

PREMIER RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre clos le 31 mars 2014

GLOSSAIRE

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	PCGR	Principes comptables généralement reconnus
BA	Bombardier Aéronautique	PIB	Produit intérieur brut
BT	Bombardier Transport	R et D	Recherche et développement
CEI	Communauté des États indépendants	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
DAV	Disponibles à la vente	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
DFT	Détenus à des fins de transaction	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
ECC	Écart de conversion cumulé	R.-U.	Royaume-Uni
É.-U.	États-Unis	UAD	Unités d'actions différées
GCB	Garantie pour cautionnement bancaire	UAR	Unités d'actions liées au rendement
IAS	Normes comptables internationales	UGT	Unités génératrices de trésorerie
IASB	International Accounting Standards Board		
IFRIC	International Financial Reporting Interpretation Committee		
IFRS	Normes internationales d'information financière		
MES	Mise en service		

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	2
SOMMAIRE	3
FAITS SAILLANTS	3
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	4
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	5
STRUCTURE DU CAPITAL	8
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	9
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	12
AÉRONAUTIQUE	13
FAITS SAILLANTS	13
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	14
ANALYSE DES RÉSULTATS	17
TRANSPORT	25
FAITS SAILLANTS	25
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	26
ANALYSE DES RÉSULTATS	28
AUTRES	32
ARRANGEMENTS HORS BILAN	32
RISQUES ET INCERTITUDES	32
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	32
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	33
TAUX DE CHANGE	34
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	34
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	35
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	36
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	42

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 »). 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 présentées dans ce rapport sont structurées par secteur isolable : BA et BT, puis par segment de marché, reflétant notre structure organisationnelle.

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 des sections BA et BT).

Importance de l'information

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

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 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; et l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités. 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 nous formulions des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que nous jugions nos hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à notre 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 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 et des principaux exploitants ferroviaires, à l'instabilité politiques et à des cas de force majeure), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux engagements à modalités fixes et à la production et à l'exécution de projets, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur le rendement des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement, à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, aux ressources humaines), 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, 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) et au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt, à la diminution de la valeur résiduelle et à l'augmentation des prix des produits de base). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier annuel pour l'exercice clos le 31 décembre 2013. Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas s'y fier indûment. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent nos attentes à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins que nous n'y soyons 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

- Revenus de 4,4 milliards \$, contre 4,3 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAI de 207 millions \$, ou 4,8 % des revenus, comparativement à 240 millions \$, ou 5,5 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 219 millions \$, ou 5,0 %, en regard de 240 millions \$, ou 5,5 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Résultat net de 115 millions \$ (résultat dilué par action de 0,06 \$), par rapport à 148 millions \$ (résultat dilué par action de 0,08 \$) pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Résultat net ajusté⁽¹⁾ de 151 millions \$ (RPA ajusté⁽¹⁾ de 0,08 \$), comparativement à 156 millions \$ (RPA ajusté de 0,08 \$) pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Investissements nets de 500 millions \$ dans les immobilisations corporelles et incorporelles, dont 430 millions \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques, comparativement à 514 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent, dont 444 millions \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques.
- Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 915 millions \$, contre une utilisation de 590 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Sources de financement disponibles à court terme de 3,9 milliards \$ au 31 mars 2014, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie de 2,5 milliards \$ (respectivement 4,5 milliards \$ et 3,0 milliards \$ sur une base pro forma⁽²⁾), en regard de respectivement 4,8 milliards \$ et 3,4 milliards \$ au 31 décembre 2013.
- Carnet de commandes record de 76,9 milliards \$ au 31 mars 2014, comparativement à 69,7 milliards \$ au 31 décembre 2013.

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme 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⁾ Se reporter à la rubrique Liquidités et sources de financement pour des détails.

Principaux événements

- En avril 2014, nous avons accru notre souplesse financière en émettant des billets de premier rang non garantis totalisant 1,8 milliard \$, qui comprennent des billets à 4,75 % d'un montant de 600 millions \$ échéant en avril 2019 et des billets à 6,00 % d'un montant de 1,2 milliard \$ échéant en octobre 2022. Le produit net servira à refinancer environ 1,3 milliard \$ de la dette existante et aux fins générales de l'entreprise.
- En mars 2014, nous avons prolongé les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de BT et de BA et nos facilités de crédit renouvelables d'une année chacune.
- Le premier véhicule d'essai en vol *Learjet 85* a effectué son vol inaugural le 9 avril 2014, marquant ainsi un jalon important du programme de développement de cet avion.
- Au cours du premier trimestre, BT a reçu 8,0 milliards \$ de nouvelles commandes, dont plusieurs contrats importants dans divers segments de produits et régions.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie des trimestres ne reflètent pas nécessairement les résultats opérationnels et les flux de trésorerie de l'exercice entier. Règle générale, le quatrième trimestre donne lieu à des revenus, à une rentabilité et à des flux de trésorerie supérieurs.

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Revenus	4 354 \$	4 339 \$
Coût des ventes	3 761	3 723
Marge brute	593	616
Charges de vente et d'administration	338	344
R et D	76	70
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(22)	(44)
Autres charges (revenus)	(18)	6
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	219	240
Éléments spéciaux	12	-
RAII	207	240
Charges de financement	51	75
Revenus de financement	(17)	(40)
RAI	173	205
Impôts sur le résultat	58	57
Résultat net	115 \$	148 \$
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	113 \$	143 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	2 \$	5 \$
RPA (en dollars)		
De base et dilué	0,06 \$	0,08 \$

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
RAIIA	300 \$	331 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	312 \$	331 \$
Résultat net ajusté	151 \$	156 \$
RPA ajusté	0,08 \$	0,08 \$

Revenus, marge RAI et marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Revenus		
BA	2 089 \$	2 258 \$
BT	2 265 \$	2 081 \$
Consolidés	4 354 \$	4 339 \$
Marge RAI		
BA	4,5%	4,5%
BT	5,0%	6,7%
Consolidée	4,8%	5,5%
Marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾		
BA	5,0%	4,5%
BT	5,0%	6,7%
Consolidée	5,0%	5,5%

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

Analyse des résultats consolidés

Une analyse détaillée des revenus et du RAI figure sous la rubrique Analyse des résultats des sections BA et BT.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé 34 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2014, comparativement à des charges nettes de financement de 35 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La diminution de 1 million \$ est essentiellement attribuable à :

- l'augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (16 millions \$); et
- la diminution de la charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite (10 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une perte nette liée à certains instruments financiers, contre un gain net au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent (22 millions \$).

Impôts sur le résultat

Pour les trimestres clos le 31 mars 2014 et le 31 mars 2013, les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de 33,5 % et 27,8 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Les taux d'imposition effectifs plus élevés sont principalement attribuables à l'incidence négative nette de la non-comptabilisation d'avantages fiscaux liée à des pertes fiscales et des différences temporaires, en partie contrebalancée par des différences permanentes positives nettes.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Rapprochement des flux de trésorerie disponibles sectoriels et des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Flux de trésorerie disponibles sectoriels		
BA	(545) \$	(461) \$
BT	(256)	(73)
Utilisation de flux de trésorerie disponibles sectoriels	(801)	(534)
Impôts sur le résultat net et intérêts versés nets ⁽¹⁾	(114)	(56)
Utilisation de flux de trésorerie disponibles	(915)	(590)
Ajouter : Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	500	514
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(415) \$	(76) \$

⁽¹⁾ Non alloués aux secteurs isolables.

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Solde au début de la période	3 397 \$	2 557 \$
Utilisation de flux de trésorerie disponibles	(915)	(590)
Dividendes versés	(46)	(49)
Produit net de l'émission de dette à long terme	27	1 970
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽¹⁾	25	-
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(11)	(57)
Remboursements de dette à long terme	(7)	(10)
Additions aux placements dans des titres DAV	-	(70)
Autres	18	(18)
Solde à la fin de la période	2 488 \$	3 733 \$

⁽¹⁾ Représente le solde du prix de vente lié à la vente des principaux actifs et des passifs connexes se rapportant à nos activités Flexjet.

Sources de financement disponibles à court terme

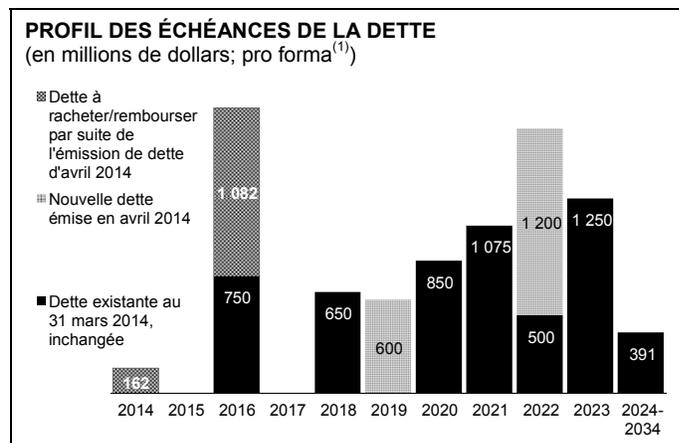
	31 mars 2014	31 mars 2014	Aux
	pro forma ⁽¹⁾		31 décembre 2013
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 043 \$	2 488 \$	3 397 \$
Facilité de crédit renouvelable disponible	1 439	1 439	1 440
Sources de financement disponibles à court terme	4 482 \$	3 927 \$	4 837 \$

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, nous devons respecter les mêmes clauses financières restrictives que celles des facilités de lettres de crédit de BA et de BT.

En mars 2014, nous avons prolongé d'une année les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de BT et de BA, respectivement jusqu'en mai 2017 et juin 2017. Les dates d'échéance des facilités de crédit renouvelables non garanties de 500 millions € (689 millions \$) de BT et de 750 millions \$ ont également été prolongées d'une année, respectivement jusqu'en mars 2016 et juin 2017.

⁽¹⁾ Les montants pro forma tiennent compte de notre émission de billets de premier rang d'un montant de 1,8 milliard \$ en avril 2014, ainsi que du rachat de nos billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1082 millions \$ au 31 mars 2014) et du remboursement à l'échéance de nos billets d'un montant de 162 millions \$ échéant le 1^{er} mai 2014 parallèlement au règlement des dérivés connexes.

En avril 2014, nous avons émis, à la valeur nominale, des billets de premier rang non garantis totalisant 1,8 milliard \$, qui comprennent des billets à 4,75 % d'un montant de 600 millions \$ échéant le 15 avril 2019 et des billets à 6,00 % d'un montant de 1,2 milliard \$ échéant le 15 octobre 2022. Le produit net de l'émission servira à racheter de façon anticipée des billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1082 millions \$ au 31 mars 2014) échéant le 15 novembre 2016, à rembourser les billets d'un montant de 162 millions \$ échéant le 1^{er} mai 2014 et aux fins générales de l'entreprise.



Nous avons amélioré notre souplesse financière par suite de cette opération en prolongeant d'environ une année l'échéance moyenne pondérée de notre dette en la portant à 7,1 ans et en ajoutant quelque 0,5 milliard \$ à nos sources de financement disponibles à court terme.

Nous sommes d'avis que nos flux de trésorerie prévus liés aux activités opérationnelles, combinés avec nos sources de financement disponibles à court terme de 4,5 milliards \$ sur une base pro forma⁽¹⁾, 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 à tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible.

⁽¹⁾ Les montants pro forma tiennent compte de notre émission de billets de premier rang d'un montant de 1,8 milliard \$ en avril 2014, ainsi que du rachat de nos billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1082 millions \$ au 31 mars 2014) et du remboursement à l'échéance de nos billets d'un montant de 162 millions \$ échéant le 1^{er} mai 2014 parallèlement au règlement des dérivés connexes.

STRUCTURE DU CAPITAL

Nous analysons notre structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société. Nous croyons que ces mesures doivent être utilisées pour évaluer la solvabilité de la Société. Nous gérons et nous surveillons nos indicateurs globaux de façon à établir un profil d'entreprise de première qualité dans un horizon de moyen à long terme.

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 RAIL ajusté et le RAlIA ajusté excluent des éléments spéciaux comme des charges de restructuration, les charges de dépréciation importantes et leurs reprises, et d'autres éléments inhabituels importants qui, à notre avis, ne représentent pas notre rendement de base.

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

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

Indicateurs globaux⁽¹⁾

	31 mars 2014 <i>pro forma</i> ⁽³⁾	31 mars 2014	31 décembre 2013	Explication des principaux écarts
Ratio de couverture des intérêts				
RAIL ajusté ⁽²⁾	952 \$	951 \$	967 \$	Détérioration en raison de la hausse des intérêts versés.
Intérêts ajustés ⁽²⁾	426 \$	383 \$	346 \$	
Ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés	2,2	2,5	2,8	
Ratio du levier financier				
Dette ajustée	8 508 \$	7 991 \$	7 912 \$	Détérioration du fait de l'accroissement de la dette à long terme.
RAlIA ajusté ⁽²⁾	1 442 \$	1 441 \$	1 454 \$	
Ratio de la dette ajustée sur le RAlIA ajusté	5,9	5,5	5,4	

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

⁽²⁾ Pour les quatre derniers trimestres consécutifs.

⁽³⁾ Les montants *pro forma* tiennent compte de notre émission de billets de premier rang d'un montant de 1,8 milliard \$ en avril 2014, ainsi que du rachat de nos billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1082 millions \$ au 31 mars 2014) et du remboursement à l'échéance de nos billets d'un montant de 162 millions \$ échéant le 1^{er} mai 2014 parallèlement au règlement des dérivés connexes, comme si ceux-ci avaient pris effet le 1^{er} avril 2013.

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 afin de nous assurer qu'elles sont respectées.

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément notre passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 2,2 milliards \$ au 31 mars 2014 (2,0 milliards \$ au 31 décembre 2013). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation courants, les croissances 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. L'augmentation de 210 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 2013	1 987 \$ ⁽¹⁾
Fluctuations des taux d'actualisation	472
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(182)
Cotisations de la Société	(116)
Coûts des services	66
Fluctuations des taux de change	(30)
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite	19
Autres	(19)
Solde au 31 mars 2014	2 197 \$⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend l'actif lié aux avantages de retraite de 196 millions \$ au 31 mars 2014 (174 millions \$ au 31 décembre 2013).

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 au titre des avantages nets de retraite, de certains gains et de certaines 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	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, déduction faite des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles.
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 de rendement non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs de nos états financiers consolidés intermédiaires de mieux comprendre nos résultats et les tendances connexes et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de notre entreprise. C'est pourquoi un grand nombre d'utilisateurs de notre 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, à notre avis, notre rendement de base et aident les utilisateurs de notre rapport de gestion à mieux analyser nos résultats, améliorent la comparabilité de nos résultats d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec les pairs.

Les mesures 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, nous améliorons 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 d'utiliser des mesures non conformes aux PCGR d'autres entités ayant une appellation similaire pour comparer le rendement de ces entités à notre rendement.

Les rapprochements avec les mesures financières les plus comparables des IFRS sont présentés dans les tableaux ci-après, à l'exception des rapprochements suivants :

- RAII avant éléments spéciaux et RAII – se reporter au tableau Résultats opérationnels consolidés de BA et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés; et
- utilisation de flux de trésorerie disponibles et de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – se reporter aux tableaux Utilisation de flux de trésorerie disponibles respectifs des sections BA et BT et aux tableaux Rapprochement de l'utilisation des flux de trésorerie disponibles sectoriels et des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles de la rubrique Liquidités et sources de financement.

Rapprochement du RAIIA avant éléments spéciaux et du RAIIA, par rapport au RAII

	Pour les trimestres les 31 mars	
	2014	2013
RAII	207 \$	240 \$
Amortissement	93	91
RAIIA	300	331
Éléments spéciaux		
Charge de restructuration ⁽¹⁾	22	-
Gain sur résolution d'un litige relatif à la taxe sur le capital ⁽²⁾	(10)	-
RAIIA avant éléments spéciaux	312 \$	331 \$

⁽¹⁾ A trait à la réduction des effectifs d'environ 1700 postes annoncée en janvier 2014 pour BA. Cette réduction de postes touche des employés permanents et des employés contractuels, surtout au Canada et aux É.-U.

⁽²⁾ Représente un gain pour BA lié à la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec.

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Pour les trimestres clos les 31 mars			
	2014		2013	
	(en millions de dollars)	(par action)	(en millions de dollars)	(par action)
Résultat net	115 \$		148 \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux	12	0,01 \$	-	- \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19	0,01	29	0,01
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	7	-	(17)	(0,01)
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement	(2)	-	(4)	-
Résultat net ajusté	151 \$		156 \$	

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

	Pour les trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
RPA dilué	0,06 \$	0,08 \$
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement	0,02	-
RPA ajusté	0,08 \$	0,08 \$

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

	Aux		
	31 mars 2014 <i>pro forma</i> ⁽²⁾	31 mars 2014	31 décembre 2013
Dette à long terme	7 720 \$	7 272 \$	7 203 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture	(274)	(343)	(293)
Dette à long terme, montant net	7 446	6 929	6 910
Obligations au titre des transactions de cession-bail	192	192	138
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽¹⁾	870	870	864
Dette ajustée	8 508 \$	7 991 \$	7 912 \$

⁽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.

⁽²⁾ Les montants pro forma tiennent compte de notre émission de billets de premier rang d'un montant de 1,8 milliard \$ en avril 2014, ainsi que du rachat de nos billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1082 millions \$ au 31 mars 2014) et du remboursement à l'échéance de nos billets d'un montant de 162 millions \$ échéant le 1^{er} mai 2014 parallèlement au règlement des dérivés connexes, comme si ceux-ci avaient pris effet le 1^{er} avril 2013.

Rapprochement du RAIIA ajusté et du RAIL ajusté, par rapport au RAIL

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les		
	31 mars 2014 <i>pro forma</i> ⁽⁴⁾	31 mars 2014	31 décembre 2013
RAIL	890 \$	890 \$	923 \$
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	(18)	(18)	(30)
Intérêts reçus	40	39	36
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	40	40	38
RAIIA ajusté	952	951	967
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple ⁽³⁾	97	97	96
Amortissement	393	393	391
RAIIA ajusté	1 442 \$	1 441 \$	1 454 \$

⁽¹⁾ Se reporter au rapprochement du RAIIA avant éléments spéciaux et du RAIIA, par rapport au RAIL ci-dessus pour plus de détails sur ces éléments spéciaux.

⁽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.

⁽⁴⁾ Les montants pro forma tiennent compte de notre émission de billets de premier rang d'un montant de 1,8 milliard \$ en avril 2014, ainsi que du rachat de nos billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1082 millions \$ au 31 mars 2014) et du remboursement à l'échéance de nos billets d'un montant de 162 millions \$ échéant le 1^{er} mai 2014 parallèlement au règlement des dérivés connexes, comme si ceux-ci avaient pris effet le 1^{er} avril 2013.

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les		
	31 mars 2014 <i>pro forma</i> ⁽²⁾	31 mars 2014	31 décembre 2013
Intérêts versés	381 \$	338 \$	303 \$
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	5	5	5
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽¹⁾	40	40	38
Intérêts ajustés	426 \$	383 \$	346 \$

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ Les montants pro forma tiennent compte de notre émission de billets de premier rang d'un montant de 1,8 milliard \$ en avril 2014, ainsi que du rachat de nos billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1082 millions \$ au 31 mars 2014) et du remboursement à l'échéance de nos billets d'un montant de 162 millions \$ échéant le 1^{er} mai 2014 parallèlement au règlement des dérivés connexes, comme si ceux-ci avaient pris effet le 1^{er} avril 2013.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

	31 mars 2014	31 décembre 2013	Augmentation (diminution)		Explication des écarts importants autres que l'incidence des taux de change
			Incidence des taux de change	Écart excluant l'incidence des taux de change	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 488 \$	3 397 \$	(11)\$	(898)\$	Se reporter au tableau Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et aux rubriques Flux de trésorerie disponibles des sections BA et BT aux fins d'information
Créances clients et autres débiteurs	1 690	1 492	3	195	158 \$ Niveau plus élevé de BT 37 Niveau plus élevé de BA
Stocks bruts	14 453	13 659	20	774	490 \$ Augmentation par suite de l'accélération de la production liée à des contrats de BT avant les livraisons dans quelques contrats 284 Accroissement de BA, surtout des stocks de produits finis, en raison principalement des avions d'affaires ne faisant pas l'objet d'une commande ferme
Avances et facturations progressives liées aux contrats à long terme	(8 163)	(7 777)	15	371	Accroissement des avances et facturations progressives sur de nouvelles commandes et des contrats existants
Avances sur programmes aéronautiques	(5 305)	(4 916)	-	389	Surtout attribuable aux nouvelles commandes supérieures aux livraisons dans la catégorie des avions intermédiaires et des avions commerciaux
Immobilisations corporelles	2 085	2 066	2	17	63 \$ Additions nettes (46) Amortissement
Outils des programmes aéronautiques	7 004	6 606	-	398	430 \$ Additions nettes (32) Amortissement
Goodwill	2 381	2 381	-	-	Aucun écart
Actifs d'impôt sur le résultat différé	1 245	1 231	-	14	Aucun écart important
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	311	318	(4)	(3)	Aucun écart important
Autres actifs financiers	2 314	2 205	1	108	59 \$ Augmentation de l'actif lié aux instruments financiers dérivés 21 Augmentation des placements dans des structures de financement
Autres actifs	1 451	1 433	-	18	Aucun écart important
Fournisseurs et autres créditeurs	(3 920)	(4 089)	4	(173)	(213)\$ Niveau moins élevé de BA 40 Niveau plus élevé de BT
Provisions	(1 437)	(1 465)	1	(29)	Surtout en raison de l'utilisation des provisions pour garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle
Dette à long terme	(7 057)	(6 988)	(6)	75	Essentiellement attribuable aux fluctuations de la couverture de la juste valeur de 55 millions \$ et à l'émission nette de 20 millions \$
Passif lié aux avantages de retraite	(2 393)	(2 161)	-	232	Se reporter au tableau Variation du passif net lié aux avantages de retraite aux fins d'information
Autres passifs financiers	(1 719)	(1 726)	2	(9)	Aucun écart important
Autres passifs	(3 176)	(3 217)	(2)	(39)	(101)\$ Diminution des impôts sur le résultat et autres taxes à payer 69 Augmentation des passifs liés aux avantages du personnel
Capitaux propres	(2 252)	(2 449)	sans objet	(197)	(270)\$ AERG – attribuable principalement aux pertes actuarielles nettes sur les avantages de retraite 115 Résultat net (48) Dividendes 6 Autres

AÉRONAUTIQUE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

- Revenus de 2,1 milliards \$, contre 2,3 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAI de 93 millions \$, ou 4,5 % des revenus, comparativement à 101 millions \$, ou 4,5 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 105 millions \$, ou 5,0 % des revenus, comparativement à 101 millions \$, ou 4,5 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAI avant élément spéciaux⁽¹⁾ de 168 millions \$, ou 8,0 % des revenus, comparativement à 162 millions \$, ou 7,2 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 545 millions \$, comparativement à une utilisation de 461 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Investissements nets de 484 millions \$ dans les immobilisations corporelles et incorporelles, dont 430 millions \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques, contre 503 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent, dont 444 millions \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques.
- 56 livraisons d'avions, contre 53 pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- 91 commandes nettes d'avions (ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽²⁾ de 1,6), en regard de 28 pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Carnet de commandes record de 38,5 milliards \$ au 31 mars 2014, comparativement à 37,3 milliards \$ au 31 décembre 2013.

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire et à la rubrique Analyse des résultats pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽²⁾ Défini comme les commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

Principaux événements

Avions d'affaires

- En janvier 2014, nous avons signé une commande ferme avec un client préférant garder l'anonymat portant sur trois biréacteurs d'affaires *Global 6000*, deux biréacteurs d'affaires *Global 7000* et trois biréacteurs d'affaires *Global 8000*. D'après les prix affichés, la valeur de la commande ferme totalise 537 millions \$.
- Le 9 avril 2014, le premier véhicule d'essais en vol (FTV1) *Learjet 85* a réalisé avec succès son vol inaugural. Le vol inaugural s'est déroulé comme prévu et aucun enjeu important n'a été relevé. La date de MES sera mise à jour lorsque nous aurons terminé l'examen du calendrier du programme d'essais en vol.

Avions commerciaux

- En janvier 2014, nous avons signé une commande ferme avec Al Qahtani Aviation Company du Royaume d'Arabie saoudite portant sur 16 avions *CS300*, assortie d'options pour 10 autres. D'après le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 1,2 milliard \$.
- Au cours du premier trimestre de 2014, nous avons reçu un total de 17 commandes fermes de biturbopropulseurs *Q400 NextGen* de six clients d'Amérique du Nord, du Moyen-Orient et d'Asie-Pacifique.
- À la suite des vols inauguraux du deuxième et du troisième véhicules d'essai en vol *CS100*, trois FTV participent maintenant au programme d'essais en vol. À ce jour, les résultats des essais en vol correspondent à nos attentes.

Effectifs

- La réduction de nos effectifs d'environ 1700 postes annoncée en janvier 2014 a été réalisée en grande partie et une charge connexe de 22 millions \$ a été comptabilisée comme un élément spécial au premier trimestre de 2014.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Avions d'affaires

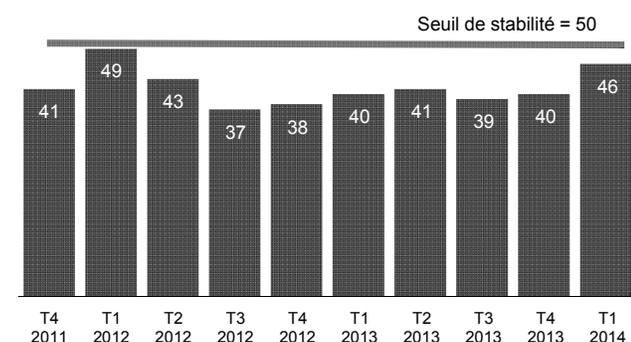
Il y a eu certaines améliorations du côté des indicateurs de marché; toutefois, les conditions générales du marché au premier trimestre de 2014 n'ont pas beaucoup changé comparativement à celles du quatrième trimestre de 2013.

La confiance de l'industrie⁽¹⁾ s'est améliorée au cours du premier trimestre, mais se situe toutefois sous le seuil de stabilité du marché. Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service a enregistré une baisse au cours des deux derniers trimestres et s'est établi à 12,4 % au 31 mars 2014. Nous considérons que ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la fourchette normale de l'ensemble du marché. Le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion de grande taille a augmenté pendant le premier trimestre de 2014, mais il demeure en deçà de ce que nous considérons comme la fourchette normale pour l'ensemble du marché. Au cours de la période de deux mois close le 28 février 2014, l'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a légèrement augmenté par rapport aux périodes correspondantes des trois dernières années. L'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe est demeurée essentiellement inchangée au cours du trimestre clos le 31 mars 2014 par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent et est légèrement inférieure à celle des mêmes périodes en 2012 et en 2011.

⁽¹⁾ Mesurée par l'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires.

INDICE UBS DU MARCHÉ DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES⁽¹⁾

(moyenne sur une échelle de 100 points)

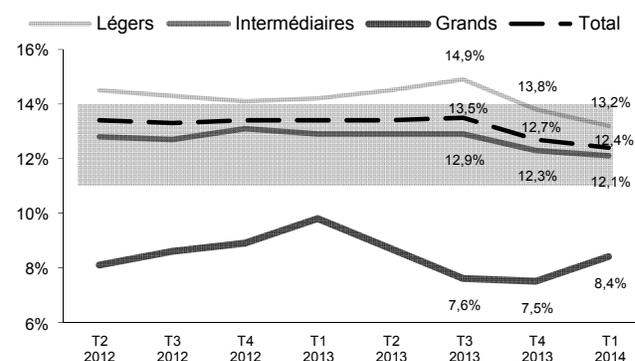


Source : UBS

⁽¹⁾ L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie aux É.-U. et à l'échelle internationale et est établi au moyen de sondages bimestriels menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.

STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION

(en pourcentage de la flotte totale de biréacteurs d'affaires, à l'exclusion des biréacteurs très légers)

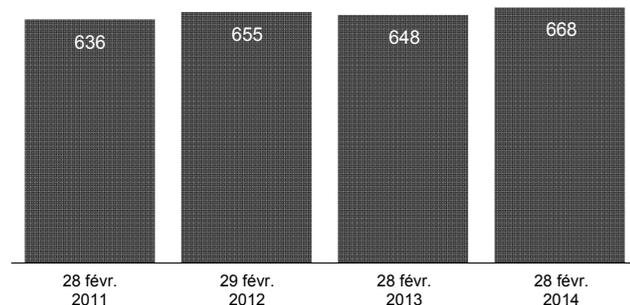


Sources : JETNET et Ascend Online

La zone ombragée indique ce que nous considérons comme une fourchette normale du total de stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion disponibles à la vente, soit entre 11 % et 14 %.

UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES AUX É.-U.

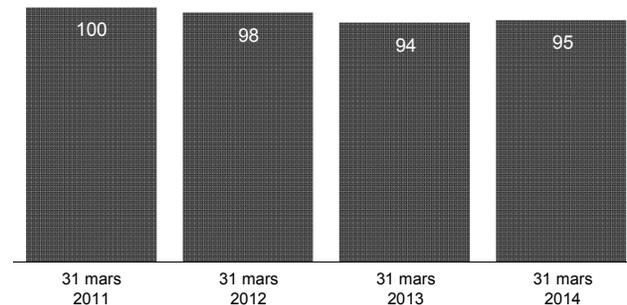
(pour les périodes de deux mois closes comme indiqué; en milliers de départs et d'arrivées pour tous les biréacteurs d'affaires)



Source : dernières données disponibles sur le site Web de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U.

UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES EN EUROPE

(pour les trimestres clos comme indiqué; en milliers de départs et d'arrivées pour tous les biréacteurs d'affaires)



Source : dernières données disponibles provenant d'Eurocontrol

Avions commerciaux

L'ensemble des indicateurs du trafic-passagers se sont améliorés au cours du premier trimestre de 2014 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. L'Association du transport aérien international (« IATA ») prévoit que la performance financière des sociétés aériennes continuera de s'améliorer en 2014 comparativement à 2013⁽¹⁾.

Les marchés nationaux et internationaux du transport aérien commercial régulier, mesurés par les revenus passagers-kilomètres (« RPK »)⁽²⁾, ont augmenté de respectivement 6,8 % et 6,9 % depuis le début de l'année jusqu'au 28 février 2014 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 79,0 % et 77,7 % depuis le début de l'année jusqu'en février 2014, comparativement aux coefficients respectifs de 77,6 % et 76,9 % enregistrés au cours de la période correspondante jusqu'en février 2013⁽³⁾.

Le trafic-passagers régional, mesuré par RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U.⁽⁴⁾ et de leurs affiliés, qui représente une partie importante du trafic aérien régional aux É.-U., notre principal marché, est demeuré essentiellement inchangé depuis le début de l'année jusqu'au 31 mars 2014 en regard de la période correspondante de l'année précédente. Ces transporteurs ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 78,6 % depuis le début de l'année jusqu'en mars 2014, en hausse par rapport à 76,0 % au cours de la période correspondante jusqu'en mars 2013.

L'IATA a révisé à la baisse ses prévisions 2014 des profits du marché de l'aviation commerciale, pour les établir à 18,7 milliards \$, par rapport à ses prévisions financières de 19,7 milliards \$ en décembre 2013, comparativement à des prévisions de profits de 12,9 milliards \$ pour 2013. Cette révision est attribuable aux pressions à la hausse sur les prix du pétrole engendrées par la crise en Ukraine et par la croissance plus faible que prévu dans un certain nombre d'économies émergentes, malgré un essor vigoureux au cours de la récente reprise économique mondiale. L'IATA a aussi révisé à la hausse ses prévisions quant au prix moyen du pétrole brut Brent en 2014, qui devrait atteindre 108 \$ le baril, comparativement à 105 \$ le baril prévu précédemment. Les transporteurs aériens d'Amérique du Nord sont ceux qui devraient générer les profits les plus élevés en dollars et en pourcentage des revenus. Les transporteurs aériens de l'Asie-Pacifique se classeront au deuxième rang sur le plan des profits en dollars, suivis des transporteurs aériens européens, mais auront une marge bénéficiaire inférieure en pourcentage des revenus à celles des sociétés aériennes du Moyen-Orient et de l'Amérique latine⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Comme indiqué dans les prévisions financières de mars 2014 de l'IATA.

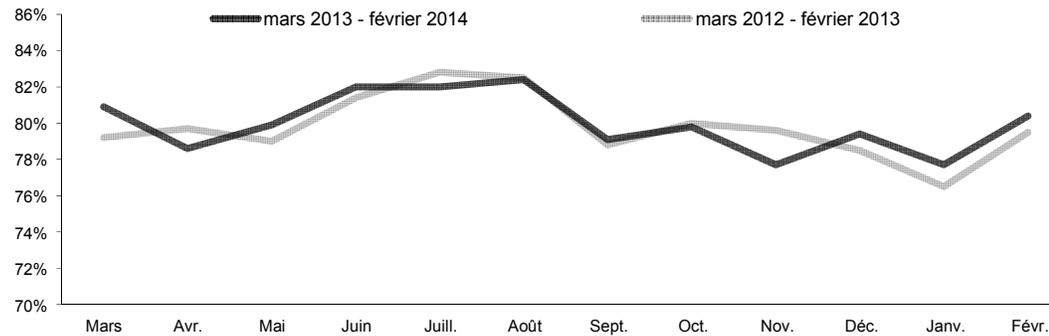
⁽²⁾ Voir le tableau ci-après pour la définition de ces mesures.

⁽³⁾ D'après le rapport *Analyse du marché du transport aérien de passagers* pour le mois de février 2014 de l'IATA.

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

COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS NATIONAUX

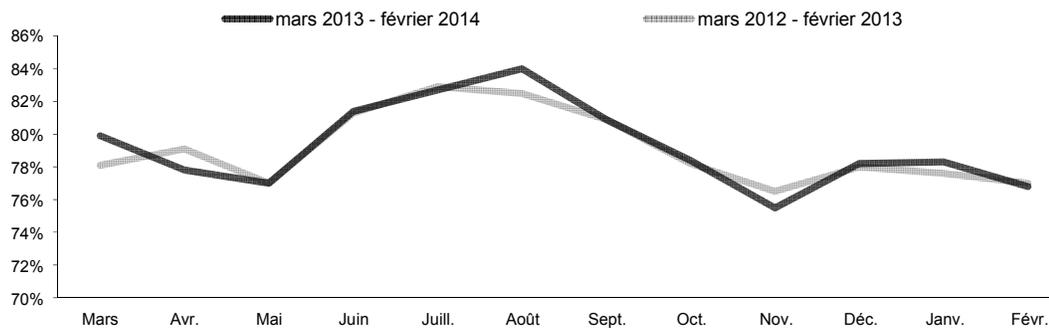
(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles du mois)



Source : Dernières données disponibles provenant des statistiques de l'IATA sur le transport aérien dans les marchés nationaux.

COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS INTERNATIONAUX

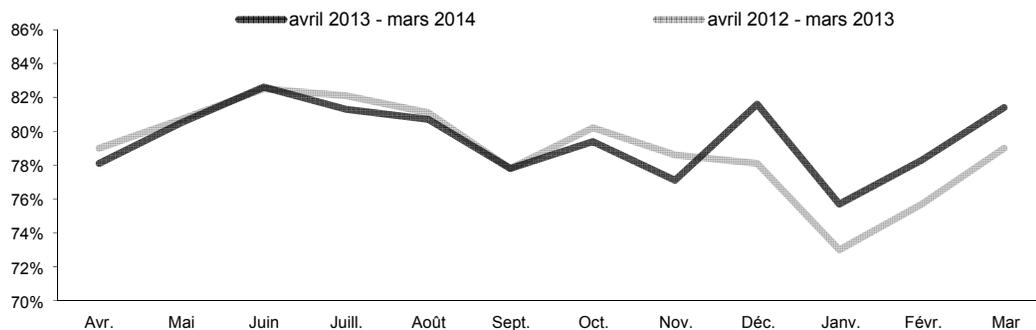
(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles du mois)



Source : Dernières données disponibles provenant des statistiques de l'IATA sur le transport aérien dans les marchés internationaux.

COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS RÉGIONAUX AMÉRICAINS DES QUATRE GRANDS TRANSPORTEURS À RÉSEAUX DES É.-U. ET DE LEURS AFFILIÉS

(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles du mois)



Source : Coefficient d'occupation des sièges dans les marchés régionaux américains publiés par les quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U. (Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines et Alaska Air) et leurs affiliés.

Le coefficient d'occupation des sièges correspond au pourcentage des sièges-kilomètres disponibles utilisés (les revenus-passagers kilomètres divisés par le nombre de sièges-kilomètres disponibles).

Les revenus-passagers kilomètres (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.

Les sièges-kilomètres disponibles correspondent au nombre de sièges multiplié par les kilomètres parcourus, qu'ils soient occupés ou non par un passager.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013 ⁽⁷⁾
Revenus		
Fabrication		
Avions d'affaires	1 177 \$	1 162 \$
Avions commerciaux	295	301
Autres	114	147
Total fabrication	1 586	1 610
Services ⁽¹⁾	399	438
Autres ⁽²⁾	104	210
Total des revenus	2 089	2 258
Coût des ventes	1 802	1 951
Marge brute	287	307
Charges de vente et d'administration	157	158
R et D	40	42
Autres charges (revenus) ⁽³⁾	(15)	6
RAII avant éléments spéciaux⁽⁴⁾	105	101
Éléments spéciaux ⁽⁵⁾	12	-
RAII	93	101
Amortissement ⁽⁶⁾	63	61
RAIIA⁽⁴⁾	156 \$	162 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽⁴⁾	168 \$	162 \$
(en pourcentage des revenus totaux)		
Marge brute	13,7%	13,6%
RAII avant éléments spéciaux	5,0%	4,5%
RAII	4,5%	4,5%
RAIIA avant éléments spéciaux	8,0%	7,2%
RAIIA	7,5%	7,2%

⁽¹⁾ Comprennent les revenus liés aux pièces et services, aux activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol de Flexjet (avant la cession du 4 décembre 2013), aux activités de soutien des produits (dont l'entretien d'avions et la formation à l'aviation commerciale), aux solutions d'avions spécialisés et à la formation à l'aviation militaire.

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

⁽³⁾ Comprennent i) la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers évalués à la juste valeur et les modifications des estimations liées à certaines provisions ou à certains instruments financiers, à l'exclusion des pertes (gains) découlant des fluctuations de taux d'intérêt; ii) les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations); et iii) les gains sur cessions d'immobilisations corporelles; sauf lorsque ces éléments sont présentés comme des éléments spéciaux.

⁽⁴⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR de la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

⁽⁵⁾ Les éléments spéciaux ont trait à une charge de 22 millions \$ liée à la réduction de nos effectifs d'environ 1700 postes annoncée précédemment, surtout au Canada et aux É.-U., et à un gain de 10 millions \$ à la suite de la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi des impôts* du Québec.

⁽⁶⁾ L'amortissement est comptabilisé dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction sous-jacente de l'actif.

⁽⁷⁾ Les chiffres comparatifs des revenus ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour le trimestre écoulé.

Nombre total de livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Avions d'affaires	43	39
Avions commerciaux	13	13
Avions amphibies	-	1
	56	53

Revenus de fabrication

La diminution de 24 millions \$ est principalement attribuable à une livraison d'avion amphibie de moins comptabilisée dans les autres revenus de fabrication.

Revenus de services

La diminution de 39 millions \$ est surtout attribuable à :

- La vente de nos activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol de Flexjet au quatrième trimestre de 2013.

En partie contrebalancée par :

- l'accroissement des activités liées aux services de pièces et des activités de soutien des produits.

Autres revenus

La diminution de 106 millions \$ est surtout attribuable à un nombre moins élevé de livraisons et à une combinaison défavorable de ventes d'avions d'affaires d'occasion.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux (voir le détail des éléments spéciaux ci-après) a augmenté de 0,5 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- l'écart positif net des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle et nos autres actifs financiers comptabilisés dans les autres charges (revenus) surtout en raison de l'amélioration des cotes de crédit de certains clients; et
- l'augmentation des marges tirées des services.

En partie contrebalancés par :

- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2014, des éléments spéciaux ont eu une incidence négative de 0,5 point de pourcentage sur la marge RAI, incidence liée à une charge de restructuration de 22 millions \$ relative à la réduction d'environ 1700 postes annoncée précédemment, en partie contrebalancée par un gain de 10 millions \$ à la suite de la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi des impôts* du Québec.

Flux de trésorerie disponibles

Utilisation de flux de trésorerie disponibles

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
RAI	93 \$	101 \$
Amortissement	63	61
RAIIA	156	162
Autres éléments sans effet de trésorerie		
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	-	(1)
Charge à base d'actions	3	5
Variation nette des soldes hors caisse	(220)	(124)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(61)	42
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(484)	(503)
Utilisation de flux de trésorerie disponibles	(545) \$	(461) \$

La diminution de 84 millions \$ est principalement attribuable à l'écart négatif, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse (96 millions \$) (se reporter à l'explication ci-après).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 31 mars 2014, les sorties de fonds de 220 millions \$ sont surtout attribuables à :

- la diminution des fournisseurs et autres créditeurs;
- l'accroissement des stocks de produits finis, en raison surtout des avions d'affaires ne faisant pas l'objet d'une commande ferme; et
- la diminution des autres passifs financiers.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du fait que les nouvelles commandes étaient supérieures aux livraisons dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires et des avions commerciaux.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2013, les sorties de fonds de 124 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques et de produits finis à la fois pour les avions d'affaires neufs et les avions d'affaires d'occasion, surtout dans les catégories des avions intermédiaires et grands.

En partie contrebalancé par :

- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Outillage des programmes ⁽¹⁾	430 \$	444 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	8	7
	438 \$	451 \$
En pourcentage des revenus de fabrication	27,6%	28,0%

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 32 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2014 (35 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2013), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Les additions à l'outillage de nos programmes résultent principalement du développement de la gamme d'avions *C-Series*, de l'avion *Learjet 85* et des programmes d'avions *Global 7000* et *Global 8000*.

Les tableaux qui suivent expliquent les principaux éléments de notre processus pour le développement de produits et l'état d'avancement de nos programmes en cours de développement les plus importants.

NOTRE PROCESSUS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS		
Étape		Description
Définition conceptuelle	JTAP	Phase d'évaluation technique conjointe – Examen préliminaire avec nos partenaires et fournisseurs éventuels en vue d'analyser les technologies souhaitées pour construire ou modifier un avion.
	JCDP	Phase de définition conceptuelle conjointe – Effort en collaboration avec nos partenaires et fournisseurs éventuels en vue d'effectuer une étude de compromis de configuration d'avion et de définir l'architecture et la fonctionnalité des systèmes.
Étape		Description
Préparation du lancement		Poursuite des activités liées à la définition de la conception et des activités techniques. Création d'un plan de projet afin d'établir le calendrier, le coût, la portée, l'énoncé des travaux et les ressources nécessaires pour le programme.
Définition préliminaire	JDP	Phase conjointe de définition – Détermination conjointe avec nos partenaires et fournisseurs de la conception technique de l'avion et du partage des travaux requis. Optimisation de la conception de l'avion quant aux coûts de fabrication, d'assemblage et de cycle de vie.
Définition détaillée	DDP	Phase de conception détaillée – Préparation des dessins de fabrication détaillés et confirmation de la conception d'après la définition préliminaire de la conception convenue à la phase précédente.
Lancement de la définition du produit		Lancement officiel des dessins techniques pour la fabrication, permettant ainsi l'achèvement des conceptions des outils et l'assemblage du premier avion produit.
Certification du produit		Achèvement des activités liées à la certification visant à prouver que l'avion est conforme aux exigences de conception initiales et à toutes les normes réglementaires de navigabilité.
Achèvement du programme		Conclusion de l'activité de conception finale. Préparation pour la MES.

LES PROGRAMMES D'AVIONS CSERIES	
Le programme d'avion <i>CS100</i> est à l'étape de la certification du produit, et le programme d'avion <i>CS300</i> est en transition de la phase de conception détaillée à la phase de lancement de la définition du produit. La MES de l'avion <i>CS100</i> est prévue pour la seconde moitié de 2015 et celle de l'avion <i>CS300</i> suivra environ six mois après.	
Production et essais	<p>Le deuxième et le troisième véhicules d'essais en vol (FTV2 et FTV3) ont réalisé avec succès leur vol inaugural respectivement le 3 janvier 2014 et le 3 mars 2014. Les résultats de performance initiaux d'essai au sol et en vol correspondent à nos attentes et aucun changement de conception majeur ne s'est révélé nécessaire. Les résultats obtenus à ce jour confirment que les programmes de développement d'avions sont en bonne voie d'atteindre leurs principaux objectifs de performance⁽¹⁾.</p> <p>Le FTV4 devrait effectuer son vol inaugural au cours des prochaines semaines, et le FTV5, aux stades de la fabrication et de l'assemblage, participera au programme d'essais en vol au cours des prochains mois. De plus, la fabrication et l'assemblage du premier FTV <i>CS300</i> et de l'avion de série <i>CS100</i> ont débuté.</p>
Fournisseurs	Nos fournisseurs, tant internes qu'externes, fabriquent des composants de production. Les composants et les systèmes continuent de faire l'objet d'essais dans le monde entier.

⁽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 aux programmes d'avions *CSeries* à la fin du présent rapport de gestion.

LE PROGRAMME D'AVION LEARJET 85	
Le programme d'avion <i>Learjet 85</i> est passé à l'étape de la certification du produit. Une mise à jour de la date de MES de l'avion <i>Learjet 85</i> sera fournie dès que notre examen du calendrier du programme d'essais en vol sera achevé.	
Production et essais	<p>FTV1 a réalisé avec succès son vol inaugural le 9 avril 2014. D'autres vols ont été effectués depuis. Les vols se sont déroulés comme prévu et aucun enjeu important n'a été relevé.</p> <p>D'autres véhicules d'essais en vol sont à divers stades de fabrication et d'assemblage.</p>
Fournisseurs	La fabrication des composants et leur livraison à la chaîne d'assemblage final par tous les fournisseurs sont en cours. Les composants et les systèmes continuent de faire l'objet d'essais dans le monde entier.

LES PROGRAMMES D'AVIONS GLOBAL 7000 ET GLOBAL 8000

Les programmes d'avions *Global 7000* et *Global 8000* en sont à la phase de conception détaillée. La MES des avions est prévue respectivement en 2016 et 2017.

Production et essais	Notre équipe de développement de produits et les représentants de nos fournisseurs travaillent au même endroit, soit à notre centre de développement de produits à Montréal, et progressent comme prévu pour ce qui est des activités liées à la définition de la conception de l'avion. La conception et la fabrication, par les équipes d'essais expérimentaux et d'essais au sol, des différents bancs d'essai au sol qui seront utilisés tout au long du développement et de la certification de l'avion progressent.
Fournisseurs	Les principaux fournisseurs de composants structuraux s'affairent à fabriquer les pièces de production, à fabriquer et à installer les outils d'assemblage, et à préparer leurs installations en vue de la construction des véhicules d'essais en vol. La fabrication et l'assemblage du poste de pilotage, du fuselage central et du fuselage arrière du FTV1 ont débuté.
	Les fournisseurs de systèmes ont commencé à tester les bancs d'essai et la fabrication de pièces pour les véhicules d'essais en vol.

LE PROGRAMME D'AVION CHALLENGER 350

Le programme d'avion *Challenger 350* en est à l'étape de certification du produit et progresse vers une MES au cours de l'été 2014.

Production et essais	Au 31 mars 2014, les véhicules d'essai en vol avaient effectué environ 95 % du programme d'essais en vol.
	Le premier avion de série <i>Challenger 350</i> a réalisé avec succès son vol inaugural le 27 décembre 2013.

Valeur comptable de l'outillage des programmes⁽¹⁾

	Aux	
	31 mars 2014	31 décembre 2013
Avions d'affaires	3 101	2 860
Avions commerciaux		
<i>Série CRJ</i>	421	435
<i>CSeries</i>	3 482	3 311
	7 004	6 606

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques totalisaient 667 millions \$ au 31 mars 2014 (609 millions \$ au 31 décembre 2013).

Livraisons d'avions**Livraisons d'avions d'affaires**

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Légers		
<i>Learjet 70/75 et Learjet 40 XR/45 XR</i>	6	1
<i>Learjet 60 XR</i>	-	2
Intermédiaires		
<i>Challenger 300</i>	14	14
<i>Challenger 605</i>	6	5
Grands		
<i>Global 5000/Global 6000</i>	17	17
	43	39

Le volume des livraisons d'avions d'affaires au cours du trimestre a augmenté de 10 % par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, augmentation principalement attribuable à la transition aux avions *Learjet 75* et *Learjet 70*, qui a eu une incidence négative sur les livraisons d'avions *Learjet* au cours du premier trimestre de l'exercice précédent.

Livraisons d'avions commerciaux

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Biréacteurs régionaux		
<i>CRJ700 NextGen</i>	-	1
<i>CRJ900 NextGen</i>	8	2
<i>CRJ1000 NextGen</i>	1	2
Biturbopropulseurs		
<i>Q400 NextGen</i>	4	8
	13	13

Commandes d'avions

Total des commandes nettes d'avions

(en unités)	31 mars 2014			31 mars 2013		
	Commandes brutes	Annulations	Commandes nettes	Commandes brutes	Annulations	Commandes nettes
Avions d'affaires	55	(9)	46	36	(9)	27
Avions commerciaux	44	(1)	43	4	(3)	1
Avions amphibies	2	-	2	-	-	-
	101	(10)	91	40	(12)	28

Avions d'affaires

L'augmentation des nouvelles commandes nettes d'avions d'affaires au cours du trimestre est principalement attribuable à la forte demande pour nos catégories des biréacteurs d'affaires intermédiaires et grands, contrebalancée en partie par une diminution de la demande pour notre catégorie des biréacteurs d'affaires légers.

La commande importante suivante a été reçue au cours du trimestre clos le 31 mars 2014 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾
Client préférant garder l'anonymat	3 <i>Global 6000</i> 2 <i>Global 7000</i> 3 <i>Global 8000</i>	537 \$

⁽¹⁾ Valeur de la commande ferme d'après les prix affichés.

Avions commerciaux

Commandes nettes d'avions commerciaux

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Biréacteurs régionaux		
<i>CRJ700 NextGen</i>	1	-
<i>CRJ900 NextGen</i>	4	-
Biréacteurs commerciaux		
<i>CS100</i>	-	(3)
<i>CS300</i>	21	-
Biturbopropulseurs		
<i>Q400 NextGen</i>	17	4
	43	1

L'augmentation des commandes d'avions commerciaux pour le trimestre par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent est principalement attribuable à la commande d'Al Qahtani Aviation Company portant sur

16 avions CS300 et à des commandes portant sur un total de 17 biturbopropulseurs Q400 NextGen de six clients (dont un locateur) en Amérique du Nord, au Moyen-Orient et en Asie-Pacifique.

La commande importante suivante a été reçue au cours du trimestre clos le 31 mars 2014 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾	Options ⁽²⁾
Al Qahtani Aviation Company (Royaume d'Arabie saoudite)	16 CS300	1 210 \$	10 CS300

⁽¹⁾ Valeur de la commande ferme d'après le prix affiché.

⁽²⁾ Non incluses dans le carnet de commandes.

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons et carnet de commandes

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Avions d'affaires	1,1	0,7
Avions commerciaux	3,3	0,1
Total	1,6	0,5

⁽¹⁾ Défini comme les commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

Le ratio de nouvelles commandes sur livraisons d'avions d'affaires pour le trimestre reflète surtout un fort volume de nouvelles commandes dans les catégories des biréacteurs d'affaires intermédiaires et grands, en partie contrebalancé par une diminution de la demande dans notre catégorie des biréacteurs d'affaires légers. Le ratio de nouvelles commandes sur livraisons d'avions commerciaux pour le trimestre reflète surtout les commandes importantes reçues pour des avions CSeries et Q400 NextGen.

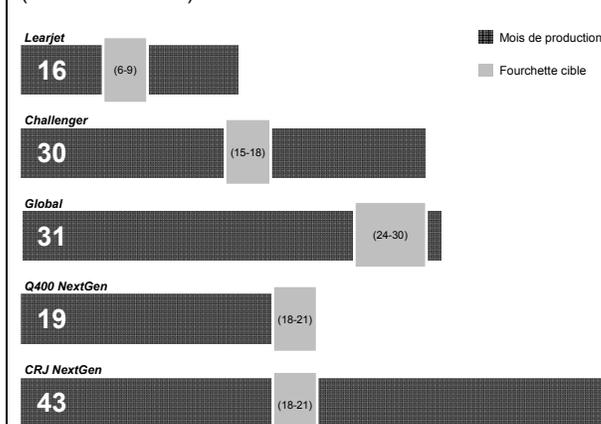
Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	31 mars 2014	Aux 31 décembre 2013
Programmes d'avion	35,2 \$	33,9 \$
Ententes à long terme de maintenance et de soutien des pièces de rechange	2,9	2,9
Formation à l'aviation militaire	0,4	0,5
	38,5 \$	37,3 \$

L'accroissement de notre carnet de commandes au 31 mars 2014 est attribuable aux nouvelles commandes d'avions de la gamme CSeries et à un nombre de commandes nettes supérieur au nombre de livraisons dans les catégories des avions d'affaires intermédiaires et grands et des biturbopropulseurs, contrebalancé en partie par un nombre de commandes moins élevé que celui des livraisons de biréacteurs régionaux et d'avions d'affaires

légers. Nous continuons de suivre notre carnet de commandes et l'horizon de production de nos programmes, et d'aligner nos cadences de production sur la demande du marché.

CARNET DE COMMANDES EN MOIS DE PRODUCTION⁽¹⁾ (au 31 mars 2014)



⁽¹⁾ Le nombre de mois de production est calculé en divisant le carnet de commandes en unités au 31 mars 2014 pour chaque gamme d'avions (à l'exclusion des commandes d'avions Learjet 85, Global 7000 et Global 8000) par le nombre d'avions livrés au cours des 12 mois précédents, converti en un nombre équivalent de mois. Notre carnet de commandes, exprimé en nombre de mois de production, donne un aperçu de l'importance de notre carnet de commandes d'après les cadences de production des 12 derniers mois. Cet indicateur n'est pas prospectif et ne tient pas compte des changements potentiels de cadences de production ou de la capacité de nos clients de prendre livraison de leur avion ni du moment de cette livraison.

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	31 mars 2014		31 décembre 2013		Aux
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options	
Biréacteurs régionaux					
<i>CRJ700 NextGen</i>	17	-	16	-	
<i>CRJ900 NextGen</i>	56	73	60	73	
<i>CRJ1000 NextGen</i>	34	22	35	22	
Biréacteurs commerciaux					
<i>CS100</i>	63 ⁽¹⁾	49	63 ⁽²⁾	49	
<i>CS300</i>	140 ⁽¹⁾	103	119 ⁽²⁾	93	
Biturbopropulseurs					
<i>Q400 NextGen</i>	39	91	26	90	
	349	338	319	327	

⁽¹⁾ Le total de 203 commandes comprend 81 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *CSeries*.

⁽²⁾ Le total de 182 commandes comprend 80 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *CSeries*.

Le total du carnet de commandes fermes d'avions *CSeries* comprend 203 avions de la part de 13 clients dans 12 pays au 31 mars 2014. À la date de publication de ce rapport, nous avons des commandes fermes signées et d'autres ententes⁽¹⁾ visant au total 447 avions *CSeries* avec 18 clients et exploitants dans 15 pays, dont des commandes fermes de 203 appareils.

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

Croissance de notre présence mondiale

Nous avons amélioré notre réseau mondial de service à la clientèle en ouvrant un bureau de soutien régional (BSR) d'avions commerciaux à Singapour en février 2014 et un BSR d'avions d'affaires au Mexique en mars 2014.

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

- Augmentation des revenus de 7 % compte non tenu de l'incidence des taux de change à 2,3 milliards \$, contre 2,1 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAIL de 114 millions \$, ou 5,0 % des revenus, comparativement à 139 millions \$, ou 6,7 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAILA⁽¹⁾ de 144 millions \$, ou 6,4 % des revenus, comparativement à 169 millions \$, ou 8,1 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 256 millions \$, comparativement à une utilisation de 73 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Nouvelles commandes totalisant 8,0 milliards \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 3,5), comparativement à 2,0 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Carnet de commandes record de 38,4 milliards \$ au 31 mars 2014, comparativement à 32,4 milliards \$ au 31 décembre 2013.

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire et à la rubrique Analyse des résultats pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Principaux événements du trimestre

- Au cours du premier trimestre de 2014, nous avons reçu plusieurs commandes importantes dans différents segments de produits et régions résultant en un carnet de commandes record pour BT :
 - Dans le cadre d'un consortium, nous avons signé un contrat avec l'État du Queensland, en Australie, pour le projet « New Generation Rollingstock ». Notre part du contrat, soit la livraison de rames automotrices électriques, la construction d'installations d'entretien spécialisées et des services d'entretien du parc, s'élève à environ 2,7 milliards \$;
 - Nous avons signé une entente avec Transport for London (TfL), R.-U., pour fournir des trains *AVENTRA*, un centre de maintenance spécialisé et des services de maintenance du parc pour le projet Crossrail de Londres, dont la valeur s'élève à environ 2,1 milliards \$;
 - Nous avons signé une entente avec Transnet Freight Rail (TFR), en Afrique du Sud, pour la livraison de locomotives électriques *TRAXX*, dont la valeur s'élève à environ 1,2 milliard \$; et
 - La société de transport BART (Bay Area Rapid Transit District) de San Francisco aux É.-U. a exercé une option pour des voitures de métro additionnelles, d'une valeur d'environ 639 millions \$.
- En mars 2014, le premier autobus électrique équipé de notre technologie *PRIMOVE* a commencé son service payant dans la ville de Braunschweig, en Allemagne, soulignant un autre jalon important pour la mise en œuvre pratique de notre technologie. *PRIMOVE* est le premier système de recharge rapide par induction de 200 kW au monde en service commercial.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Au premier trimestre de 2014, les activités de l'industrie ont atteint des niveaux élevés dans l'ensemble des régions et des segments de produits. La croissance la plus forte a été enregistrée dans les régions Asie-Pacifique et Ailleurs dans le monde, notamment l'Afrique du Sud; l'Europe et l'Amérique du Nord ont aussi connu une croissance par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. Pour le restant de 2014, nous prévoyons un marché du transport sur rail robuste.

En Europe de l'Ouest, la croissance au premier trimestre de 2014 par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent était menée par le R.-U. où une commande importante (le projet Crossrail de Londres) a été octroyée. Les perspectives pour la région demeurent positives tandis que nous prévoyons la poursuite des investissements dans le transport sur rail dans la région, surtout en Allemagne, en France et au R.-U., dans tous les segments de produits. En Europe de l'Est, le potentiel des nouvelles commandes demeure élevé, en raison des parcs de véhicules vieillissants qui ont besoin d'être modernisés et remplacés. Toutefois, le calendrier précis de ces projets est difficile à prévoir. En Turquie, il est prévu que le gouvernement continue à étendre le réseau ferroviaire à grande vitesse.

Le marché ferroviaire en Amérique du Nord continue à afficher un bon volume de nouvelles commandes. Ce développement positif résulte d'investissements plus robustes aux É.-U., surtout dans les segments des trains de banlieue et des métros. Au cours des prochains trimestres, nous prévoyons le maintien de la croissance du marché des É.-U. principalement dans les segments de métros, de véhicules légers sur rail et des services. Au Canada, le premier trimestre a constitué une période de faible activité, mais des investissements sont prévus au cours des prochains trimestres dans les solutions de transport léger sur rail et les systèmes de signalisation. De plus, un certain nombre de projets de véhicules légers sur rail et de trains de banlieue sont en cours de développement au Mexique, ainsi qu'un projet de train à grande vitesse.

L'évolution positive du marché en Asie-Pacifique au premier trimestre découle principalement d'une commande importante octroyée par l'État du Queensland, en Australie, représentant le plus grand projet ferroviaire de tous les temps en Australie. Au cours des prochains trimestres, il est prévu que la Chine, l'Inde et l'Australie passent des commandes dans les segments des transports en commun, des trains de banlieue, des locomotives et de la signalisation. Il est aussi prévu que la Chine sera le moteur des investissements dans le segment des trains à grande vitesse dans la région au cours des prochaines années.

Dans la région Ailleurs dans le monde, les investissements au premier trimestre de 2014 ont enregistré une importante progression par rapport au trimestre correspondant en 2013 avec des commandes obtenues dans toutes les régions, surtout en Afrique du Sud avec des contrats de locomotives importants octroyés par TFR, représentant le plus grand projet d'approvisionnement en locomotives de l'histoire de l'Afrique du Sud. De grands projets de développement urbain sont planifiés et en cours au Moyen-Orient et au Brésil. Le grand besoin de mobilité pour appuyer l'urbanisation rapide et la croissance économique soutenue a mené à un intérêt accru dans le transport public sur rail comme solution aux encombrements routiers.

Prochaines occasions principales pour BT dans toutes les régions

Projets principaux en Europe		
Projets de métro à Londres		R.-U.
Options pour les trains régionaux et trains de banlieue de la SNCF		France
Commandes découlant de contrats cadres de Deutsche Bahn pour des trains à deux niveaux; nouveaux trains de banlieue		Allemagne

Projets principaux en Amérique du Nord		
Métro, signalisation, véhicules légers sur rail, et services d'exploitation et d'entretien		É.-U.
Projets de véhicules légers sur rail et de signalisation		Canada
Trains de banlieue		Mexique

Projets principaux dans la région Ailleurs dans le monde		
Locomotives, monorails		Brésil
Véhicules légers sur rail		Israël
Transport en commun et signalisation		GCC ⁽¹⁾

Projets principaux en Asie-Pacifique		
Transport en commun et locomotives		Inde
Trains de banlieue et signalisation		Australie
Trains de banlieue, services, véhicules légers sur rail et systèmes de navettes automatisés		Chine

⁽¹⁾ Conseil de coopération du Golfe. États membres : Émirats arabes unis, Bahreïn, Royaume d'Arabie saoudite, Oman, Qatar et Koweït.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Revenus		
Matériel roulant ⁽¹⁾	1 464 \$	1 378 \$
Services ⁽²⁾	442	370
Systèmes et signalisation ⁽³⁾	359	333
Total des revenus	2 265	2 081
Coût des ventes	1 959	1 772
Marge brute	306	309
Charges de vente et d'administration	181	186
R et D	36	28
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(22)	(44)
Autres revenus ⁽⁴⁾	(3)	-
RAII	114	139
Amortissement ⁽⁵⁾	30	30
RAIIA⁽⁶⁾	144 \$	169 \$
(en pourcentage des revenus totaux)		
Marge brute	13,5%	14,8%
RAII	5,0%	6,7%
RAIIA	6,4%	8,1%

⁽¹⁾ Constitué des revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, ainsi que des bogies.

⁽²⁾ Constitués des revenus tirés de l'entretien de parcs, de la remise à neuf et de la révision ainsi que des solutions en matériaux.

⁽³⁾ Constitués des revenus tirés des systèmes de transport en commun et des systèmes aéroportuaires, des systèmes de grandes lignes, des services d'exploitation et d'entretien, des solutions de mobilité électrique, de la signalisation de systèmes de transport en commun et de la signalisation de grandes lignes. Compte non tenu de la tranche du matériel roulant des commandes de systèmes fabriqué par nos autres divisions.

⁽⁴⁾ Comptent les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations).

⁽⁵⁾ L'amortissement est comptabilisé dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction sous-jacente de l'actif.

⁽⁶⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur.

Revenus par région

	Trimestres clos les 31 mars			
	2014		2013	
Europe ⁽¹⁾	1 521 \$	67%	1 399 \$	67%
Amérique du Nord	422	19%	371	18%
Asie-Pacifique ⁽¹⁾	180	8%	212	10%
Ailleurs dans le monde ^{(1) (2)}	142	6%	99	5%
	2 265 \$	100%	2 081 \$	100%

⁽¹⁾ La hausse en Europe reflète une incidence positive des taux de change de 55 millions \$ pour le premier trimestre clos le 31 mars 2014, tandis que les écarts en Asie-Pacifique et Ailleurs dans le monde reflètent une incidence négative des taux de change de respectivement 8 millions \$ et 6 millions \$.

⁽²⁾ La région Ailleurs dans le monde comprend l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient et la CEI.

Incidence des taux de change sur les revenus⁽¹⁾

	Trimestres clos les 31 mars		Variance		
	2014	2013			
	Revenus	Incidence des taux de change	Revenus compte non tenu des taux de change	Revenus	
Revenus					
Matériel roulant	1 464 \$	33 \$	1 431 \$	1 378 \$	53 \$
Services	442	10	432	370	62
Systèmes et signalisation	359	(2)	361	333	28
	2 265 \$	41 \$	2 224 \$	2 081 \$	143 \$

⁽¹⁾ Les résultats opérationnels des entités utilisant des monnaies fonctionnelles autres que le dollar américain (principalement l'euro, la livre sterling et d'autres devises européennes) sont convertis en dollars américains aux taux de change moyens des périodes visées. La baisse des taux de change des devises par rapport au dollar américain a une incidence négative sur les revenus et positive sur les charges, tandis que la hausse des taux de change a une incidence inverse (définies comme « incidence négative des taux de change » et « incidence positive des taux de change »). Se reporter à la rubrique Taux de change dans la section Autres pour les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les charges.

L'analyse suivante est fondée sur les revenus à l'exclusion de l'incidence des taux de change.

Les revenus pour le trimestre clos le 31 mars 2014 ont augmenté de 143 millions \$, soit 7 %, par rapport à ceux du premier trimestre de l'exercice précédent en raison de l'accélération de la production liée à des contrats reçus au cours des trimestres précédents en Europe, en Amérique du Nord et dans la région Ailleurs dans le monde.

Revenus de matériel roulant

L'augmentation pour le premier trimestre est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités en Europe, qui découle principalement de l'accélération de la production liée à certains contrats de propulsion et contrôles, de métros, de trains à grande vitesse et de trains de banlieue et de trains régionaux, et dans la région Ailleurs dans le monde, qui découle principalement de l'accélération de la production liée à un contrat de trains de banlieue et de trains régionaux, en partie contrebalancé par quelques contrats de locomotives en Europe sur le point d'être achevés (96 millions \$).

En partie contrebalancé par :

- un ralentissement des activités en Asie-Pacifique après l'achèvement de certains contrats de trains à grande vitesse et de véhicules légers sur rail (58 millions \$).

Revenus de services

La progression de 17 % pour le premier trimestre s'explique surtout par un accroissement des activités en Europe et en Amérique du Nord.

Revenus de systèmes et signalisation

L'augmentation pour le premier trimestre est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités dans la région Ailleurs dans le monde, en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique, surtout attribuable à l'augmentation des activités des systèmes (51 millions \$).

En partie contrebalancé par :

- une baisse des activités en Europe, principalement attribuable à l'achèvement d'un contrat de signalisation à la suite d'une entente d'avis conjoint avec le client à la fin de l'exercice précédent (23 millions \$).

Marge RAII

La marge RAII a diminué de 1,7 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- une baisse de la marge brute du matériel roulant attribuable à des contrats rencontrant des difficultés d'exécution; et
- une baisse de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

En partie contrebalancées par :

- une meilleure absorption de charges de vente et d'administration plus faibles.

Flux de trésorerie disponibles

Utilisation de flux de trésorerie disponibles

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
RAII	114 \$	139 \$
Amortissement	30	30
RAIIA	144	169
Autres éléments sans effet de trésorerie		
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(22)	(44)
Charge à base d'actions	3	6
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	-	10
Variation nette des soldes hors caisse	(365)	(203)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(240)	(62)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(16)	(11)
Utilisation de flux de trésorerie disponibles	(256) \$	(73) \$

La baisse de 183 millions \$ en flux de trésorerie disponibles est surtout attribuable à :

- l'écart négatif, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse liée aux opérations (162 millions \$) (se reporter aux explications ci-après); et
- la diminution du RAIIA (25 millions \$).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 31 mars 2014, les sorties de fonds de 365 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks après l'accélération de la production avant les livraisons dans le cadre de quelques contrats; et
- la progression des créances clients et autres débiteurs.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des avances et facturations progressives liées à de nouvelles commandes et à des contrats existants.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2013, les sorties de fonds de 203 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks après l'accélération de la production avant les livraisons dans le cadre de quelques contrats.

En partie contrebalancé par :

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

Commandes et carnet de commandes

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)		
Matériel roulant	5,0 \$	1,1 \$
Services	2,6	0,6
Systèmes et signalisation	0,4	0,3
	8,0 \$	2,0 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	3,5	0,9

Les nouvelles commandes pour le trimestre clos le 31 mars 2014 reflètent une incidence négative des taux de change de 219 millions \$.

Au premier trimestre de 2014, nous avons remporté plusieurs commandes dans divers segments de produits et régions, et nous avons maintenu une position de leader dans le secteur du transport sur rail⁽¹⁾. Les commandes importantes au cours du trimestre clos le 31 mars 2014 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
État du Queensland	Australie	Construction d'un centre d'entretien et prestation de services d'entretien du parc de véhicules	s. o.	Services	1 700 \$ ⁽²⁾
		Rames automotrices électriques	450	Matériel roulant	1 000 \$ ⁽²⁾
Transport for London (TfL)	R.-U.	Trains <i>AVENTRA</i>	585	Matériel roulant	1 400 \$
		Construction d'un centre de maintenance et prestation de services de maintenance du parc de véhicules	s. o.	Services	700 \$
Transnet Freight Rail (TFR)	Afrique du Sud	Locomotives <i>TRAXX</i>	240	Matériel roulant	1 200 \$
San Francisco Bay Area Rapid Transit District (BART)	É.-U.	Voitures de métro	365	Matériel roulant	639 \$
Deutsche Bahn AG (DB)	Allemagne	Rames automotrices électriques <i>TALENT 2</i>	107	Matériel roulant	203 \$

⁽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⁾ Contrat réalisé par le biais d'un consortium. Seule la valeur de notre quote-part est déclarée.
s. o. : sans objet

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	31 mars 2014	Aux 31 décembre 2013
Matériel roulant	24,8 \$	21,1 \$
Services	9,6	7,4
Systèmes et signalisation	4,0	3,9
	38,4 \$	32,4 \$

La hausse du carnet de commandes de 6,0 milliards \$ est principalement attribuable aux commandes très importantes obtenues dans divers segments de produits et régions.

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, BT a mis en place des facilités d'affacturage en Europe selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 928 millions € (1,3 milliard \$) étaient en cours au 31 mars 2014 en vertu de ces facilités (1,1 milliard € (1,5 milliard \$) au 31 décembre 2013). Des créances clients de 231 millions € (317 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre clos le 31 mars 2014 (252 millions € (323 millions \$) au cours du trimestre clos le 31 mars 2013).

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 des avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours de la période de trois mois close le 31 mars 2014. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2013 dans Autres pour une description de ces arrangements.

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 rubrique Autres de notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2013, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels nous faisons face. D'autres risques et incertitudes dont nous n'avons pas connaissance à l'heure actuelle, ou que nous estimons négligeables pour le moment peuvent également nuire à nos activités.

Il n'y a eu aucun changement important dans ces risques et incertitudes au cours du trimestre clos le 31 mars 2014, autre que ceux décrits ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la note 20, Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés intermédiaires pour des informations sur les poursuites actuelles relatives à des litiges, y compris la réclamation de S-Bahn et les allégations de collusion au Brésil.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications futures de politiques comptables

Instruments financiers

En octobre 2010, l'IASB a publié la première partie complète d'un projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, par l'IFRS 9, *Instruments financiers*. La première partie couvre uniquement le classement et l'évaluation des actifs et des passifs financiers. En novembre 2013, l'IASB a publié la partie consacrée à la comptabilité de couverture (la deuxième partie), qui introduit un nouveau modèle de comptabilité de couverture ainsi que les informations correspondantes au sujet des activités de gestion des risques.

Pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, la première partie de 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 des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers. La majorité 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. À l'heure actuelle, l'IASB envisage d'apporter certaines modifications à la première partie de l'IFRS 9. Ces modifications limitées incluent l'introduction d'une catégorie juste valeur par le biais des AERG pour les titres d'emprunt qui serait fondée sur le modèle d'affaires d'une entité.

La deuxième partie portant sur 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. La troisième partie portant sur la dépréciation des actifs financiers est encore en cours d'élaboration.

L'IASB a décidé provisoirement d'imposer l'application de l'IFRS 9 pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018, mais il est permis d'adopter cette norme de manière anticipée. Nous n'avons pas encore évalué l'incidence que l'adoption de cette norme aura sur nos états financiers consolidés.

Avantages du personnel

En novembre 2013, l'IASB a modifié l'IAS 19, *Avantages du personnel*, afin de simplifier la comptabilisation des cotisations aux régimes à prestations définies qui ne dépendent pas du nombre d'années de service de l'employé, par exemple, les cotisations des employés qui sont calculées selon un pourcentage fixe du salaire. Cette modification sera en vigueur pour notre exercice ouvert à compter du 1^{er} janvier 2015, et l'application anticipée est permise. Nous avons commencé à évaluer l'incidence que l'adoption de cette norme aura sur nos états financiers consolidés et nous ne nous attendons pas à ce qu'elle soit importante.

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 2014 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 2014	31 décembre 2013	Augmentation (diminution)
Euro	1,3788	1,3791	(0%)
Dollar canadien	0,9056	0,9400	(4%)
Livre sterling	1,6648	1,6542	1%

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

	31 mars 2014	31 mars 2013	Augmentation (diminution)
Euro	1,3697	1,3222	4%
Dollar canadien	0,9066	0,9938	(9%)
Livre sterling	1,6546	1,5568	6%

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2014				2013				2012	
	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième		
Revenus	4 354 \$	5 324 \$	4 058 \$	4 430 \$	4 339 \$	4 625 \$	4 211 \$	4 097 \$		
Résultat net	115 \$	97 \$	147 \$	180 \$	148 \$	(4) \$	172 \$	147 \$		
RPA (en dollars)										
De base et dilué	0,06 \$	0,05 \$	0,08 \$	0,10 \$	0,08 \$	(0,01) \$	0,09 \$	0,08 \$		

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 29 avril 2014

	Autorisées	Émises et en cours
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	1 892 000 000	314 511 891
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	1 892 000 000	1 424 778 081 ⁽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 (droits de vote limités).

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

⁽³⁾ Déduction faite de 18 736 908 actions classe B (droits de vote limités) acquises et détenues en mains tierces dans le cadre du régime d'UAR.

Données relatives aux options d'achat d'actions, aux UAR et aux UAD au 31 mars 2014

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	29 424 687
UAR et UAD émises et en cours en vertu des régimes d'UAR et d'UAD	31 718 236
Actions classe B détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	18 736 908

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

Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2014	31 juillet 2014
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2014	30 octobre 2014
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2014	12 février 2015
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2015	30 avril 2015

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Fax : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

30 avril 2014

Des renseignements additionnels sur Bombardier, 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 de la gamme d'avions *CSeries*, l'avion *Learjet 85*, les avions *Global 7000* et *Global 8000* et l'avion *Challenger 350* 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.

AVENTRA, *Bombardier*, *Challenger*, *Challenger 300*, *Challenger 350*, *Challenger 605*, *CRJ*, *CRJ700*, *CRJ900*, *CRJ1000*, *CSeries*, *CS100*, *CS300*, *Global 5000*, *Global 6000*, *Global 7000*, *Global 8000*, *Learjet*, *Learjet 40*, *Learjet 45*, *Learjet 60*, *Learjet 70*, *Learjet 75*, *Learjet 85*, *L'évolution de la mobilité*, *NextGen*, *PRIMOVE*, *Q400*, *TALENT*, *TRAXX* et *XR* 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 15 arbres matures, 658 kg de déchets solides, 2158 kg d'émissions atmosphériques (équivalant à 14 432 kilomètres parcourus en voiture) et 53 655 litres d'eau.

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

Téléphone : +1 514 861 9481; télécopieur : +1 514 861 2420; site Web : bombardier.com

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2014

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	36
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	42
1. MODE DE PRÉSENTATION	42
2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	43
3. INFORMATION SECTORIELLE	44
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	46
5. AUTRES CHARGES (REVENUS)	46
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	46
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	47
8. RÉSULTAT PAR ACTION	48
9. INSTRUMENTS FINANCIERS	49
10. STOCKS	50
11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	51
12. AUTRES ACTIFS	51
13. PROVISIONS	52
14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	53
15. AUTRES PASSIFS	53
16. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	54
17. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	54
18. FACILITÉS DE CRÉDIT	54
19. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	55
20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	58
21. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE PRÉSENTATION	59

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

(Non audités)

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

		Trimestres clos les 31 mars	
	Notes	2014	2013
Revenus		4 354 \$	4 339 \$
Coût des ventes	10	3 761	3 723
Marge brute		593	616
Charges de vente et d'administration		338	344
R et D	4	76	70
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(22)	(44)
Autres charges (revenus)	5	(18)	6
Éléments spéciaux	6	12	-
RAII		207	240
Charges de financement	7	51	75
Revenus de financement	7	(17)	(40)
RAI		173	205
Impôts sur le résultat		58	57
Résultat net		115 \$	148 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		113 \$	143 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		2	5
		115 \$	148 \$
RPA (en dollars)	8		
De base et dilué		0,06 \$	0,08 \$

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	
	2014	2013
Résultat net	115 \$	148 \$
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
Perte nette sur instruments financiers dérivés	(124)	(98)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	40	37
Impôts sur le résultat	20	19
	(64)	(36)
Actifs financiers DAV		
Gain net non réalisé	4	3
ECC		
Placements nets dans les établissements à l'étranger	10	(102)
Gain net sur éléments de couverture connexes	1	29
	11	(73)
Éléments jamais reclassés en résultat net		
Avantages de retraite		
Écarts actuariels nets	(239)	251
Impôts sur le résultat	18	(48)
	(221)	203
Total des AERG	(270)	97
Total du résultat global	(155) \$	245 \$
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(157) \$	242 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	2	3
	(155) \$	245 \$

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 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 488 \$	3 397 \$	2 557 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 690	1 492	1 311
Stocks	10	8 713	8 234	7 540
Autres actifs financiers	11	699	637	443
Autres actifs	12	890	881	680
Actifs courants		14 480	14 641	12 531
Immobilisations corporelles		2 085	2 066	1 933
Outillage des programmes aéronautiques		7 004	6 606	4 770
Goodwill		2 381	2 381	2 316
Impôts sur le résultat différés		1 245	1 231	1 421
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		311	318	311
Autres actifs financiers	11	1 615	1 568	1 339
Autres actifs	12	561	552	554
Actifs non courants		15 202	14 722	12 644
		29 682 \$	29 363 \$	25 175 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		3 920 \$	4 089 \$	3 310 \$
Provisions	13	855	881	1 000
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		2 423	2 352	1 763
Avances sur programmes aéronautiques		3 588	3 228	3 053
Autres passifs financiers	14	1 006	1 009	455
Autres passifs	15	2 162	2 227	2 212
Passifs courants		13 954	13 786	11 793
Provisions	13	582	584	608
Avances sur programmes aéronautiques		1 717	1 688	1 600
Dette à long terme		7 057	6 988	5 360
Avantages de retraite		2 393	2 161	2 999
Autres passifs financiers	14	713	717	601
Autres passifs	15	1 014	990	957
Passifs non courants		13 476	13 128	12 125
		27 430	26 914	23 918
Capitaux propres				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		2 227	2 426	1 211
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		25	23	46
		2 252	2 449	1 257
		29 682 \$	29 363 \$	25 175 \$
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
	Actions privilegiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués	Pertes actuarielles nettes	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2013	347 \$	1 380 \$	2 598 \$	(1 970) \$	92 \$	5 \$	(203) \$	177 \$	2 426 \$	23 \$	2 449 \$
Total du résultat global											
Résultat net	-	-	113	-	-	-	-	-	113	2	115
AERG	-	-	-	(221)	-	4	(64)	11	(270)	-	(270)
	-	-	113	(221)	-	4	(64)	11	(157)	2	(155)
Dividendes	-	-	(48)	-	-	-	-	-	(48)	-	(48)
Charge à base d'actions	-	-	-	-	6	-	-	-	6	-	6
Au 31 mars 2014	347 \$	1 380 \$	2 663 \$	(2 191) \$	98 \$	9 \$	(267) \$	188 \$	2 227 \$	25 \$	2 252 \$
Au 1er janvier 2013	347 \$	1 342 \$	2 239 \$	(2 794) \$	109 \$	10 \$	(197) \$	155 \$	1 211 \$	46 \$	1 257 \$
Total du résultat global											
Résultat net	-	-	143	-	-	-	-	-	143	5	148
AERG	-	-	-	203	-	3	(36)	(71)	99	(2)	97
	-	-	143	203	-	3	(36)	(71)	242	3	245
Options exercées	-	3	-	-	(1)	-	-	-	2	-	2
Dividendes	-	-	(51)	-	-	-	-	-	(51)	-	(51)
Charge à base d'actions	-	-	-	-	11	-	-	-	11	-	11
Au 31 mars 2013	347 \$	1 345 \$	2 331 \$	(2 591) \$	119 \$	13 \$	(233) \$	84 \$	1 415 \$	49 \$	1 464 \$

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	2014	2013
Activités opérationnelles			
Résultat net		115 \$	148 \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement		93	91
Impôts sur le résultat différés		24	35
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	5	-	(1)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(22)	(44)
Charge à base d'actions	16	6	11
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		-	10
Variation nette des soldes hors caisse	17	(631)	(326)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(415)	(76)
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(509)	(528)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles		9	14
Additions aux placements dans des titres DAV		-	(70)
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽¹⁾		25	-
Autres		-	(20)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(475)	(604)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme		27	1 970
Remboursements de dette à long terme		(7)	(10)
Dividendes versés ⁽²⁾		(46)	(49)
Autres		18	2
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(8)	1 913
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(11)	(57)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(909)	1 176
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		3 397	2 557
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		2 488 \$	3 733 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		90 \$	55 \$
Impôts sur le résultat		30 \$	9 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		10 \$	7 \$
Impôts sur le résultat		1 \$	1 \$

⁽¹⁾ Représente le solde du prix de vente lié à la vente des principaux actifs et des passifs connexes se rapportant aux activités de Flexjet de la Société.

⁽²⁾ 6 millions \$ de dividendes versés ont trait aux actions privilégiées pour les trimestres clos les 31 mars 2014 et 2013.

⁽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, le cas échéant, et la tranche intérêts d'un gain lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2014

(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 ») 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 du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. La Société exerce ses activités dans deux secteurs distincts, soit l'aéronautique (BA) et le transport sur rail (BT).

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 2013.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2014 a été autorisée par le conseil d'administration le 30 avril 2014.

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. Règle générale, le quatrième trimestre donne lieu à des revenus, à une rentabilité et à des flux de trésorerie supérieurs.

La période correspondante comprend les résultats des activités de Flexjet de la Société, qui ont été cédées le 4 décembre 2013.

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 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Euro	1,3788	1,3791	1,3194
Dollar canadien	0,9056	0,9400	1,0043
Livre sterling	1,6648	1,6542	1,6167

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Euro	1,3697	1,3222
Dollar canadien	0,9066	0,9938
Livre sterling	1,6546	1,5568

2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

En octobre 2010, l'IASB a publié la première partie complète d'un projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, par l'IFRS 9, *Instruments financiers*. La première partie couvre uniquement le classement et l'évaluation des actifs et des passifs financiers. En novembre 2013, l'IASB a publié la partie consacrée à la comptabilité de couverture (la deuxième partie), qui introduit un nouveau modèle de comptabilité de couverture ainsi que les informations correspondantes au sujet des activités de gestion des risques.

Pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, la première partie de 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 des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers. La majorité 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. À l'heure actuelle, l'IASB envisage d'apporter certaines modifications à la première partie de l'IFRS 9. Ces modifications limitées incluent l'introduction d'une catégorie juste valeur par le biais des AERG pour les titres d'emprunt qui serait fondée sur le modèle d'affaires d'une entité.

La deuxième partie portant sur 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. La troisième partie portant sur la dépréciation des actifs financiers est encore en cours d'élaboration.

L'IASB a décidé provisoirement d'imposer l'application de l'IFRS 9 pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018, mais il est permis d'adopter cette norme de manière anticipée. La Société n'a pas encore évalué l'incidence que l'adoption de cette norme aura sur ses états financiers consolidés.

Avantages du personnel

En novembre 2013, l'IASB a modifié l'IAS 19, *Avantages du personnel*, afin de simplifier la comptabilisation des cotisations aux régimes à prestations définies qui ne dépendent pas du nombre d'années de service de l'employé, par exemple, les cotisations des employés qui sont calculées selon un pourcentage fixe du salaire. Cette modification sera en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1^{er} janvier 2015, et l'application anticipée est permise. La Société a commencé à évaluer l'incidence que l'adoption de cette norme aura sur ses états financiers consolidés et ne s'attend pas à ce qu'elle soit importante.

3. INFORMATION SECTORIELLE

La Société compte deux secteurs isolables : BA et BT. Chaque secteur isolable offre des produits et services différents et exige des technologies et stratégies de marketing différentes.

BA	BT
BA est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de produits d'aviation novateurs. Le portefeuille d'avions de BA comprend une gamme complète d'avions d'affaires, d'avions commerciaux, y compris des biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux et biréacteurs de grande ligne à couloir unique, de même que des avions spécialisés et des avions amphibies. BA offre également des services sur le marché de l'après-vente. BA offrait aussi des programmes de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol dans le cadre des activités Flexjet jusqu'au 4 décembre 2013.	BT est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de matériel et de systèmes de transport sur rail, et il offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers, de locomotives, de véhicules légers sur rail et de systèmes de navettes automatisés. Il propose aussi des bogies, des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des services d'entretien, ainsi que des systèmes de transport et des solutions de contrôle ferroviaire.

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 2013.

La direction évalue le rendement sectoriel selon le RAI et le RAI avant éléments spéciaux. Les dépenses du siège social sont allouées aux secteurs, généralement selon leurs revenus respectifs. Les résultats opérationnels sectoriels et autres informations ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars					
	2014			2013		
	BA	BT	Total	BA	BT	Total
Résultats opérationnels						
Revenus	2 089 \$	2 265 \$	4 354 \$	2 258 \$	2 081 \$	4 339 \$
Coût des ventes	1 802	1 959	3 761	1 951	1 772	3 723
Marge brute	287	306	593	307	309	616
Charges de vente et d'administration	157	181	338	158	186	344
R et D	40	36	76	42	28	70
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	-	(22)	(22)	-	(44)	(44)
Autres charges (revenus)	(15)	(3)	(18)	6	-	6
RAI avant éléments spéciaux	105	114	219	101	139	240
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	12	-	12	-	-	-
RAI	93 \$	114 \$	207	101 \$	139 \$	240
Charges de financement			51			75
Revenus de financement			(17)			(40)
RAI			173			205
Impôts sur le résultat			58			57
Résultat net			115 \$			148 \$
Autres informations						
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	484 \$	16 \$	500 \$	503 \$	11 \$	514 \$
Amortissement	63 \$	30 \$	93 \$	61 \$	30 \$	91 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽²⁾ 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 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Actifs			
Total des actifs	29 682 \$	29 363 \$	25 175 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 488	3 397	2 557
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	22	27	-
Impôts sur le résultat différés	1 245	1 231	1 421
Actifs sectoriels	25 927	24 708	21 197
Passifs			
Total des passifs	27 430	26 914	23 918
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	99	116	66
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	186	198	109
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	7 272	7 203	5 405
Impôts sur le résultat différés ⁽³⁾	-	-	46
Passifs sectoriels	19 873 \$	19 397 \$	18 292 \$
Actifs nets sectoriels			
BA	5 316 \$	4 921 \$	2 618 \$
BT	738 \$	390 \$	287 \$

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

⁽⁴⁾ La partie courante de la dette à long terme est incluse dans les autres passifs financiers.

Les revenus de la Société par segments de marché ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013 ⁽⁶⁾
BA		
Fabrication		
Avions d'affaires	1 177 \$	1 162 \$
Avions commerciaux	295	301
Autres	114	147
Total fabrication	1 586	1 610
Services ⁽¹⁾	399	438
Autres ⁽²⁾	104	210
	2 089	2 258
BT		
Matériel roulant ⁽³⁾	1 464	1 378
Services ⁽⁴⁾	442	370
Systèmes et signalisation ⁽⁵⁾	359	333
	2 265	2 081
	4 354 \$	4 339 \$

⁽¹⁾ Comprennent les revenus liés aux pièces et services, aux activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol de Flexjet (avant la cession du 4 décembre 2013), aux activités de soutien des produits (dont l'entretien d'avions et la formation à l'aviation commerciale), aux solutions d'avions spécialisés et à la formation à l'aviation militaire.

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

⁽³⁾ Constitué des revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, ainsi que des bogies.

⁽⁴⁾ Constitué des revenus tirés de l'entretien de parcs, de la remise à neuf et de la révision ainsi que des solutions en matériaux.

⁽⁵⁾ Constitué des revenus tirés des systèmes de transport en commun et des systèmes aéroportuaires, des systèmes de grandes lignes, des systèmes d'exploitation et d'entretien, des solutions de mobilité électrique, de la signalisation des systèmes de transport en commun et de la signalisation de grandes lignes. Compte non tenu de la tranche du matériel roulant des commandes de systèmes fabriqués par les autres divisions de la Société.

⁽⁶⁾ Les chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée.

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Les charges de R et D, nettes de l'aide gouvernementale, ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Coûts de R et D	474 \$	479 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(430)	(444)
	44	35
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	32	35
	76 \$	70 \$

5. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	(15) \$	9 \$
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations)	(3)	3
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	-	(1)
Autres	-	(5)
	(18) \$	6 \$

⁽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.

6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Charge de restructuration ⁽¹⁾	22 \$	- \$
Gain sur résolution d'un litige ⁽²⁾	(10)	-
	12 \$	- \$

⁽¹⁾ A trait à la réduction des effectifs d'environ 1700 postes annoncée en janvier 2014 pour BA. Cette réduction de postes touche des employés permanents et des employés contractuels, surtout au Canada et aux É.-U.

⁽²⁾ Représente un gain pour BA lié à la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec.

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

Les charges de financement et les revenus de financement ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Charges de financement		
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	19 \$	29 \$
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	5	-
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	4	4
Désactualisation des autres passifs financiers	3	7
Désactualisation des provisions	2	1
Variation des taux d'actualisation des provisions	2	-
Autres	5	3
	40	44
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	11	31
	51 \$	75 \$
Revenus de financement		
Gain net sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	- \$	(17) \$
Autres	(4)	(8)
	(4)	(25)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location - compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(8)	(8)
Revenu tiré des placements dans des titres	(3)	(3)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(2)	(4)
	(13)	(15)
	(17) \$	(40) \$

⁽¹⁾ Les pertes nettes (gains nets) sur certains instruments financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net, y compris les pertes (gains) découlant de la variation des taux d'intérêt.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 72 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2014, selon un taux moyen de capitalisation de 4,91 % (56 millions \$ selon un taux de 5,36 % pour le trimestre clos le 31 mars 2013). 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 des autres passifs financiers, le cas échéant).

8. RÉSULTAT PAR ACTION

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

(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR et d'UAD, en milliers)	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	113 \$	143 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(8)	(9)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	105 \$	134 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 741 746	1 737 684
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD	873	1 697
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	1 742 619	1 739 381
RPA (en dollars)		
De base et dilué	0,06 \$	0,08 \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 46 391 326 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour le trimestre clos le 31 mars 2014 (36 556 115 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour le trimestre clos le 31 mars 2013), 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.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût ⁽¹⁾ amorti	DDRC	Total de la valeur comptable	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
31 mars 2014							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 488 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	2 488 \$	2 488 \$
Créances clients et autres débiteurs	-	-	-	1 690	-	1 690	1 690
Autres actifs financiers	140	705	321	437	711	2 314	2 299
	2 628 \$	705 \$	321 \$	2 127 \$	711 \$	6 492 \$	6 477 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	- \$	- \$	s. o.	3 920 \$	- \$	3 920 \$	3 920 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	-	-	s. o.	7 272	-	7 272	7 330
Autres passifs financiers	20	139	s. o.	851	494	1 504	1 596
	20 \$	139 \$	s. o.	12 043 \$	494 \$	12 696 \$	12 846 \$
31 décembre 2013							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 397 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	3 397 \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs	-	-	-	1 492	-	1 492	1 492
Autres actifs financiers	129	673	315	425	663	2 205	2 203
	3 526 \$	673 \$	315 \$	1 917 \$	663 \$	7 094 \$	7 092 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	- \$	- \$	s. o.	4 089 \$	- \$	4 089 \$	4 089 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	-	-	s. o.	7 203	-	7 203	7 346
Autres passifs financiers	25	142	s. o.	958	386	1 511	1 656
	25 \$	142 \$	s. o.	12 250 \$	386 \$	12 803 \$	13 091 \$
1er janvier 2013							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 557 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	2 557 \$	2 557 \$
Créances clients et autres débiteurs	-	-	-	1 311	-	1 311	1 311
Autres actifs financiers	92	697	217	133	643	1 782	1 782
	2 649 \$	697 \$	217 \$	1 444 \$	643 \$	5 650 \$	5 650 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	- \$	- \$	s. o.	3 310 \$	- \$	3 310 \$	3 310 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	-	-	s. o.	5 405	-	5 405	5 272
Autres passifs financiers	15	158	s. o.	712	126	1 011	1 146
	15 \$	158 \$	s. o.	9 427 \$	126 \$	9 726 \$	9 728 \$

⁽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

10. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 mars 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Programmes aéronautiques	4 869 \$	4 847 \$	4 345 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 554	7 064	5 387
Moins : avances et facturations progressives	(5 731)	(5 406)	(4 014)
	1 823	1 658	1 373
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	436	420	408
Moins : avances et facturations progressives	(9)	(19)	(15)
	427	401	393
Produits finis ⁽¹⁾	1 594	1 328	1 429
	8 713 \$	8 234 \$	7 540 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 16 avions neufs non rattachés à une commande ferme et 39 avions d'occasion, totalisant 647 millions \$ au 31 mars 2014 (11 avions neufs et 43 avions d'occasion, totalisant 535 millions \$ au 31 décembre 2013, et 3 avions neufs et 74 avions d'occasion, totalisant 551 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

Au 31 mars 2014, les produits finis comprenaient 188 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (134 millions \$ au 31 décembre 2013 et 147 millions \$ au 1^{er} janvier 2013). 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 3520 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2014 (3398 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2013). Ces montants comprennent des dépréciations de stocks de 31 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2014 (30 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2013).

11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Instruments financiers dérivés	851 \$	792 \$	735 \$
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽¹⁾	410	400	423
Placements dans des structures de financement ⁽¹⁾	352	331	329
Placements dans des titres ^{(1) (2)}	340	335	243
Créances sur contrats à long terme ⁽³⁾	334	319	-
Encaisse affectée	18	19	25
Autres	9	9	27
	2 314 \$	2 205 \$	1 782 \$
Dont la tranche courante	699 \$	637 \$	443 \$
Dont la tranche non courante	1 615	1 568	1 339
	2 314 \$	2 205 \$	1 782 \$

⁽¹⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 12 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 19 millions \$ de placements dans des titres et 45 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 mars 2014 (respectivement 12 millions \$, 20 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2013 et respectivement 11 millions \$, 26 millions \$ et 44 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

⁽²⁾ Comprennent 70 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 2014 (70 millions \$ au 31 décembre 2013 et néant au 1^{er} janvier 2013).

⁽³⁾ Représentent la rémunération incitative liée à la fiabilité des trains fabriqués. La valeur comptable des montants à recevoir est établie selon des estimations de la hausse future de l'indice pertinent et de la réévaluation quant à l'atteinte des cibles de fiabilité, le cas échéant. Par ailleurs, la résiliation d'un contrat de service connexe en cas de défaut d'exécution par la Société abolirait notre droit à tout paiement futur.

12. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Charges payées d'avance	650 \$	620 \$	366 \$
Taxe de vente et autres taxes	322	344	281
Avantages de retraite	196	174	38
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	176	186	210
Charges de financement différées	96	100	103
Frais différés - programme de multipropriété Flexjet	-	-	206
Autres	11	9	30
	1 451 \$	1 433 \$	1 234 \$
Dont la tranche courante	890 \$	881 \$	680 \$
Dont la tranche non courante	561	552	554
	1 451 \$	1 433 \$	1 234 \$

13. 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 2013	863 \$	463 \$	81 \$	58 \$	1 465 \$
Additions	77	-	28 ⁽²⁾	2	107
Utilisation	(71)	(21)	(27)	(1)	(120)
Reprises	(9)	(2)	(5)	(4)	(20)
Charge de désactualisation	-	2	-	-	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	-	2	-	-	2
Incidence des fluctuations de taux de change	1	-	-	-	1
Solde au 31 mars 2014	861 \$	444 \$	77 \$	55 \$	1 437 \$
Dont la tranche courante	714 \$	46 \$	73 \$	22 \$	855 \$
Dont la tranche non courante	147	398	4	33	582
	861 \$	444 \$	77 \$	55 \$	1 437 \$

	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 1er janvier 2013	907 \$	483 \$	127 \$	91 \$	1 608 \$
Additions	106	12	4	2	124
Utilisation	(83)	(2)	(11)	(4)	(100)
Reprises	(42)	-	(1)	(4)	(47)
Charge de désactualisation	-	1	-	-	1
Incidence des fluctuations de taux de change	(17)	-	(3)	(2)	(22)
Solde au 31 mars 2013	871 \$	494 \$	116 \$	83 \$	1 564 \$
Dont la tranche courante	732 \$	91 \$	112 \$	42 \$	977 \$
Dont la tranche non courante	139	403	4	41	587
	871 \$	494 \$	116 \$	83 \$	1 564 \$

⁽¹⁾ Comprennent les litiges et les réclamations, de même que les passifs environnementaux.

⁽²⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur la charge de restructuration de BA.

14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Instruments financiers dérivés	514 \$	411 \$	141 \$
Avances gouvernementales remboursables	474	481	398
Partie courante de la dette à long terme	215	215	45
Obligations au titre des transactions de cession-bail	192	138	168
Incitatifs à la location	139	142	158
Coûts non récurrents des fournisseurs	36	38	53
Autres	149	301	93
	1 719 \$	1 726 \$	1 056 \$
Dont la tranche courante	1 006 \$	1 009 \$	455 \$
Dont la tranche non courante	713	717	601
	1 719 \$	1 726 \$	1 056 \$

15. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Avantages du personnel	819 \$	750 \$	645 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	610	630	677
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	539	529	364
Revenus différés	438	460	499
Impôts sur le résultat et autres taxes à payer	267	368	252
Impôts sur le résultat différés	-	-	46
Revenus différés - programme de multipropriété Flexjet	-	-	241
Autres	503	480	445
	3 176 \$	3 217 \$	3 169 \$
Dont la tranche courante	2 162 \$	2 227 \$	2 212 \$
Dont la tranche non courante	1 014	990	957
	3 176 \$	3 217 \$	3 169 \$

16. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR et d'UAD

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

	Trimestres clos les 31 mars			
	2014		2013	
	UAR	UAD	UAR	UAD
Solde au début de la période	23 596 681	8 169 850	24 179 840	6 673 447
Attribuées	101 569	15 132	-	7 412
Annulées	(164 996)	-	(279 387)	-
Solde à la fin de la période	23 533 254	8 184 982 ⁽¹⁾	23 900 453	6 680 859 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 2 463 704 UAD étaient acquis au 31 mars 2014 (1 183 396 au 31 mars 2013).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR et des UAD, s'est élevée à 4 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2014 (9 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2013).

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	
	2014	2013
Solde au début de la période	29 355 757	28 490 089
Attribuées	188 092	-
Exercées	-	(749 860)
Annulées	(57 593)	(265 349)
Échues	(61 569)	(55 000)
Solde à la fin de la période	29 424 687	27 419 880

Une charge de rémunération de 2 millions \$ a été comptabilisée au cours des trimestres clos les 31 mars 2014 et 2013 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions.

17. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2014	2013
Créances clients et autres débiteurs	(195) \$	(12) \$
Stocks	(472)	(349)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(135)	45
Autres actifs	(27)	(125)
Fournisseurs et autres créditeurs	(173)	189
Provisions	(29)	(21)
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	70	(170)
Avances sur programmes aéronautiques	389	2
Passif lié aux avantages de retraite	11	13
Autres passifs	(70)	102
	(631) \$	(326) \$

18. FACILITÉS DE CRÉDIT

En mars 2014, les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de BT et de BA ont été prolongées d'une année, respectivement jusqu'en mai 2017 et juin 2017. En outre, les échéances des facilités de crédit renouvelable non garanties de 500 millions € (689 millions \$) et de 750 millions \$ ont été prolongées d'un an jusqu'en mars 2016 et juin 2017.

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 lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée. En outre, la Société utilise des courbes de valeur résiduelle d'avions, reflétant des facteurs précis du marché actuel pour les avions et un marché équilibré à moyen et à long terme.

Placements dans des titres – La Société utilise des modèles fondés sur les flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des placements non cotés dans des titres à revenu fixe, en utilisant des données du marché comme 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 lorsqu'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 un modèle d'écart avec ajustement pour options et un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des options de rachat sur titres de dette à long terme, selon des données du marché comme des courbes de swaps de taux d'intérêt et des cours externes.

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 d'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 2014 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	398 \$	- \$	- \$	398 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	851	-	851	-
Placements dans des titres	306 ⁽²⁾	33	273	-
Placements dans des structures de financement	307	-	150	157
	1 862 \$	33 \$	1 274 \$	555 \$
Passifs financiers				
Incitatifs à la location	(139) \$	- \$	- \$	(139) \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(514)	-	(514)	-
	(653) \$	- \$	(514) \$	(139) \$

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

⁽²⁾ Exclut 15 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	Incitatifs à la location
Solde au 31 décembre 2013	388	\$ 135	\$ (142) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	16	22	(3)
Émissions	2	-	-
Règlements	(8)	-	6
Solde au 31 mars 2014	398	\$ 157	\$ (139) \$

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Solde au 1er janvier 2013	412	\$ 135	\$ (158) \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	1	5	2
Émissions	3	-	-
Règlements	(7)	-	9
Solde au 31 mars 2013	409	\$ 140	\$ (147) \$

⁽¹⁾ Dont un montant de 3 millions \$ représente les gains réalisés au cours du trimestre clos le 31 mars 2014 (un montant de 9 millions \$ représentait les pertes réalisées au cours du trimestre clos le 31 mars 2013).

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 ont trait au risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée et aux ajustements aux taux d'actualisation en fonction du risque de revente propres aux actifs financiers de la Société.

Ces hypothèses importantes sont comme suit au 31 mars 2014 :

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 C (B+)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BBB- et C (B)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 2,84 % et 4,73 % (4,35 %)	Entre 1,42 % et 6,63 % (5,09 %)	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.

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 2014 :

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI au cours du trimestre clos le 31 mars 2014	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 points de base
Gain (perte)				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	9 \$	(5) \$	(14) \$	(20) \$
Placements dans des structures de financement	19 \$	(4) \$	(10) \$	(11) \$
Incitatifs à la location	(2) \$	s. o.	2 \$	s. o.

s. o. : sans objet

20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	31 mars 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	1 825 \$	1 828 \$	1 812 \$
Crédit	1 293	1 297	1 218
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(642)	(639)	(594)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 476 \$	2 486 \$	2 436 \$
Engagements de reprise	3 562 \$	3 416 \$	3 098 \$
Obligations de rachat conditionnelles	363 \$	472 \$	489 \$
Autres			
Crédit	48 \$	48 \$	47 \$
Garanties d'exécution	43 \$	43 \$	41 \$

⁽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 444 millions \$ au 31 mars 2014 (463 millions \$ au 31 décembre 2013 et 483 millions \$ au 1^{er} janvier 2013) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties. 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 2014 (142 millions \$ au 31 décembre 2013 et 158 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

Litiges

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 2014, 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.

Poursuite intentée par S-Bahn

Le 4 mars 2013, S-Bahn Berlin GMBH (« SB ») a intenté une poursuite contre Bombardier Transportation GmbH, filiale en propriété exclusive de la Société, devant la cour du district de Berlin (« Landgericht Berlin ») au sujet des trains de la série 481 livrés à SB entre 1996 et 2004.

Des dommages-intérêts d'une valeur globale de 348 millions € (480 millions \$) sont réclamés dans le cadre de cette poursuite relativement à une prétendue défectuosité des roues et des systèmes de freinage. SB réclame ainsi un paiement de 241 millions € (332 millions \$) et un jugement déclaratoire obligeant la Société à indemniser SB pour tous les dommages futurs. SB prétend actuellement que ces dommages futurs seront de l'ordre de 107 millions € (148 millions \$).

La Société soutient que cette poursuite i) a été intentée en l'absence de toute défectuosité, ii) n'est fondée sur aucune garantie exécutoire, iii) a été intentée après l'échéance du délai de prescription fixé par la loi et iv) est fondée sur des normes inapplicables. Cette poursuite renferme des allégations à l'égard de la Société que celle-ci rejette comme non fondées et diffamatoires.

La Société a l'intention de se défendre avec vigueur et prendra toutes les mesures nécessaires pour protéger sa réputation.

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 nommées dans les procédures administratives entreprises par les autorités gouvernementales au Brésil, y compris le Conseil administratif de défense économique (« CADE ») et le bureau du procureur public de São Paulo, après qu'il a été rendu public que des enquêtes ont été effectuées par les autorités gouvernementales à l'égard des 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.

Les sociétés qui auront participé à la collusion feront 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 délai. 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. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE PRÉSENTATION

En avril 2014, la Société a émis, à la valeur nominale, des billets de premier rang non garantis d'un montant en capital de 600 millions \$, portant intérêt à 4,75 %, venant à échéance le 15 avril 2019 et de 1200 millions \$, portant intérêt à 6,00 %, venant à échéance le 15 octobre 2022.

La Société a l'intention d'utiliser le produit net de 1774 millions \$ pour racheter par anticipation les billets de premier rang d'un montant en capital de 785 millions € (1082 millions \$) échéant le 15 novembre 2016 dans le cadre d'un rachat facultatif exercé le 4 avril 2014, et financer le remboursement à l'échéance de 162 millions \$ de billets échéant le 1^{er} mai 2014, le reste devant être consacré aux fins générales de l'entreprise.

Après le rachat anticipé des billets de premier rang de 785 millions € (1082 millions \$), la Société prévoit comptabiliser une perte connexe d'environ 40 millions \$, qui sera traitée comme un élément spécial.