstances, le rendement minimum des actions convertibles sera également réduit, passant de 9,5 % à un seuil de 7,5 %.

À l'inverse, si Bombardier Transport n'atteint pas la cible prévue dans son plan d'affaires, le pourcentage de participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, augmentera de 2,5 % par année, jusqu'à concurrence de 42,5 % sur une période de cinq ans. Dans un tel cas, le rendement minimum des actions convertibles augmentera aussi, passant de 9,5 % jusqu'à concurrence de 12 %.

Droits des actionnaires et sortie

Aux termes de l'investissement, la Caisse bénéficie de droits de protection d'une participation minoritaire standard, y compris : des droits de préemption, un droit de première offre et des droits d'entraînement, et Bombardier bénéficie d'un droit de première offre et des droits de suite habituels, sous réserve dans chaque cas de certaines conditions.

Bombardier a la possibilité de racheter l'investissement de la Caisse selon certaines conditions en tout temps à compter du troisième anniversaire de la clôture de l'investissement, à un prix équivalant au plus élevé des deux montants suivants : la juste valeur marchande (après conversion) ou un rendement annuel composé minimum de 15 % pour la Caisse.

En tout temps, à compter du cinquième anniversaire de la clôture de l'investissement, à condition que Bombardier n'ait pas exercé son droit de rachat de l'investissement de la Caisse auparavant, la Caisse aura le droit d'exiger que BT Holdco réalise un premier appel public à l'épargne (PAPE) visant le placement secondaire ou une vente de la totalité de ses actions.

Dans l'éventualité d'un PAPE, le ratio de conversion des actions de la Caisse sera ajusté de façon à ce que, immédiatement avant le PAPE, la Caisse reçoive des actions d'une valeur égale au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance. Les actions de la Caisse seraient vendues avant celles de Bombardier dans le cadre du PAPE visant le placement secondaire.

Dans l'éventualité de la vente de la totalité des actions de BT Holdco, la Caisse aura le droit de recevoir un montant égal au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite de la vente à une tierce partie, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance.

Dans l'éventualité d'un changement de contrôle chez Bombardier Inc. ou, dans certaines circonstances, chez BT Holdco, la Caisse aura le droit d'exiger un PAPE ou la vente de la totalité des actions de BT Holdco, et de recevoir le plus élevé des deux montants suivants : i) la valeur des actions ordinaires détenues par la Caisse, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE ou de la vente à une tierce partie, tel que mentionné ci-dessus, ou ii) un rendement annuel composé minimum de 15 % sur une période de trois ans (ou, en tout temps après trois ans, un rendement annuel composé de 15 %).

Autres détails de la transaction

Les parties ont convenu d'une situation de trésorerie consolidée de Bombardier à la fin de chaque trimestre d'au moins 1,25 milliard \$. Dans l'éventualité où la situation de trésorerie de Bombardier chuterait sous ce seuil, le conseil d'administration de Bombardier créera un Comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse. Ce Comité serait chargé d'élaborer un plan d'action pour améliorer les liquidités. Le plan, une fois convenu avec la Caisse, serait mis en œuvre sous la supervision du Comité.

Bons de souscription

L'investissement comprend l'émission par Bombardier à la Caisse de bons de souscription conférant le droit d'acheter un nombre total de 105 851 872 actions classe B (droits de vote limités) du capital-actions de Bombardier Inc. (actions classe B à droits de vote limités), soit l'équivalent d'une participation de 4,5 % dans la totalité des actions classe A en circulation (droits de vote multiples) du capital-actions de Bombardier Inc. (actions classe A), et des actions classe B à droits de vote limités (compte tenu de l'exercice de ces bons de souscription) (soit environ 4,7 % du total des actions classe A et classe B à droits de vote limités en circulation sur une base non diluée.) Les bons de souscription peuvent être exercés au cours d'une période de sept ans à compter de la date de leur émission, à un prix d'exercice par action classe B à droits de vote limités égal à 1,66 \$ soit l'équivalent en dollars US de 2,21 \$ CAN en date de la signature de l'accord de souscription, ce qui représente une prime sur le prix moyen pondéré par volume (VWAP) sur 5 jours des actions de classe B à droits de vote limités à la Bourse de Toronto (TSX) en date du 16 octobre 2015.

La TSX a décidé d'accepter l'avis de placement privé des bons de souscription et a approuvé sous conditions l'inscription des actions classe B à droits de vote limités devant être émises conformément aux modalités régissant les bons de souscription à la TSX. L'inscription sera accordée si Bombardier se conforme à toutes les exigences relatives à l'inscription à la cote de la TSX. Les bons de souscription ne sont pas et ne seront pas inscrits à la cote de la TSX, et sont visés par des dispositions d'ajustement usuelles sur le marché, notamment dans l'éventualité de changements au sein de l'entreprise, de fractionnement d'actions, de dividendes autres qu'en espèces, de distribution de droits, d'options ou de bons de souscription à tous les actionnaires ou à la presque-totalité d'entre eux, ou de regroupements.

L'approbation des porteurs de titres a été exigée en vertu des règles de la TSX, et conformément à l'article 607 (f)(i) du Guide à l'intention des sociétés de la TSX, en raison du fait que les bons de souscription ont été émis après les 45 jours suivant la date à laquelle le prix d'exercice a été fixé. Cette approbation a été obtenue, comme convenu avec la TSX, par voie de consentement écrit des actionnaires détenant plus de 50 % des droits de vote rattachés à la totalité des actions émises et en circulation de Bombardier.

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a mis en place des facilités d'affacturage selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 915 millions € (1,0 milliard \$) étaient en cours au 31 mars 2016 en vertu de ces facilités (871 millions € (948 millions \$) au 31 décembre 2015). Des créances clients de 275 millions € (303 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre clos le 31 mars 2016 (394 millions € (444 millions \$) au cours du trimestre clos le 31 mars 2015).

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 trimestre clos le 31 mars 2016. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2015 pour une description de ces arrangements, et à la Note 20, 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 les incertitudes qui pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2015, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels nous faisons face.

Il n'y a pas eu de changement important dans ces risques et incertitudes durant le trimestre clos le 31 mars 2016, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter à la Note 20, Engagements et éventualités, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de renseignements sur les poursuites judiciaires en cours se rapportant à l'enquête menée au Brésil.

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 futures de politiques comptables

Instruments financiers

En juillet 2014, l'IASB a terminé le projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, en publiant l'IFRS 9, *Instruments financiers*. L'IFRS 9, *Instruments financiers*, traite du classement et de l'évaluation des actifs et des passifs financiers, et introduit un modèle prospectif de dépréciation fondé sur les pertes attendues de même qu'une approche revue en profondeur de la comptabilité de couverture.

Pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, l'IFRS 9 a recours à une nouvelle approche qui remplace les multiples règles de l'IAS 39. L'approche préconisée par l'IFRS 9 repose sur la manière dont une entité gère ses instruments financiers et les caractéristiques contractuelles des flux de trésorerie rattachés aux actifs financiers. La plupart des exigences de l'IAS 39 en matière de classement et d'évaluation des passifs financiers sont reprises dans l'IFRS 9. Cependant, dans le cadre de l'évaluation d'un passif financier à la juste valeur par le biais du résultat net, la partie des variations de la juste valeur liées au risque de crédit propre à l'entité sera présentée dans les AERG plutôt qu'à l'état du résultat.

L'IFRS 9 introduit aussi un modèle de dépréciation fondé sur les pertes attendues selon lequel les pertes de crédit attendues devront être comptabilisées plus rapidement. Plus précisément, selon la nouvelle norme, les entités devront comptabiliser les pertes de crédit attendues dès la comptabilisation initiale des instruments financiers, et comptabiliser les pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments plus rapidement.

Enfin, l'IFRS 9 introduit un nouveau modèle de comptabilité de couverture et des informations à fournir correspondantes sur les activités de gestion des risques. Le nouveau modèle de comptabilité de couverture représente une refonte importante de la comptabilité de couverture, qui permettra aux entités de mieux rendre compte de leurs activités de gestion des risques dans leurs états financiers.

L'IFRS 9 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018, et l'application anticipée est permise. Nous évaluons actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés.

Comptabilisation des revenus

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, l'IFRIC 13, *Programmes de fidélisation de la clientèle*, l'IFRIC 15, *Contrats de construction de biens immobiliers*, l'IFRIC 18, *Transferts d'actifs provenant de clients*, et le SIC-31, *Produits des activités ordinaires – Opérations de troc impliquant des services de publicité*. Selon le principe de base de l'IFRS 15, une entité doit comptabiliser ses revenus afin de refléter le transfert des biens ou services promis aux clients pour un montant correspondant à la contrepartie que l'entité s'attend à recevoir en échange de ces biens ou services. L'IFRS 15 exigera la présentation d'informations additionnelles sur les revenus, fournira des indications sur les transactions qui n'étaient pas traitées de façon complète dans les normes antérieures (notamment, les revenus tirés de la prestation de services et les modifications de contrats) et améliorera les indications visant les accords à composantes multiples.

L'IFRS 15 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018, et l'application anticipée est permise. Nous évaluons actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés.

Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, qui remplace la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. L'IFRS 16 présente les principes pour comptabiliser, évaluer et présenter les contrats de location et fournir des informations à leur sujet, pour les deux parties au contrat, soit le client (preneur) et le fournisseur (bailleur). L'IFRS 16 élimine le classement en 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 exigences comptables pour le bailleur. Par conséquent, le bailleur continue d'appliquer le classement en contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

L'IFRS 16 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019, et l'application anticipée est permise seulement si nous appliquons l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Nous n'avons pas encore évalué l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés.

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 trimestre clos le 31 mars 2016 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.

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 étaient comme suit aux :

	31 mars 2016	31 décembre 2015	Augmentation (Diminution)
Euro	1,1324	1,0887	4 %
Dollar canadien	0,7675	0,7202	7 %
Livre sterling	1,4411	1,4833	(3) %

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

	31 mars 2016	31 mars 2015	Diminution
Euro	1,1014	1,1278	(2) %
Dollar canadien	0,7264	0,8076	(10) %
Livre sterling	1,4315	1,5156	(6) %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2016				2015				2014
	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	
Revenus	3 914 \$	5 017 \$	4 138 \$	4 620 \$	4 397 \$	5 960 \$	4 906 \$	4 891 \$	
Résultat net	(138) \$	(677) \$	(4 888) \$	125 \$	100 \$	(1 590) \$	74 \$	155 \$	
RPA (en dollars)									
De base et dilué	(0,07) \$	(0,31) \$	(2,20) \$	0,06 \$	0,05 \$	(0,92) \$	0,03 \$	0,08 \$	
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	(34) \$	9 \$	2 \$	145 \$	170 \$	83 \$	222 \$	192 \$	
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	(0,03) \$	0,00 \$	0,00 \$	0,06 \$	0,09 \$	0,04 \$	0,12 \$	0,10 \$	

⁽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 et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Le 29 avril 2016, nous présenterons une proposition aux actionnaires de la Société aux fins du regroupement (également connu sous le nom de « fractionnement inversé d'actions ») des actions classe A (droits de vote multiples) (actions classe A), émises et non émises, et des actions classe B (droits de vote limités) (actions classe B à droits de vote limités), émises et non émises, à l'assemblée annuelle extraordinaire des actionnaires (le regroupement des actions). Le ratio de regroupement sera déterminé par le conseil d'administration au sein d'une fourchette de ratios, sous réserve de l'approbation des actionnaires, et ce ratio devrait donner lieu, à cette date, à un cours de l'action initial postregroupement qui se situera entre 10 \$ CAN et 20 \$ CAN par action classe A ou par action classe B à droits de vote limités. En présumant l'obtention de l'approbation des actionnaires et de la Bourse de Toronto, le regroupement d'actions, le cas échéant, sera réalisé à la date jugée appropriée par le conseil d'administration.

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 26 avril 2016

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	2 742 000 000	313 900 550
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	2 742 000 000	1 906 360 230 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	2 307 479
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 26 194 908 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 31 mars 2016

Bons de souscription émis et en cours	105 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	74 801 926
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	42 445 893
Actions classe B à droits de vote limité détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	26 194 908

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

Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2016	5 août 2016
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2016	10 novembre 2016
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2016	16 février 2017
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2017	11 mai 2017

Information

Bombardier Inc., Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, Télécopieur : +1 514 861 2420, Courriel : investisseurs@bombardier.com

27 avril 2016

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 programmes d'avions *C Series*, *Global 7000* 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 de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

Bombardier, *Challenger*, *Challenger 350*, *Challenger 605*, *Challenger 650*, *CRJ*, *CRJ700*, *CRJ900*, *CRJ1000*, *C Series*, *CS100*, *CS300*, *FLEXITY*, *Global*, *Global 5000*, *Global 6000*, *Global 7000*, *Global 8000*, *Learjet*, *Learjet 70*, *Learjet 75*, *Learjet 85*, *Q400*, *L'évolution de la mobilité* et *TWINDEXX* 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 8 arbres matures, 368 kg de déchets, 1206 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 8065 kilomètres parcourus) et 29 984 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 trimestre clos le 31 mars 2016

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	43
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	49
1. MODE DE PRÉSENTATION	49
2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	50
3. INFORMATION SECTORIELLE	51
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	53
5. AUTRES REVENUS	54
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	54
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	55
8. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE	56
9. RÉSULTAT PAR ACTION	59
10. INSTRUMENTS FINANCIERS	60
11. STOCKS	61
12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	62
13. AUTRES ACTIFS	62
14. PROVISIONS	63
15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	64
16. AUTRES PASSIFS	64
17. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	65
18. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	65
19. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	66
20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	70
21. OPÉRATION IMPORTANTE	71
22. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE	72

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

Trimestres clos
les 31 mars

	Notes	2016	2015
Revenus		3 914 \$	4 397 \$
Coût des ventes	11	3 488	3 831
Marge brute		426	566
Charges de vente et d'administration		264	276
R et D	4	60	79
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(14)	(16)
Autres revenus	5	(14)	(10)
Éléments spéciaux	6	74	9
RAII		56	228
Charges de financement	7	170	108
Revenus de financement	7	(10)	(23)
RAI		(104)	143
Impôts sur le résultat		34	43
Résultat net		(138) \$	100 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(161) \$	98 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	8	23	2
		(138) \$	100 \$
RPA (en dollars)	9		
De base et dilué		(0,07) \$	0,05 \$

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 31 mars	
	Note	2016	2015
Résultat net		(138) \$	100 \$
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		(6)	4
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés		130	(438)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe		109	120
Impôts sur le résultat		(56)	51
		177	(263)
Actifs financiers DAV			
Gain net non réalisé		4	3
ECC			
Placements nets dans les établissements à l'étranger		(75)	(7)
Gain net sur éléments de couverture connexes		—	1
		(75)	(6)
Éléments jamais reclassés en résultat net			
Avantages de retraite			
Réévaluation des régimes à prestations définies ⁽¹⁾		(609)	(161)
Impôts sur le résultat		6	15
		(603)	(146)
Total des AERG		(497)	(412)
Total du résultat global		(635) \$	(312) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(659) \$	(314) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	8	24	2
		(635) \$	(312) \$

⁽¹⁾ Inclut les écarts actuariels nets.

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	31 mars 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 359 \$	2 720 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 272	1 473	1 538
Stocks	11	7 167	6 978	7 970
Autres actifs financiers	12	434	450	530
Autres actifs	13	511	484	592
Actifs courants		12 743	12 105	13 119
Immobilisations corporelles		2 043	2 061	2 092
Outils des programmes aéronautiques		4 202	3 975	6 823
Goodwill		2 023	1 978	2 127
Impôts sur le résultat différés		728	761	875
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		328	356	294
Autres actifs financiers	12	921	870	1 328
Autres actifs	13	679	797	956
Actifs non courants		10 924	10 798	14 495
		23 667 \$	22 903 \$	27 614 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		3 786 \$	4 040 \$	4 216 \$
Provisions	14	1 160	1 108	990
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		1 454	1 408	1 698
Avances sur programmes aéronautiques		2 050	2 002	3 339
Autres passifs financiers	15	807	991	1 010
Autres passifs	16	2 144	2 274	2 182
Passifs courants		11 401	11 823	13 435
Provisions	14	925	918	562
Avances sur programmes aéronautiques		1 338	1 534	1 608
Dette à long terme		8 978	8 908	7 627
Avantages de retraite		2 715	2 159	2 629
Autres passifs financiers	15	731	619	602
Autres passifs	16	1 021	996	1 096
Passifs non courants		15 708	15 134	14 124
		27 109	26 957	27 559
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(4 718)	(4 067)	42
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	8	1 276	13	13
		(3 442)	(4 054)	55
		23 667 \$	22 903 \$	27 614 \$
Engagements et éventualités	20			

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				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2015	347 \$	2 195 \$	— \$	(4 219) \$	(2 080) \$	106 \$	7 \$	(375) \$	(48) \$	(4 067) \$	13 \$	(4 054) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(161)	—	—	—	—	—	(161)	23	(138)
AERG	—	—	—	—	(603)	—	4	177	(76)	(498)	1	(497)
	—	—	—	(161)	(603)	—	4	177	(76)	(659)	24	(635)
Émission des bons de souscription	—	—	10	—	—	—	—	—	—	10	—	10
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 281	1 281
Dividendes	—	—	—	(5)	—	—	—	—	—	(5)	—	(5)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(42)	(42)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	3
Au 31 mars 2016	347 \$	2 195 \$	10 \$	(4 385) \$	(2 683) \$	109 \$	11 \$	(198) \$	(124) \$	(4 718) \$	1 276 \$	(3 442) \$
Au 1 ^{er} janvier 2015	347 \$	1 381 \$	— \$	1 151 \$	(2 661) \$	92 \$	12 \$	(322) \$	42 \$	42 \$	13 \$	55 \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	98	—	—	—	—	—	98	2	100
AERG	—	—	—	—	(146)	—	3	(263)	(6)	(412)	—	(412)
	—	—	—	98	(146)	—	3	(263)	(6)	(314)	2	(312)
Émission du capital social	—	822	—	—	—	—	—	—	—	822	—	822
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	—	4
Au 31 mars 2015	347 \$	2 203 \$	— \$	1 242 \$	(2 807) \$	96 \$	15 \$	(585) \$	36 \$	547 \$	15 \$	562 \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport, lesquelles constituent un instrument hybride. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

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)

		Trimestres clos les 31 mars	
	Notes	2016	2015
Activités opérationnelles			
Résultat net		(138) \$	100 \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement		89	108
Impôts sur le résultat différés		(4)	12
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	5	(7)	(3)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(14)	(16)
Charge à base d'actions	17	3	4
Perte sur remboursement de dette à long terme		—	22
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		46	4
Variation nette des soldes hors caisse	18	(431)	(597)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(456)	(366)
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(308)	(383)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		14	4
Additions aux placements dans des titres DAV		—	(10)
Autres		(3)	(12)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(297)	(401)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme		—	2 218
Remboursement de dette à long terme		(8)	(8)
Dividendes versés ⁽¹⁾		(4)	(5)
Produit net de l'émission d'actions		—	822
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle, nette des coûts de transaction ⁽²⁾		1 466	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(42)	—
Autres		(11)	100
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		1 401	3 127
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(9)	(116)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		639	2 244
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		2 720	2 489
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		3 359 \$	4 733 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		175 \$	91 \$
Impôts sur le résultat		35 \$	20 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		5 \$	5 \$
Impôts sur le résultat		2 \$	1 \$

⁽¹⁾ 4 millions \$ de dividendes versés ont trait aux actions privilégiées pour le trimestre clos le 31 mars 2016 (5 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015).

⁽²⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport, lesquelles constituent un instrument hybride. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas de contrôle, pour plus de détails.

⁽³⁾ Les montants payés ou reçus au titre des intérêts sont reflétés comme flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, sauf s'ils ont été capitalisés dans les immobilisations corporelles ou incorporelles, auquel cas ils sont pris en compte dans les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement. Les montants payés ou reçus au titre des impôts sur le résultat sont présentés dans les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

⁽⁴⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements dans des titres, aux prêts et aux créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, et la tranche d'intérêts liée au règlement d'un swap de taux d'intérêt, le cas échéant.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2016

(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. 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 2015.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2016 a été autorisée par le conseil d'administration le 27 avril 2016.

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 étaient comme suit :

	Taux de change aux		
	31 mars 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Euro	1,1324	1,0887	1,2141
Dollar canadien	0,7675	0,7202	0,8633
Livre sterling	1,4411	1,4833	1,5587

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les	
	31 mars 2016	31 mars 2015
Euro	1,1014	1,1278
Dollar canadien	0,7264	0,8076
Livre sterling	1,4315	1,5156

2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

En juillet 2014, l'IASB a terminé le projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, en publiant l'IFRS 9, *Instruments financiers*. L'IFRS 9, *Instruments financiers*, traite du classement et de l'évaluation des actifs et des passifs financiers, et introduit un modèle prospectif de dépréciation fondé sur les pertes attendues de même qu'une approche revue en profondeur de la comptabilité de couverture.

Pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, l'IFRS 9 a recours à une nouvelle approche qui remplace les multiples règles de l'IAS 39. L'approche préconisée par l'IFRS 9 repose sur la manière dont une entité gère ses instruments financiers et les caractéristiques contractuelles des flux de trésorerie rattachés aux actifs financiers. La plupart des exigences de l'IAS 39 en matière de classement et d'évaluation des passifs financiers sont reprises dans l'IFRS 9. Cependant, dans le cadre de l'évaluation d'un passif financier à la juste valeur par le biais du résultat net, la partie des variations de la juste valeur liées au risque de crédit propre à l'entité sera présentée dans les AERG plutôt qu'à l'état du résultat.

L'IFRS 9 introduit aussi un modèle de dépréciation fondé sur les pertes attendues selon lequel les pertes de crédit attendues devront être comptabilisées plus rapidement. Plus précisément, selon la nouvelle norme, les entités devront comptabiliser les pertes de crédit attendues dès la comptabilisation initiale des instruments financiers, et comptabiliser les pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments plus rapidement.

Enfin, l'IFRS 9 introduit un nouveau modèle de comptabilité de couverture et des informations à fournir correspondantes sur les activités de gestion des risques. Le nouveau modèle de comptabilité de couverture représente une refonte importante de la comptabilité de couverture, qui permettra aux entités de mieux rendre compte de leurs activités de gestion des risques dans leurs états financiers.

L'IFRS 9 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

Comptabilisation des revenus

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, l'IFRIC 13, *Programmes de fidélisation de la clientèle*, l'IFRIC 15, *Contrats de construction de biens immobiliers*, l'IFRIC 18, *Transferts d'actifs provenant de clients*, et le SIC-31, *Produits des activités ordinaires – Opérations de troc impliquant des services de publicité*. Selon le principe de base de l'IFRS 15, une entité doit comptabiliser ses revenus afin de refléter le transfert des biens ou services promis aux clients pour un montant correspondant à la contrepartie que l'entité s'attend à recevoir en échange de ces biens ou services. L'IFRS 15 exigera la présentation d'informations additionnelles sur les revenus, fournira des indications sur les transactions qui n'étaient pas traitées de façon complète dans les normes antérieures (notamment, les revenus tirés de la prestation de services et les modifications de contrats) et améliorera les indications visant les accords à composantes multiples.

L'IFRS 15 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

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 présente les principes pour comptabiliser, évaluer et présenter les contrats de location et fournir des informations à leur sujet, pour les deux parties au contrat, soit le client (preneur) et le fournisseur (bailleur). L'IFRS 16 élimine le classement en 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 exigences comptables pour le

bailleur. Par conséquent, le bailleur continue d'appliquer le classement en contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

L'IFRS 16 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019, et l'application anticipée est permise seulement si la Société applique l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. La Société n'a pas encore évalué l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

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

Leader mondial en matière de conception, fabrication et service 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 60 à 150 sièges, y compris les biturbopropulseurs *Q400*, les biréacteurs régionaux *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000*, ainsi que les biréacteurs de grande ligne *CS100* et *CS300* de conception entièrement nouvelle. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges.

Aérostructures et Services d'ingénierie

Aérostructures et Services d'ingénierie conçoit 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 réparations et de remises à neuf de composantes ainsi que d'autres services d'ingénierie pour des clients tant internes qu'externes.

Transport

Transport, leader mondial du secteur des technologies ferroviaires, offre le plus vaste portefeuille de l'industrie et livre des services et produits novateurs.

L'information sectorielle est préparée en utilisant les mêmes politiques comptables que celles décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2015.

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

Trimestre clos le 31 mars 2016						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	1 879 \$	1 303 \$	616 \$	115 \$	1 \$	3 914 \$
Revenus intersectoriels	1	—	—	353	(354)	—
Total des revenus	1 880	1 303	616	468	(353)	3 914
RAII avant éléments spéciaux	115	87	(66)	35	(41)	130
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	92	5	—	20	(43)	74
RAII	23 \$	82 \$	(66) \$	15 \$	2 \$	56
Charges de financement						170
Revenus de financement						(10)
RAI						(104)
Impôts sur le résultat						34
Résultat net						(138) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	23 \$	26 \$	6 \$	2 \$	3 \$	60 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	23 \$	153 \$	113 \$	4 \$	1 \$	294 \$
Amortissement	24 \$	25 \$	26 \$	14 \$	— \$	89 \$

Trimestre clos le 31 mars 2015						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 039 \$	1 537 \$	673 \$	148 \$	— \$	4 397 \$
Revenus intersectoriels	2	—	—	323	(325)	—
Total des revenus	2 041	1 537	673	471	(325)	4 397
RAII avant éléments spéciaux	118	107	(10)	41	(19)	237
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	11	(1)	(1)	—	9
RAII	118 \$	96 \$	(9) \$	42 \$	(19) \$	228
Charges de financement						108
Revenus de financement						(23)
RAI						143
Impôts sur le résultat						43
Résultat net						100 \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	27 \$	28 \$	21 \$	3 \$	— \$	79 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	12 \$	159 \$	194 \$	14 \$	— \$	379 \$
Amortissement	26 \$	42 \$	28 \$	12 \$	— \$	108 \$

⁽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.

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

	31 mars 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Actifs			
Total des actifs	23 667 \$	22 903 \$	27 614 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 359	2 720	2 489
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	67	56	64
Impôts sur le résultat différés	728	761	875
Actifs sectoriels	19 513	19 366	24 186
Passifs			
Total des passifs	27 109	26 957	27 559
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	107	154	124
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	236	224	248
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	9 051	8 979	7 683
Passifs sectoriels	17 715 \$	17 600 \$	19 504 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	368 \$	354 \$	226 \$
Avions d'affaires	894 \$	395 \$	440 \$
Avions commerciaux	630 \$	467 \$	3 693 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	267 \$	434 \$	204 \$
Siège social et élimination	(361) \$	116 \$	119 \$

⁽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.

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Coûts de R et D	287 \$	381 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(258)	(348)
	29	33
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	31	46
	60 \$	79 \$

5. AUTRES REVENUS

Les autres revenus ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	(8) \$	(10) \$
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	(7)	(3)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	1	1
Autres	—	2
	(14) \$	(10) \$

⁽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 comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas le rendement de base de la Société ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs des états financiers consolidés de mieux comprendre les résultats de la Société pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Charges de restructuration ⁽¹⁾	112 \$	9 \$
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport ⁽²⁾	(38)	—
Coûts de transaction ⁽³⁾	8	—
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁴⁾	—	22
Incidences fiscales des éléments spéciaux	(10)	—
	72 \$	31 \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	74 \$	9 \$
Charges de financement – coûts de transaction	8	—
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme	—	22
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	(10)	—
	72 \$	31 \$

⁽¹⁾ Représente des charges de restructuration de 125 millions \$ et un gain de compression de 13 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2016 ayant trait à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016. Représente des charges de restructuration de 13 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015 ayant trait à une réduction des effectifs annoncée en janvier 2015 par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85*, et une reprise des provisions pour restructuration de 4 millions \$ constituées à l'exercice précédent.

⁽²⁾ Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille afin de faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.

⁽³⁾ Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$.

Restructuration

Tandis que la Société poursuit la mise en œuvre de son plan de transformation, en février 2016, elle a décidé d'optimiser ses effectifs en combinant des réductions d'effectifs et une embauche stratégique. L'objectif est de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître sa compétitivité. La Société prévoit réduire ses effectifs d'un nombre estimatif de 7000 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017. Les réductions d'effectifs totales visent environ 2000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits, ces dernières réductions n'étant pas affectées à un secteur isolable. Au cours des activités de restructuration, nous prévoyons comptabiliser des charges composées principalement d'indemnités de départ d'environ 250 millions \$ à 300 millions \$ dans les éléments spéciaux, surtout en 2016. Au cours du premier trimestre de 2016, environ 30 % des réductions planifiées ont eu lieu. À ce jour, la Société a comptabilisé des charges de restructuration de 112 millions \$, déduction faite d'un gain de compression, qui comprennent les réductions des effectifs réalisées. Ces réductions d'effectifs seront en partie compensées par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération de certains projets et programmes stratégiques à l'échelle internationale.

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Charges de financement		
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	17 \$	19 \$
Désactualisation d'autres passifs financiers	14	5
Variation des taux d'actualisation des provisions	9	3
Coûts de transaction ⁽¹⁾	8	—
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽²⁾	6	18
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	5	3
Désactualisation des provisions	3	2
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽³⁾	—	22
Autres	14	5
	76	77
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	94	31
	170 \$	108 \$
Revenus de financement		
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(4) \$	(1) \$
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(2)	(5)
Revenu tiré des placements dans des titres	—	(6)
	(6)	(12)
Autres	(4)	(11)
	(10) \$	(23) \$

⁽¹⁾ Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$, qui a été comptabilisée comme un élément spécial.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 26 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2016, selon un taux moyen de capitalisation de 5,08 % (63 millions \$, selon un taux moyen de 4,56 % pour le trimestre clos le 31 mars 2015). 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. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

L'état de la situation financière résumé de la filiale de la Société ayant une participation ne donnant le contrôle importante était comme suit au :

	31 mars 2016
	BT Holdco
Actifs courants	3 991 \$
Actifs non courants	4 288
Total des actifs	8 279 \$
Passifs courants	5 749 \$
Passifs non courants	1 410
Total des passifs	7 159 \$
Actifs nets	1 120 \$

Les principales informations sur le résultat et les flux de trésorerie de la filiale de la Société ayant une participation ne donnant pas le contrôle importante étaient les suivantes :

	Trimestre clos le 31 mars 2016
	BT Holdco
Revenus	1 880 \$
Résultat net	(46) \$
Résultat global	(262) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	76 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	17 \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(165) \$

La variation du cumul des participations ne donnant pas le contrôle de la filiale de la Société ayant une participation ne donnant pas le contrôle importante se présentait comme suit :

	BT Holdco
Solde au 31 décembre 2015	— \$
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	1 281
Résultat net	23
Dividendes	(42)
Solde au 31 mars 2016	1 262 \$

Investissement de la Caisse dans BT Holdco

Le 11 février 2016, Bombardier a conclu la vente, à la Caisse, d'une participation dans la société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, nommément Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd (BT Holdco), en contrepartie d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. En vertu des modalités de cet investissement, Bombardier Inc. a vendu des actions avec droit de vote à la Caisse, lesquelles seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

Par suite de la restructuration déjà annoncée, BT Holdco détient essentiellement tous les actifs et passifs du secteur d'activité Transport de Bombardier, dont le siège social opérationnel mondial demeure en Allemagne, et ses résultats financiers continueront d'être présentés dans les résultats consolidés de Bombardier.

Dispositions principales de l'investissement

La Caisse aura droit à une part proportionnelle (après conversion, soit initialement à 30 % des actions ordinaires de BT Holdco) de tout futur dividende déclaré.

Les dividendes seront payables en espèces ou, sous certaines conditions, en actions convertibles supplémentaires au gré de BT Holdco (toute pareille émission d'actions ayant pour effet d'augmenter la participation de la Caisse).

Mesures incitatives liées à la performance

Les modalités de la transaction prévoient de solides mesures incitatives liées à la performance de Bombardier Transport. Pour chacune des cinq premières années suivant la conclusion de l'entente, la participation (à la conversion) et le rendement de la Caisse pourraient être ajustés annuellement à la hausse ou à la baisse, selon l'atteinte d'une cible de performance convenue conjointement et établie dans le plan d'affaires de Bombardier Transport.

Si Bombardier Transport surpasse la cible fixée dans son plan d'affaires, le pourcentage de la participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, sera réduit de 2,5 % annuellement, jusqu'à concurrence d'un seuil minimum de 25 %. Dans ces circonstances, le rendement minimum des actions convertibles sera également réduit, passant de 9,5 % à un seuil de 7,5 %.

À l'inverse, si Bombardier Transport n'atteint pas la cible prévue dans son plan d'affaires, le pourcentage de participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, augmentera de 2,5 % par année, jusqu'à concurrence de 42,5 % sur une période de cinq ans. Dans un tel cas, le rendement minimum des actions convertibles augmentera aussi, passant de 9,5 % jusqu'à concurrence de 12 %.

Droits des actionnaires et sortie

Aux termes de l'investissement, la Caisse bénéficie de droits de protection d'une participation minoritaire standard, y compris : des droits de préemption, un droit de première offre et des droits d'entraînement, et Bombardier bénéficie d'un droit de première offre et des droits de suite habituels, sous réserve dans chaque cas de certaines conditions.

Bombardier a la possibilité de racheter l'investissement de la Caisse selon certaines conditions en tout temps à compter du troisième anniversaire de la clôture de l'investissement, à un prix équivalant au plus élevé des deux montants suivants : la juste valeur marchande (après conversion) ou un rendement annuel composé minimum de 15 % pour la Caisse.

En tout temps, à compter du cinquième anniversaire de la clôture de l'investissement, à condition que Bombardier n'ait pas exercé son droit de rachat de l'investissement de la Caisse auparavant, la Caisse aura le droit d'exiger que BT Holdco réalise un premier appel public à l'épargne (PAPE) visant le placement secondaire ou la vente de la totalité de ses actions.

Dans l'éventualité d'un PAPE, le ratio de conversion des actions de la Caisse sera ajusté de façon à ce que, immédiatement avant le PAPE, la Caisse reçoive des actions d'une valeur égale au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance. Les actions de la Caisse seraient vendues avant celles de Bombardier dans le cadre du PAPE visant le placement secondaire.

Dans l'éventualité de la vente de la totalité des actions de BT Holdco, la Caisse aura le droit de recevoir un montant égal au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite de la vente à une tierce partie, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance.

Dans l'éventualité d'un changement de contrôle chez Bombardier Inc. ou, dans certaines circonstances, chez BT Holdco, la Caisse aura le droit d'exiger un PAPE ou la vente de la totalité des actions de BT Holdco, et de recevoir le plus élevé des deux montants suivants : i) la valeur des actions ordinaires détenues par la Caisse, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE ou de la vente à une tierce partie, tel que mentionné ci-haut, ou ii) un rendement annuel composé minimum de 15 % sur une période de trois ans (ou, en tout temps après trois ans, un rendement annuel composé de 15 %).

Autres détails de la transaction

Les parties ont convenu d'une situation de trésorerie consolidée de Bombardier à la fin de chaque trimestre d'au moins 1,25 milliard \$. Dans l'éventualité où la situation de trésorerie de Bombardier chuterait sous ce seuil, le conseil d'administration de Bombardier créera un Comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse. Ce Comité serait chargé d'élaborer un plan d'action pour améliorer les liquidités. Le plan, une fois convenu avec la Caisse, serait mis en œuvre sous la supervision du Comité.

Bons de souscription

L'investissement prévoit l'émission par Bombardier à la Caisse de bons de souscription conférant le droit d'acheter un nombre total de 105 851 872 actions classe B (droits de vote limités) du capital-actions de Bombardier Inc. (actions classe B à droits de vote limités), soit l'équivalent d'une participation de 4,5 % dans la totalité des actions classe A en circulation (droits de vote multiples) du capital-actions de Bombardier Inc. (actions classe A), et actions classe B à droits de vote limités (après exercice de ces bons de souscription) (soit environ 4,7 % du total des actions classe A et classe B à droits de vote limités en circulation sur une base non diluée). Les bons de souscription peuvent être exercés au cours d'une période de sept ans à compter de la date de leur émission, à un prix d'exercice par action classe B à droits de vote limités égal à 1,66 \$ soit l'équivalent en dollars US de 2,21 \$ CAN en date de la signature de l'accord de souscription, ce qui représente une prime sur le prix moyen pondéré par volume (VWAP) sur 5 jours des actions de classe B à droits de vote limités à la Bourse de Toronto (TSX) en date du 16 octobre 2015.

Juste valeur des bons de souscription

La juste valeur des bons de souscription au 11 février 2016 était 0,10 \$ par option. La juste valeur de chaque option a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'émission, et les hypothèses suivantes au 11 février 2016 :

Taux d'intérêt sans risque	0,79 %
Durée de vie prévue	7 ans
Volatilité prévue du cours des actions	42,96 %
Rendement prévu des dividendes	0,00 %

Composantes capitaux propres et passif dérivé de la Caisse

Aux termes des actions convertibles émises à la Caisse, Bombardier n'est pas tenue de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Les actions convertibles sont considérées comme un instrument hybride qui est composé d'une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et d'une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco. La Société présente les actions convertibles dans les états de la situation financière à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et de passif dérivé.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission est attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découle de la comptabilisation distincte de chaque composante. La juste valeur du passif dérivé est établie en premier lieu, suivant un modèle d'évaluation interne basé sur des simulations stochastiques. La composante capitaux propres est déterminée en déduisant la juste valeur de la composante passif dérivé de la juste valeur à la date d'émission de l'ensemble de l'instrument hybride. Le passif dérivé est ultérieurement évalué à la valeur du marché, et toute réévaluation de la juste valeur est comptabilisée à titre de charges ou de revenus de financement.

9. RÉSULTAT PAR ACTION

Le RPA de base et dilué a été calculé comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
(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.	(161) \$	98 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(5)	(7)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(166) \$	91 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 221 787	1 761 987
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription	—	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 221 787	1 761 987
RPA (en dollars)		
De base et dilué	(0,07) \$	0,05 \$

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 159 424 103 options d'achat d'actions, UAR, UAD, UAI et bons de souscription pour le trimestre clos le 31 mars 2016 (52 494 043 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour le trimestre clos le 31 mars 2015), 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.

10. 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			Coût amorti ⁽¹⁾	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
31 mars 2016							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 359 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 359 \$	3 359 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 272	—	1 272	1 272
Autres actifs financiers	25	240	358	357	375	1 355	1 371
	3 384 \$	240 \$	358 \$	1 629 \$	375 \$	5 986 \$	6 002 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 780 \$	— \$	3 786 \$	3 786 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	9 051	—	9 051	7 171
Autres passifs financiers	169	139	s. o.	712	445	1 465	1 394
	169 \$	145 \$	s. o.	13 543 \$	445 \$	14 302 \$	12 351 \$
31 décembre 2015							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 720 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 473	—	1 473	1 473
Autres actifs financiers	13	230	348	380	349	1 320	1 326
	2 733 \$	230 \$	348 \$	1 853 \$	349 \$	5 513 \$	5 519 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	1 \$	s. o.	4 039 \$	— \$	4 040 \$	4 040 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 979	—	8 979	6 767
Autres passifs financiers	41	135	s. o.	702	661	1 539	1 426
	41 \$	136 \$	s. o.	13 720 \$	661 \$	14 558 \$	12 233 \$
1^{er} janvier 2015							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 489 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 538	—	1 538	1 538
Autres actifs financiers	43	578	330	422	485	1 858	1 869
	2 532 \$	578 \$	330 \$	1 960 \$	485 \$	5 885 \$	5 896 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	18 \$	s. o.	4 198 \$	— \$	4 216 \$	4 216 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 683	—	7 683	7 692
Autres passifs financiers	73	172	s. o.	719	592	1 556	1 655
	73 \$	190 \$	s. o.	12 600 \$	592 \$	13 455 \$	13 563 \$

⁽¹⁾ Les actifs financiers sont classés comme des prêts et créances et les passifs financiers, comme autres que DFT.

⁽²⁾ Comprend la tranche courante de la dette à long terme.

s. o. : sans objet

11. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 mars 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Programmes aéronautiques	4 143 \$	4 215 \$	4 600 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 623	7 064	7 369
Moins : avances et facturations progressives	(5 906)	(5 490)	(5 558)
	1 717	1 574	1 811
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	229	223	310
Moins : avances et facturations progressives	(18)	(17)	(17)
	211	206	293
Produits finis ⁽¹⁾	1 096	983	1 266
	7 167 \$	6 978 \$	7 970 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 7 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 48 avions d'occasion, totalisant 271 millions \$ au 31 mars 2016 (4 avions neufs et 54 avions d'occasion, totalisant 279 millions \$ au 31 décembre 2015 et 1 avion neuf et 57 avions d'occasion, totalisant 485 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

Au 31 mars 2016, les produits finis comprenaient 74 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (81 millions \$ au 31 décembre 2015 et 248 millions \$ au 1^{er} janvier 2015). Le produit de vente correspondant est comptabilisé dans les obligations au titre des transactions de cession-bail.

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé 3323 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2016 (3575 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015). Ces montants comprennent une moins-value de 89 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2016 (31 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015).

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des paiements consentis 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 attribuées 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 stocks liés aux contrats à long terme (contrats de production) et s'élevaient à 390 millions € (442 millions \$) au 31 mars 2016 (334 millions € (364 millions \$) au 31 décembre 2015). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme connexes.

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Instruments financiers dérivés	400 \$	362 \$	528 \$
Placements dans des titres ⁽¹⁾⁽²⁾	366	359	346
Créances sur contrats à long terme	279	298	321
Placements dans des structures de financement ⁽¹⁾	207	197	360
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽¹⁾	81	81	275
Encaisse affectée	12	11	17
Autres	10	12	11
	1 355 \$	1 320 \$	1 858 \$
Dont la tranche courante	434 \$	450 \$	530 \$
Dont la tranche non courante	921	870	1 328
	1 355 \$	1 320 \$	1 858 \$

⁽¹⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 8 millions \$ de placements dans des titres et 46 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 mars 2016 (respectivement 2 millions \$, 11 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2015 et respectivement 12 millions \$, 16 millions \$ et 45 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

⁽²⁾ Comprennent 78 millions \$ 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 31 mars 2016 (80 millions \$ au 31 décembre 2015 et 70 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Charges payées d'avance et frais différés	421 \$	414 \$	760 \$
Taxe de vente et autres taxes	239	244	238
Avantages de retraite	167	251	159
Charges de financement différées	162	173	138
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	106	114	156
Impôts sur le résultat à recevoir	67	56	64
Autres	28	29	33
	1 190 \$	1 281 \$	1 548 \$
Dont la tranche courante	511 \$	484 \$	592 \$
Dont la tranche non courante	679	797	956
	1 190 \$	1 281 \$	1 548 \$

14. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit, pour les trimestres clos les 31 mars :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2015	725 \$	670 \$	66 \$	565 \$	2 026 \$
Additions	53	—	126 ⁽²⁾	10	189
Utilisation	(51)	(3)	(15)	(1)	(70)
Reprises	(10)	(22)	(2)	(56)	(90)
Charge de désactualisation	—	3	—	—	3
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	8	—	—	9
Incidence des fluctuations de taux de change	15	—	2	1	18
Solde au 31 mars 2016	733 \$	656 \$	177 \$	519 \$	2 085 \$
Dont la tranche courante	573 \$	76 \$	176 \$	335 \$	1 160 \$
Dont la tranche non courante	160	580	1	184	925
	733 \$	656 \$	177 \$	519 \$	2 085 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	773 \$	456 \$	117 \$	206 \$	1 552 \$
Additions	78	—	17 ⁽²⁾	13	108
Utilisation	(56)	(6)	(30)	(1)	(93)
Reprises	(32)	(6)	(4) ⁽²⁾	(2)	(44)
Charge de désactualisation	—	2	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	3	—	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(44)	—	(6)	(4)	(54)
Solde au 31 mars 2015	719 \$	449 \$	94 \$	212 \$	1 474 \$
Dont la tranche courante	553 \$	65 \$	92 \$	189 \$	899 \$
Dont la tranche non courante	166	384	2	23	575
	719 \$	449 \$	94 \$	212 \$	1 474 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations, les provisions pour contrats déficitaires et les litiges.

⁽²⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition et la reprise liées aux charges de restructuration.

15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Instruments financiers dérivés	614 \$	702 \$	665 \$
Avances gouvernementales remboursables	422	411	363
Incitatifs à la location	139	135	172
Obligations au titre des transactions de cession-bail	122	133	260
Tranche courante de la dette à long terme	73	71	56
Coûts non récurrents des fournisseurs	14	20	36
Autres	154	138	60
	1 538 \$	1 610 \$	1 612 \$
Dont la tranche courante	807 \$	991 \$	1 010 \$
Dont la tranche non courante	731	619	602
	1 538 \$	1 610 \$	1 612 \$

16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Avantages du personnel	651 \$	647 \$	661 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	632	606	631
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	609	606	601
Revenus différés	418	397	450
Impôts sur le résultat à payer	236	225	249
Autres taxes à payer	114	211	118
Autres	505	578	568
	3 165 \$	3 270 \$	3 278 \$
Dont la tranche courante	2 144 \$	2 274 \$	2 182 \$
Dont la tranche non courante	1 021	996	1 096
	3 165 \$	3 270 \$	3 278 \$

17. 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 31 mars					
	2016			2015		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	15 627 217	4 883 829	22 332 682	26 045 936	7 666 464	—
Attribuées	—	—	588 466	218 573	—	—
Exercées	—	(87 003)	—	—	(73 855)	—
Annulées	(327 966)	(142 207)	(429 125)	(456 073)	(328 224)	—
Solde à la fin de la période	15 299 251	4 654 619 ⁽¹⁾	22 492 023	25 808 436	7 264 385 ⁽¹⁾	—

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 524 697 UAD étaient acquis au 31 mars 2016 (1 934 272 au 31 mars 2015).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à 2 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2016 (3 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2015).

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 31 mars	
	2016	2015
Solde au début de la période	74 347 206	31 446 124
Attribuées	1 067 207	2 025 773
Annulées	(612 487)	(1 331 460)
Échues	—	(253 017)
Solde à la fin de la période	74 801 926	31 887 420

Une charge de rémunération de 1 million \$ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 31 mars 2016 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (1 million \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015).

18. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2016	2015
Créances clients et autres débiteurs	220 \$	347 \$
Stocks	(119)	(111)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(11)	120
Autres actifs	61	(19)
Fournisseurs et autres créditeurs	(283)	(427)
Provisions	41	(23)
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	27	(113)
Avances sur programmes aéronautiques	(149)	(375)
Passif lié aux avantages de retraite	(93)	34
Autres passifs	(125)	(30)
	(431) \$	(597) \$

19. 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 DAV 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 lorsque 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 le 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 lorsque aucune cote de crédit n'est publiée.

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.

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. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la différence de valeur entre : le cumul de la préférence en matière de liquidation des actions convertibles d'après le rendement minimal, et la juste valeur des actions ordinaires, en supposant leur conversion. Cette valeur dépend de l'atteinte par le secteur Transport des primes de rendement 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 RAI qui est basé sur les données du marché, pour établir la valeur de l'entreprise. 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.

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 des créances clients et autres débiteurs, de certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, de certains placements dans des titres, de certains placements dans des structures de financement, de l'encaisse affectée, des fournisseurs et autres créditeurs, et des obligations au titre des transactions de cession-bail, 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.

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.

Dettes 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 31 mars 2016 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	79 \$	— \$	— \$	79 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	400	—	400	—
Placements dans des titres	344 ⁽²⁾	43	301	—
Placements dans des structures de financement	161	—	—	161
	984 \$	43 \$	701 \$	240 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(6) \$	— \$	— \$	(6) \$
Incitatifs à la location	(139)	—	—	(139)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(614)	—	(492)	(122)
	(759) \$	— \$	(492) \$	(267) \$

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

⁽²⁾ Exclut 14 millions \$ de placements DAV comptabilisés au coût.

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

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2015	79 \$	151 \$	(1) \$	(135) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	5	10	—	(12)	(2)
Émissions	—	—	(6)	—	(120)
Règlements	(5)	—	1	8	—
Solde au 31 mars 2016	79 \$	161 \$	(6) \$	(139) \$	(122) \$

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	263 \$	165 \$	(18) \$	(172) \$	— \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	11	12	—	1	—
Émissions	—	—	(3)	—	—
Règlements	(11)	—	18	5	—
Solde au 31 mars 2015	263 \$	177 \$	(3) \$	(166) \$	— \$

⁽¹⁾ Dont un montant de 1 million \$, qui représente les gains réalisés au cours du trimestre clos le 31 mars 2016 comptabilisés dans les revenus de financement (un montant de 1 million \$, qui représentait les gains réalisés au cours du trimestre clos le 31 mars 2015 comptabilisés dans les revenus de financement).

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 lorsque 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 31 mars 2016 :

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 BB et CCC (B)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 7,85 % et 10,41 % (9,94 %)	Entre 1,92 % et 8,97 % (6,97 %)	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 31 mars 2016 :

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour le trimestre clos le 31 mars 2016	Modification d'hypothèses		
		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 point de base
Gain (perte)				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	2 \$	(2) \$	(2) \$	(3) \$
Placement dans des structures de financement	6 \$	(3) \$	(10) \$	(9) \$
Incitatifs à la location	(9) \$	s. o.	2 \$	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 trimestre clos le 31 mars 2016 de 12 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 trimestre clos le 31 mars 2016 de 11 millions \$.

20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	31 mars 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	1 642 \$	1 669 \$	1 749 \$
Crédit	1 247	1 248	1 275
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(595)	(598)	(628)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 294 \$	2 319 \$	2 396 \$
Engagements de reprise	1 662 \$	1 818 \$	2 696 \$
Obligations de rachat conditionnelles	217 \$	192 \$	204 \$
Autres			
Crédit	48 \$	48 \$	48 \$
Garanties d'exécution	— \$	— \$	38 \$

⁽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 656 millions \$ au 31 mars 2016 (670 millions \$ au 31 décembre 2015 et 456 millions \$ au 1^{er} janvier 2015) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. 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 139 millions \$ au 31 mars 2016 (135 millions \$ au 31 décembre 2015 et 172 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

Litige

Dans le cours normal des affaires, la Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires en cours devant divers tribunaux en matière de responsabilité liée à des produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. La Société a l'intention de se défendre avec vigueur dans ces causes.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 mars 2016, 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.

Enquête au Brésil

Le 20 mars 2014, Bombardier Transportation Brasil Ltda (« BT Brazil »), filiale en propriété exclusive 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 Brazil, 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. À l'heure actuelle, BT Brazil conteste 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 scientifique.

Par suite des procédures administratives entreprises par le CADE en 2014, BT Brazil 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 Brazil s'est vue 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 Brazil continuent à coopérer dans le cadre des enquêtes relatives aux procédures administratives et ont l'intention de se défendre avec vigueur.

21. OPÉRATION IMPORTANTE

Ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec

En octobre 2015, la Société a conclu un protocole d'entente prévoyant un investissement de 1,0 milliard \$ en titres de capitaux propres avec le Ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec (le gouvernement du Québec), par l'intermédiaire d'Investissement Québec, en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Cette société en commandite nouvellement constituée sera détenue dans une proportion de 50,5 % par Bombardier Inc. et, à titre de filiale de Bombardier Inc., elle poursuivra les activités liées au programme d'avions *C Series*. Par suite de l'investissement, la société en commandite nouvellement constituée sera incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers. L'investissement demeure conditionnel à la conclusion d'ententes définitives, à l'obtention du consentement de tiers, à la réalisation d'une restructuration interne préalable à la clôture, à l'obtention des approbations réglementaires requises et au respect d'autres conditions préalables habituelles.

Le produit de l'investissement sera entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions *C Series*.

L'investissement comprend également l'émission de bons de souscription au gouvernement du Québec pouvant être exercés en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 200 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc. à un prix d'exercice par action correspondant à l'équivalent en dollars US de 2,21 \$ CAN, calculé selon le taux de change en vigueur à la date de signature des ententes définitives. La durée des bons de souscription est de cinq ans à compter de la date d'émission et ceux-ci ne seront pas inscrits à la cote de la Bourse de Toronto.

La clôture de l'investissement devrait avoir lieu au deuxième trimestre de 2016.

L'investissement prévoit un engagement de continuité aux termes duquel la Société doit conserver dans la province de Québec, pendant une période de 20 ans, le siège social stratégique, financier et opérationnel, les activités de fabrication et les services d'ingénierie ainsi que les politiques, pratiques et plans d'investissement en matière de recherche et de développement de la société en commandite nouvellement constituée, dans chaque cas, en ce qui concerne la conception, la fabrication et la commercialisation des avions *CS100* et *CS300* ainsi que le service après-vente pour ces avions et la Société doit exploiter les installations situées à Mirabel, au Canada, à cette fin.

22. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE CLÔTURE

Facilités de crédit

En avril 2016, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3640 millions € (4122 millions \$) et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2019 et juin 2019. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 500 millions € (566 millions \$) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en octobre 2018 et juin 2019.

Également en avril 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a été ramené à 400 millions \$. En outre, la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 500 millions € (566 millions \$) a été accrue, pour passer à 608 millions € (688 millions \$), et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a été ramenée à 400 millions \$.

À compter d'avril 2016, le ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, sera remplacé par un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA. Les autres clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes et un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport) sont demeurées inchangées. De plus, les clauses financières restrictives de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport continuent d'exiger des niveaux minimums de capitaux propres, un ratio maximum de la dette sur le RAIIA ainsi qu'un niveau minimum de liquidités de 600 millions € (679 millions \$) à la fin de chaque quart, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

Commandes C Series

En avril 2016, la Société a signé une commande ferme avec Delta Air Lines, Inc. visant 75 avions CS100, assortie d'options pour 50 avions CS100 supplémentaires. En février 2016, la Société a signé une lettre d'intention avec Air Canada et, au deuxième trimestre de 2016, la Société s'attend à signer une entente d'achat ferme visant 45 avions CS300, assortie d'options pour 30 avions CS300 supplémentaires, y compris des droits de conversion en avions CS100. En avril 2016, Air Baltic Corporation AS (airBaltic) a converti ses sept options restantes en commandes fermes d'avions CS300.

La Société prévoit comptabiliser une provision pour contrats déficitaires d'environ 500 millions \$ dans les éléments spéciaux au deuxième trimestre de 2016, parallèlement à la clôture de ces 127 commandes fermes prévues.

Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, C Series, CS100, CS300, FLEXITY, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, Q400, L'évolution de la mobilité et TWINDEXX sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.