

# RAPPORT FINANCIER 2013

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2013

.....

# NOUS SOMMES BOMBARDIER

.....

Seul constructeur au monde d'avions et de trains, nous avons bâti un portefeuille complet de solutions de mobilité gagnantes. Partout où des gens se déplacent, que ce soit sur terre ou dans le ciel, il y a un produit Bombardier pour les transporter. De nos biréacteurs d'affaires ou de nos avions commerciaux, définissant les normes de leur catégorie et conçus pour relever les défis d'aujourd'hui, à nos élégants trains à grande vitesse ou nos systèmes de transport en commun plus intelligents que jamais.

Nos produits à eux seuls ne suffisent cependant pas à faire de nous un chef de file mondial : notre plus important facteur de réussite est notre personnel. Chacun de nos 76 400 employés propulse notre succès. Ensemble, nous avons un seul et unique objectif : faire progresser la mobilité en la rendant plus efficace, plus durable et plus attrayante que jamais auparavant.

Pour nous, c'est L'évolution de la mobilité.

Le siège social de Bombardier est situé à Montréal, au Canada. Nos actions (BBD) se négocient à la Bourse de Toronto, et nous sommes l'une des entreprises composant les indices de durabilité *Dow Jones Sustainability World* et *Dow Jones Sustainability North America*.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013, nos revenus ont été de 18,2 milliards \$.

## En route vers un rapport intégré

La présentation des rapports de l'entreprise pour nos publics externes se transforme. Vous remarquerez que le rapport annuel de cette année est centré sur nos résultats financiers.

En mai 2014, nous publierons un rapport d'activité couvrant tous les aspects de notre entreprise, dont la gouvernance, les occasions et les risques, la stratégie, les performances et la responsabilité sociale d'entreprise. Ces changements constituent les premières étapes de la publication en un seul document d'une information plus claire, plus concise et axée sur la valeur.

Cette approche de rapport intégré est de plus en plus adoptée par les entreprises.

Tous les montants du présent rapport financier sont exprimés en dollars américains, sauf indication contraire.

MESSAGE AUX ACTIONNAIRES .....	1	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS .....	115
RAPPORT DE GESTION .....	4	NOTES AFFÉRENTES AUX	
SOMMAIRE .....	6	ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS .....	124
AÉRONAUTIQUE .....	37	RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION	
TRANSPORT .....	69	DES INVESTISSEURS .....	198
AUTRES .....	86		

# ACCROÎTRE LES BÉNÉFICES

## CHERS ACTIONNAIRES,

Il n'y a pas si longtemps, il ne fallait pas plus de quatre ans à l'économie mondiale pour récupérer complètement d'un ralentissement marqué. Les choses ont changé. L'incertitude ambiante semble persister. Alors qu'aucune entreprise ne refuserait un vent favorable, chez Bombardier, nous ne l'attendons pas. Nous prenons plutôt des mesures déterminantes pour nous assurer de réussir dans la conjoncture actuelle. Cela inclut exécuter nos plans opérationnels à court terme, tout en saisissant les nombreuses occasions de croissance de nos deux secteurs d'activité, à la fois sur les marchés traditionnels et les nouveaux marchés.

En 2013, nous avons continué à investir pour tirer parti de cette croissance. Aujourd'hui, notre priorité est de transformer ces investissements en résultats positifs. Nous sommes mieux placés et mieux équipés que jamais pour faire des affaires sur des marchés prometteurs non traditionnels. Nous avons un portefeuille de produits leaders de leur industrie, à la fois en aéronautique et en transport ferroviaire. Les investissements que nous avons faits dans de nouvelles solutions de mobilité viendront renforcer davantage ce leadership. Tout comme nos 76 400 employés, tous très dévoués, très compétents et engagés à générer une croissance rentable.

## METTRE EN PLACE LES CONDITIONS D'UNE PLUS FORTE CROISSANCE

Chez Bombardier, une période d'importants investissements stratégiques dans de nouvelles solutions aéronautiques et ferroviaires arrive progressivement à terme. Parallèlement, nous sommes sur le point d'entamer une ère de plus forte génération de revenus, comme le démontre notre solide carnet de commandes de 69,7 milliards \$. De nouveaux produits innovants définissant leur segment de marché, lancés il y a environ cinq ans, sont sur le point d'être mis en service. Cela nous permettra de normaliser nos dépenses d'investissement annuelles et de créer des conditions de croissance durable et de solides flux de trésorerie disponibles, tout en continuant à offrir des solutions de mobilité de pointe.

Des solutions de mobilité formidables frappent à la porte: de nos avions commerciaux *CSeries* et de notre nouveau biréacteur d'affaires *Learjet 85* à notre train à grande vitesse *ZEFIRO* et notre système de recharge sans fil *PRIMOVE* pour les véhicules électriques. Elles sont toutes en phase finale d'essai et les résultats sont conformes aux attentes.

## PIERRE BEAUDOIN PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

L'avion *CSeries* a réussi son vol inaugural en 2013 et le biréacteur *Learjet 85* continue de franchir d'importantes étapes qui le rapprochent de son vol inaugural. Pour toutes ces solutions, il s'agit maintenant de compléter les essais et de préparer efficacement leur mise en service.



## OÙ NOUS EXCELLONS

De par nos technologies de pointe, notre vaste portefeuille de produits et services et notre présence mondiale, nous sommes parmi les leaders des industries aéronautique et ferroviaire. Nous sommes le leader mondial de l'aviation d'affaires. Il y a vingt ans, notre avion *Global Express* est entré en compétition avec le leader de cette catégorie. Peu de gens pariaient sur notre succès. Aujourd'hui, nos concurrents sont en mode rattrapage par rapport à nos plus grands biréacteurs d'affaires. Nous livrons aussi plus d'avions *Global* que jamais, et deux nouveaux appareils de la gamme, les avions *Global 7000* et *Global 8000*, sont en cours de développement.

Nous voulons maintenant répéter ce succès avec l'avion commercial *CSeries*. Conçu expressément pour le créneau de marché des avions de 100 à 149 places, l'avion *CSeries* entrera sur ce créneau mal desservi par nos concurrents. Quand nous avons annoncé que nous entrerions sur le marché avec un avion de conception entièrement nouvelle respectant des critères ambitieux de performance, personne n'y croyait non plus. Aujourd'hui, après cinq ans de développement, les vols d'essai démontrent que l'avion *CSeries* est bel et bien un avion qui va changer la donne des avions monocouloirs, ce qui ne s'est pas vu en près de trente ans.

D'autres bonnes nouvelles du côté des avions commerciaux concernent nos biturbopropulseurs *Q400 NextGen* qui ont fait l'objet de plusieurs commandes dans de nouveaux marchés, favorisant une poursuite de la croissance. Westjet Encore, la nouvelle division de transport régional du transporteur canadien Westjet, a aussi commencé à exploiter nos

biturbopropulseurs évolués. Tout comme notre avion régional CRJ, l'avion Q400 NextGen offre des avantages concurrentiels convaincants, comme le prouve le nombre élevé d'appareils en exploitation.

Dans le domaine du transport ferroviaire, deux sujets ont occupé le devant de la scène à tous les congrès internationaux auxquels j'ai participé : l'urbanisation rapide, source d'enjeux de mobilité importants, et le besoin urgent d'investir dans les infrastructures urbaines.

## **NOUS POSSÉDONS LES TECHNOLOGIES, L'EXPÉRIENCE ET LES RACINES LOCALES NÉCESSAIRES POUR ASSURER L'ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ DANS LES MARCHÉS CLÉS DU MONDE.**

Pratiquement tous les pays cherchent des façons plus efficaces et plus durables de transporter les gens. Les pays développés doivent moderniser leurs infrastructures de transport en commun, tandis que les pays émergents doivent les créer. C'est une excellente nouvelle pour Bombardier.

Par ailleurs, notre présence accrue dans les services de nos deux secteurs d'activité génère des marges élevées et stables. Un des nombreux exemples en transport sur rail est une coentreprise de Bombardier Transport avec Shanghai Shentong Metro Group. Conçu pour rendre le métro de Shanghai plus efficace et plus fiable, ce projet constitue une étape prometteuse pour nos services en Chine. En aéronautique, nous avons élargi notre réseau de centres de service pour mieux appuyer nos clients avec de nouveaux centres en Europe, en Asie, en Afrique et en Amérique du Sud. Nous comptons maintenant 75 centres de service. Nous avons aussi considérablement amélioré la disponibilité de nos pièces de rechange de par le monde.

### **RELEVER LE DÉFI DE L'EXÉCUTION**

En 2013, nos activités ferroviaires ont connu de bons succès commerciaux alors que nous remportons d'importants contrats dans tous les segments de marché et toutes les régions. Leur croissance s'est poursuivie avec un risque bien diversifié sur quelque 300 à 400 contrats en cours en tout temps. Une réussite exemplaire à souligner est notre contrat de fourniture de voitures de métro ultramodernes qui desserviront la plus longue ligne de transport en commun sans conducteur de Singapour.

Parmi d'autres projets dignes de mention, citons les bons résultats sur le plan des livraisons des nouvelles rames pour les lignes souterraines SSL du métro de Londres. Avec la récente livraison de nos nouvelles rames de métro *MOVIA*,

la fiabilité, la capacité en nombre de passagers et la satisfaction des usagers ont toutes été améliorées sur la ligne Victoria du métro de Londres. En octobre 2013, nous avons été nommés «Fournisseur de l'année» au gala *National Transport Awards 2013* pour notre rôle dans la mise à niveau de la ligne Victoria et notre soutien aux exploitants ferroviaires pendant les Jeux olympiques 2012 de Londres.

Notre objectif est d'exécuter de façon exemplaire tous nos contrats, malgré la complexité des enjeux qui caractérise notre industrie. Quels que soient les défis d'exécution auxquels nous faisons face pour certains projets, nous nous efforçons de toujours montrer la voie en trouvant des solutions innovantes, tout en surpassant la concurrence.

En 2013, André Navarri a quitté Bombardier Transport après une dizaine d'années à la tête du groupe. Au nom du conseil d'administration et de notre équipe de direction, je le remercie d'avoir fait de notre groupe de transport-passagers sur rail un joueur de premier plan. Je souhaite également la bienvenue à Lutz Bertling à la tête de Bombardier Transport. Lutz a déjà pris, avec son équipe, des mesures visant à relever davantage nos défis d'exécution et à mieux positionner notre entreprise pour l'avenir.

Ces actions incluent une réorganisation visant à renforcer les fonctions Chaîne mondiale d'approvisionnement, Gestion de projet et Technologie de notre groupe. Ces fonctions regrouperont clients, fournisseurs et partenaires pour développer des technologies innovantes. Le 1<sup>er</sup> janvier 2014, une nouvelle structure organisationnelle a été implantée pour favoriser innovation, meilleures pratiques et synergies, pour raccourcir nos délais de réalisation ainsi que pour réduire nos coûts non récurrents et nos risques d'exécution.

Pour nous assurer de la fiabilité de nos trains, nous élargissons notre utilisation d'un outil d'essai rentable, emprunté à Bombardier Aéronautique. Nous avons implanté pour la première fois ce système d'essai grandeur nature, appelé *Iron Bird*, sur notre programme de train à grande vitesse *ZEFIRO*, dont l'étape finale d'essais de 600 000 km avant l'homologation se déroule bien. Sur ce projet et d'autres encore, *Iron Bird* joue un rôle inestimable dans la simulation des fonctionnalités, l'anticipation des erreurs et des pannes, l'augmentation de l'efficacité de l'ingénierie et la réduction des risques.

### **GRANDIR POUR PRODUIRE DES RÉSULTATS**

Nous continuons à étendre nos racines, de façon stratégique, sur des marchés non traditionnels, comme les pays africains et asiatiques présentant un important potentiel de croissance, et donc forts d'une conjoncture commerciale en rapide évolution. Nos racines locales sur ces marchés nous permettent d'y être plus agiles et mieux placés pour saisir les occasions qui se présentent en tirant parti de nos nouveaux modèles d'affaires.

En Chine, cette agilité a pris la forme d'un contrat de licence pour notre technologie de tramways à plancher bas. Elle s'est aussi traduite par une entente d'étude d'une coentreprise visant à étendre nos services de maintenance d'avions à la zone économique de l'aéroport de Tianjin.

Nous avons fait d'importantes percées en Russie, où nous prenons le temps de bien faire les choses. Parmi nos succès en transport ferroviaire, signalons des coentreprises en signalisation et en fabrication de locomotives, ainsi que des occasions tangibles pour des métros.

Le potentiel est également énorme dans le secteur aéronautique pour les entreprises qui, comme nous, abordent le marché en partenaire local. Nous avons signé une série d'ententes préliminaires portant sur notre avion *Q400 NextGen* avec la société d'État russe Rostec. Elles comprennent une entente de développement de marché conclue avec Rostec et sa filiale de location-exploitation d'avions, Avia Capital Services, pour évaluer la possibilité de mettre en place une chaîne d'assemblage final d'avions *Q400 NextGen* en Russie pour le marché local. Nous comptons conclure l'entente en 2014, ce qui pourrait mener à une vente initiale d'au moins 100 biturbopropulseurs *Q400 NextGen*. Nous avons aussi conclu un partenariat avec une société de crédit-bail russe, dont la clientèle compte déjà deux transporteurs aériens intéressés par nos avions commerciaux *CSeries*.

Nous avons percé le marché de la République d'Azerbaïdjan avec le plus important contrat de signalisation ferroviaire octroyé dans un pays de la Communauté des États indépendants. Le redéploiement stratégique de nos équipes de vente d'avions commerciaux en Europe, en Asie et en Afrique nous permet de saisir des occasions nouvelles.

Récemment, la signature de contrats phares pour un monorail et un métro en Arabie Saoudite laisse entrevoir un changement de mentalité graduel des pays producteurs de pétrole en faveur du transport public. En plus de la Russie et de la Chine, les autres pays d'Asie ont eux aussi besoin de solutions de transport collectif pour relier les villes entre elles et transporter plus d'un milliard de personnes. Notre vaste portefeuille de produits offre des solutions à tous ces besoins.

Même si sa croissance n'est pas aussi rapide que prévu, le Brésil fait encore face à de graves défis de congestion. Ces défis alimentent la demande en solutions de mobilité urbaine de pointe comme les nôtres.

## LE NOUVEAU VISAGE DE BOMBARDIER

Avec la mondialisation de notre main-d'œuvre, le nouveau visage de Bombardier se dessine. Nous tirons parti des forces de ces talents multiculturels dans le monde entier. Nous faisons ce qu'il faut pour que nos employés se sentent engagés et habilités dans leur propre environnement. Nous les équipons des meilleurs outils, des meilleurs processus et des meilleures pratiques. Tout le monde y gagne.

**NOUS CROYONS EN L'IMMENSE POTENTIEL  
QU'OFFRENT LES MÉGALOPOLES EN PLEINE  
EXPANSION DONT LES INFRASTRUCTURES DE  
MOBILITÉ SONT INSUFFISANTES, COMME DJAKARTA.**

Grâce à la passion et au dévouement de nos employés, nos différents sites travaillent ensemble à l'échelle mondiale, partageant à la fois leurs connaissances pour alimenter l'innovation, et leurs infrastructures pour réduire les coûts et accroître l'efficacité. En plus, une génération dynamique d'employés de nos sites du Mexique, de Chine, des Philippines, de Roumanie et du Maroc, entre autres, développe son savoir-faire et échange les meilleures pratiques.

## TRANSFORMER LES INVESTISSEMENTS EN BÉNÉFICES

Chez Bombardier, nous sommes à la fois enthousiastes et réalistes pour ce qui est des deux prochaines années. Nous avons continué à investir durant une période difficile pour améliorer notre position sur le marché et pour rehausser nos capacités à faire face à la concurrence féroce sévissant sur nos deux industries. Aujourd'hui, nous avons un potentiel de croissance important et nos investissements sont sur le point de rapporter. Nous avons les bons produits, des employés et des partenaires de talent, ainsi que des solutions en forte demande.

Au cours des cinq dernières années, nous avons investi massivement dans de nouvelles solutions de mobilité qui vont changer la donne sur leur marché, et leur mise en service est à nos portes. Un nouveau chapitre nous attend avec les avions *CSeries*, le train *ZEFIRO*, l'avion *Learjet 85* ainsi que nos nouveaux avions *Global*. Ensemble, ils généreront des milliards de dollars de revenus additionnels. Aujourd'hui, notre carnet de commandes record, indicateur précurseur de notre croissance future, représente plus de quatre ans de revenus d'activités manufacturières.

Dans l'ensemble de l'entreprise, nous avons un objectif, un engagement plus important que tous les autres : celui de la rentabilité durable. La seule chose qui compte pour chacun et chacune des employés, c'est d'accroître les bénéfices.



Pierre Beaudoin  
Président et chef de la direction  
Bombardier Inc.

# BOMBARDIER INC.

## RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013

	PAGE
SOMMAIRE	6
AÉRONAUTIQUE	37
TRANSPORT	69
AUTRES	86
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE	113

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

Par suite de notre changement de fin d'exercice qui est entré en vigueur le 31 décembre 2011, l'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

### 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 aux rubriques 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.

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

Notre rapport financier pour l'exercice 2013 comprend le message aux actionnaires de notre président, le présent rapport de gestion et nos états financiers consolidés.

Le tableau suivant dresse une liste des abréviations utilisées dans ce rapport de gestion et les états financiers consolidés.

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		

# SOMMAIRE

		<b>PAGE</b>
<b>SURVOL DES ACTIVITÉS</b>	Survol de nos activités et principales données financières des quatre derniers exercices	<b>7</b>
<b>MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT</b>	Mesures clés et indicateurs de rendement nous permettant d'évaluer nos progrès de manière consolidée	<b>8</b>
<b>FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE</b>	Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats et de nos principaux événements	<b>9</b>
<b>PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS</b>	Prévisions et mise en garde liée à nos énoncés prospectifs	<b>11</b>
<b>PRIORITÉS FINANCIÈRES</b>	Nos objectifs financiers clés et nos principales initiatives pour les atteindre	<b>12</b>
<b>GESTION DES RISQUES</b>	Nos principaux risques de financement et risques de marché et nos stratégies d'atténuation des risques	<b>15</b>
<b>RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS</b>	Nos résultats consolidés pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013	<b>20</b>
<b>LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT</b>	Nos flux de trésorerie, nos sources de financement disponibles à court terme et nos besoins de liquidités futurs prévus	<b>22</b>
<b>AUTRES FACILITÉS DE CRÉDIT</b>	Nos montants confirmés et nos encours	<b>24</b>
<b>AVANTAGES DE RETRAITE</b>	Survol de nos régimes d'avantages de retraite, ainsi que des risques connexes, de nos stratégies d'atténuation des risques et des principales données financières	<b>25</b>
<b>STRUCTURE DU CAPITAL</b>	Les indicateurs globaux servant à surveiller notre structure du capital	<b>31</b>
<b>MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR</b>	Définition de nos mesures financières non conformes aux PCGR et rapprochements avec les mesures financières les plus comparables des IFRS	<b>32</b>
<b>SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE</b>	Explications des variations importantes de nos actifs, passifs et capitaux propres	<b>36</b>



## SURVOL DES ACTIVITÉS

Seul constructeur au monde d'avions et de trains, nous exerçons nos activités dans deux grands secteurs isolables : l'aéronautique par l'intermédiaire de BA et le transport sur rail par l'intermédiaire de BT. Nous faisons évoluer la mobilité à l'échelle internationale en offrant des moyens de transport plus efficaces, plus durables et plus agréables. Notre leadership en transport résulte d'un vaste éventail de produits, de services et, surtout, de nos employés.

<b>BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE</b>		<b>BOMBARDIER TRANSPORT</b>	
BA est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de produits d'aviation novateurs pour les marchés d'avions d'affaires, commerciaux, spécialisés et amphibies.		BT est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de matériel et de systèmes de transport sur rail.	
Revenus	<b>9,4 milliards \$</b>	Revenus	<b>8,8 milliards \$</b>
RAIL	<b>418 millions \$</b>	RAIL	<b>505 millions \$</b>
RAIL avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	<b>388 millions \$</b>	RAIL avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	<b>505 millions \$</b>
Flux de trésorerie disponibles <sup>(1)</sup>	<b>(1,2) milliard \$</b>	Flux de trésorerie disponibles <sup>(1)</sup>	<b>668 millions \$</b>
Carnet de commandes	<b>37,3 milliards \$</b>	Carnet de commandes	<b>32,4 milliards \$</b>
Nombre d'employés <sup>(2)</sup>	<b>37 700</b>	Nombre d'employés <sup>(2)</sup>	<b>38 500</b>

Chaque jour, de par le monde, nos 76 400<sup>(3)</sup> employés dévoués travaillent avec diligence pour nous permettre de mériter notre leadership mondial en aéronautique et en transport sur rail. À la date de ce rapport, nous comptons 79 sites de production et d'ingénierie répartis dans 27 pays, et un réseau mondial de centres de service.

<sup>(1)</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour leur définition.

<sup>(2)</sup> Au 31 décembre 2013, y compris les employés contractuels et les employés inactifs.

<sup>(3)</sup> Comprend 200 employés qui travaillent à notre siège social au Canada.

## MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

BA et BT utilisent de nombreuses mesures de rendement clés pour évaluer les principaux indicateurs. Voir les rubriques Mesures clés et indicateurs de rendement respectives des sections BA et BT pour une description de ces mesures.

De plus, le tableau ci-dessous résume nos autres mesures clés et indicateurs connexes de rendement évalués de manière consolidée.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
<b>Rentabilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>RPA dilué et RPA ajusté<sup>(1)</sup>, comme mesures du rendement global.</li> </ul>
<b>Liquidités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sources de financement disponibles à court terme<sup>(2)</sup>, comme mesure de la suffisance des liquidités.</li> </ul>
<b>Structure du capital</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ratio du RAII ajusté<sup>(1)</sup> sur les intérêts ajustés<sup>(1)</sup>, comme mesure de la couverture des intérêts.</li> <li>Ratio de la dette ajustée<sup>(1)</sup> sur le RAIIA ajusté<sup>(1)</sup>, comme mesure de levier financier.</li> <li>Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme, comme mesure du profil des échéances de la dette.</li> </ul>

### Sommaire des quatre derniers exercices

Pour les exercices clos les et aux	31 décembre 2013	31 décembre 2012	31 décembre 2011 <sup>(5)</sup>	31 janvier 2011
		<i>retraité</i> <sup>(4)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(4)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(4)</sup>
Revenus	18 151 \$	16 414 \$	17 904 \$	17 497 \$
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	69,7 \$	64,9 \$	53,9 \$	51,9 \$
RAII	923 \$	666 \$	1 166 \$	1 198 \$
Marge RAII	5,1%	4,1%	6,5%	6,8%
RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	893 \$	806 \$	1 166 \$	1 198 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	4,9%	4,9%	6,5%	6,8%
Taux d'imposition effectif	25,8%	12,3%	13,9%	24,5%
Résultat net	572 \$	470 \$	737 \$	671 \$
Résultat net ajusté <sup>(1)</sup>	608 \$	671 \$	887 \$	772 \$
RPA dilué (en dollars)	0,31 \$	0,25 \$	0,41 \$	0,36 \$
RPA ajusté (en dollars) <sup>(1)</sup>	0,33 \$	0,36 \$	0,49 \$	0,42 \$
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) <sup>(1)</sup>	(907) \$	(636) \$	(1 046) \$	426 \$
Sources de financement disponibles à court terme <sup>(2)</sup>	4 837 \$	3 967 \$	3 642 \$	4 059 \$
Ratio de couverture des intérêts <sup>(3)</sup>	2,8	3,2	4,5	5,0
Ratio du levier financier <sup>(3)</sup>	5,4	4,2	3,3	3,1
Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme (en années)	6,4	7,4	8,0	8,9

<sup>(1)</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

<sup>(2)</sup> Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu de la facilité de crédit renouvelable.

<sup>(3)</sup> Se reporter aux sections Structure du capital et Mesures financières non conformes aux PCGR pour le calcul de ces ratios.

<sup>(4)</sup> Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails concernant le retraitement des chiffres des exercices antérieurs.

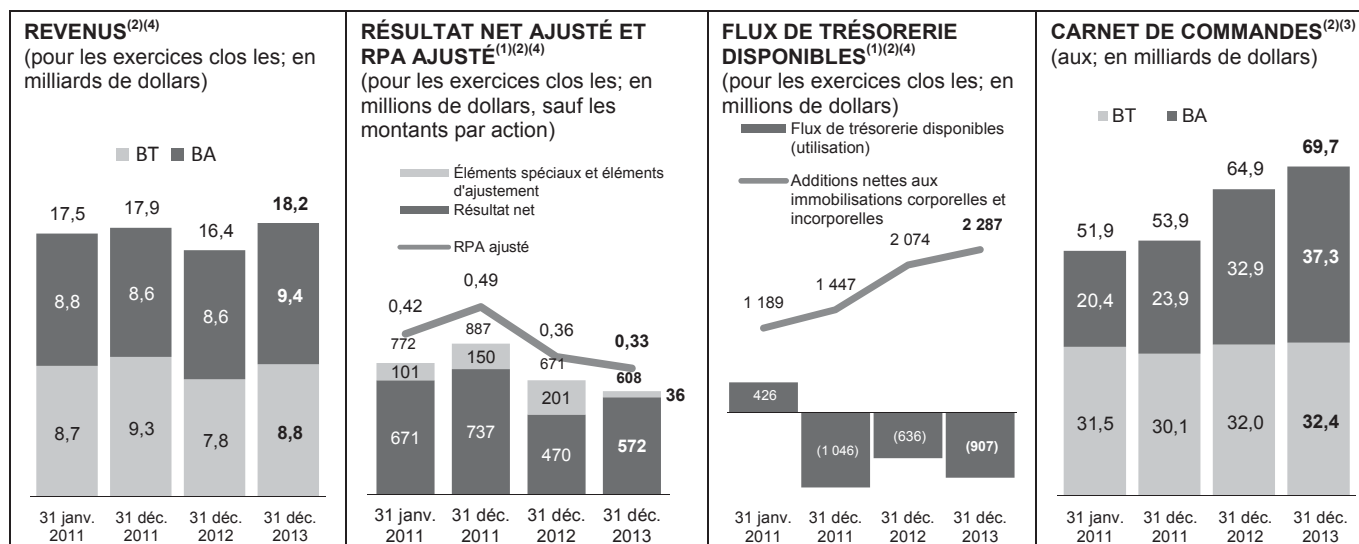
<sup>(5)</sup> Notre exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

## FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

### Une période de transition en préparation de la croissance future

REVENUS	RÉSULTAT NET AJUSTÉ <sup>(1)</sup>	RPA AJUSTÉ <sup>(1)</sup>	FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES <sup>(1)</sup>	CARNET DE COMMANDES
<b>18,2 milliards \$</b>	<b>608 millions \$</b>	<b>0,33 \$</b>	<b>(907) millions \$</b>	<b>69,7 milliards \$</b>

RÉSULTATS	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revenus de 18,2 milliards \$, une hausse de 11 % par rapport à 16,4 milliards \$ pour l'exercice précédent<sup>(2)</sup>.</li> <li>• RAII de 923 millions \$, ou 5,1 % des revenus, en regard de 666 millions \$, ou 4,1 %, pour l'exercice précédent<sup>(2)</sup>.</li> <li>• RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> de 893 millions \$, ou 4,9 % des revenus, en regard de 806 millions \$, ou 4,9 % pour l'exercice précédent<sup>(2)</sup>.</li> <li>• Résultat net de 572 millions \$ (résultat dilué par action de 0,31 \$), par rapport à 470 millions \$ (résultat dilué par action de 0,25 \$) pour l'exercice précédent<sup>(2)</sup>.</li> <li>• Résultat net ajusté<sup>(1)</sup> de 608 millions \$ (RPA ajusté<sup>(1)</sup> de 0,33 \$), comparativement à 671 millions \$ (RPA ajusté de 0,36 \$) pour l'exercice précédent<sup>(2)</sup>.</li> <li>• Investissements nets de 2,3 milliards \$ dans les immobilisations corporelles et incorporelles, dont 2,0 milliards \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques, contre 2,1 milliards \$ pour l'exercice précédent, dont 1,7 milliard \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques<sup>(2)</sup>.</li> <li>• Utilisation des flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup> de 907 millions \$, contre une utilisation de 636 millions \$ pour l'exercice précédent<sup>(2)</sup>.</li> <li>• Sources de financement disponibles à court terme de 4,8 milliards \$ au 31 décembre 2013, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie de 3,4 milliards \$, comparativement à respectivement 4,0 milliards \$ et 2,6 milliards \$ au 31 décembre 2012<sup>(2)</sup>.</li> <li>• Carnet de commandes record de 69,7 milliards \$ au 31 décembre 2013, comparativement à 64,9 milliards \$ au 31 décembre 2012<sup>(2)</sup>.</li> </ul>



<sup>(1)</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

<sup>(2)</sup> Les chiffres comparatifs ont été retraités pour tenir compte des modifications de politiques et méthodes comptables. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails.

<sup>(3)</sup> Certains totaux ne correspondent pas en raison de l'arrondissement.

<sup>(4)</sup> Notre exercice clos le 31 décembre 2012 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

- Les vols inauguraux du premier et du deuxième véhicules d'essai en vol de l'avion *CSeries* ont été réalisés avec succès respectivement le 16 septembre 2013 et le 3 janvier 2014. La MES de l'avion *CS100* est maintenant prévue pour la seconde moitié de 2015 et celle de l'avion *CS300* suivra environ six mois plus tard.
- Notre passif net lié aux avantages de retraite a diminué de 974 millions \$ en 2013, principalement en raison des rendements élevés des actifs des régimes, des hausses des taux d'actualisation au Canada et aux É.-U. et des cotisations patronales en excédent des coûts des services.
- En janvier 2013, nous avons émis, à la valeur nominale, des billets de premier rang non garantis totalisant 2,0 milliards \$, dont 750 millions \$ échéant en janvier 2016 et 1,25 milliard \$ échéant en janvier 2023.
- Le 4 décembre 2013, nous avons conclu la vente des actifs principaux et des passifs connexes de nos activités de Flexjet, ce qui a entraîné la comptabilisation d'un gain avant impôts de 23 millions \$. De plus, l'acquéreur a passé des commandes fermes de 85 avions de la gamme *Learjet* et de 30 avions de la gamme *Challenger* assorties d'options sur 150 autres avions. D'après les prix affichés, la valeur des commandes fermes est de 2,4 milliards \$.
- BA et BT ont conclu plusieurs contrats importants, de sorte que le carnet de commandes consolidé avait atteint un niveau record au 31 décembre 2013. De plus, après la fin de l'exercice, BA et BT ont franchi les étapes importantes qui suivent qui permettront d'accroître notre carnet de commandes consolidé :
  - Dans le cadre d'un consortium, BT a signé un contrat d'une valeur de 4,1 milliards \$ avec l'État du Queensland, en Australie. La part du contrat de BT, soit la livraison de 75 rames automotrices électriques, la construction d'installations d'entretien spécialisées et des services d'entretien sur une période de 30 ans, s'élève à 2,7 milliards \$;
  - BA a obtenu une commande ferme d'Al Qahtani Aviation Company du Royaume d'Arabie saoudite pour 16 avions *CS300* d'une valeur de 1,2 milliard \$ selon les prix affichés;
  - La société de transport BART (Bay Area Rapid Transit District) de San Francisco aux É.-U. a exercé une option pour 365 voitures sur rail additionnelles, d'une valeur de 639 millions \$; et
  - Transport for London (TfL) et le Department for Transport, R.-U., nous ont avisés de leur intention d'accorder à BT un contrat portant sur la livraison de 65 trains et un nouvel entrepôt pour Crossrail.

# PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

## Sommaire des prévisions pour BA et BT pour 2014 et par la suite

	Rentabilité	Liquidités	Livraisons / Croissance et nouvelles commandes
BA <sup>(1)</sup>	Nous prévoyons réaliser une marge RAIL d'environ 5 % à l'exercice 2014.	À l'exercice 2014, nous prévoyons des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles se situant entre 1,2 milliard \$ et 1,6 milliard \$, tandis que nos additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles devraient s'établir entre 1,6 milliard \$ et 1,9 milliard \$.  Nos additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles devraient se situer entre 1,2 milliard \$ et 1,5 milliard \$ en 2015 et être inférieures à 1,0 milliard \$ en 2016.	À l'exercice 2014, nous prévoyons livrer environ 200 avions d'affaires et 80 avions commerciaux.
BT <sup>(1)</sup>	Bien qu'une marge RAIL de 8 % soit toujours notre objectif, nous prévoyons une marge RAIL d'environ 6 % en 2014 alors que nous nous concentrons sur l'amélioration de l'exécution des contrats.	Nous prévoyons, de façon générale, l'alignement des flux de trésorerie disponibles <sup>(2)</sup> sur le RAIL, bien qu'ils puissent varier considérablement d'un trimestre à l'autre.	À l'exclusion de l'incidence des taux de change, les revenus en 2014 devraient être plus élevés qu'en 2013, avec une croissance d'environ 5%.  À l'exercice 2014, nous prévoyons un ratio de nouvelles commandes sur revenus supérieur à 1,0.

<sup>(1)</sup> Se reporter aux rubriques Prévisions et énoncés prospectifs des sections BA et BT.

<sup>(2)</sup> Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur.

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. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport, se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs respective des sections BA et BT.

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'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, 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, aux engagements à modalités fixes, et à la production et à l'exécution de projets), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, 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 de la section Autres. 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 n'ions 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.

## PRIORITÉS FINANCIÈRES

### Pour réaliser nos stratégies de croissance, nous devons maintenir une grande rigueur financière

#### RENTABILITÉ

Accroître le niveau et la régularité de la rentabilité

#### LIQUIDITÉS

Accroître le niveau et la régularité des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles et s'assurer d'avoir les liquidités suffisantes pour répondre aux besoins de capitaux

#### STRUCTURE DU CAPITAL

Optimiser la structure du capital pour réduire les coûts et améliorer notre capacité de tirer parti des occasions stratégiques

Nous exerçons nos activités dans un contexte concurrentiel qui exige des investissements en capital importants. Au cours des dernières années, nous avons continué d'investir massivement dans des produits et des solutions à l'avant-garde de l'industrie et optimisés en fonction des coûts pour raffermir notre position sur le marché et accroître notre capacité de faire face à la concurrence dans l'industrie de l'aéronautique et celle du transport sur rail. La conjoncture économique difficile qui touche certains de nos segments de marché chevauche le sommet de notre cycle d'investissement, exerçant de la pression sur notre rentabilité, nos liquidités et la structure de notre capital. Bien que l'incertitude semble persister, nous commençons à percevoir des signes de stabilisation. Cette conjoncture difficile ne modifie pas nos priorités et nos stratégies à long terme, mais elle rappelle l'importance de maintenir une grande rigueur financière et une solide capacité de gestion de projet.

Pour les prochaines années, notre priorité est de faire en sorte que nos investissements se traduisent par des résultats nets durables. Les nouveaux produits lancés il y a environ cinq ans connaissent de belles avancées, puisque les programmes d'avions *C Series*, *Learjet 85*, *Global 7000* et *Global 8000* progressent vers une MES et que le train à très grande vitesse *ZEFIRO* est en bonne voie d'obtenir l'homologation. D'autres produits lancés plus récemment, notamment les avions *Learjet 70* et *Learjet 75* qui ont été mis en service à la fin de 2013, contribueront également à accroître notre rentabilité dans l'avenir. Tant le carnet de commandes de BA que celui de BT ont atteint de solides niveaux, un indicateur clé des revenus futurs. Notre carnet de commandes consolidé atteignait un niveau record de 69,7 milliards \$ au 31 décembre 2013, y compris le carnet de commandes de fabrication de 58,9 milliards \$ qui représente plus de quatre années de revenus de fabrication d'après les revenus de l'exercice 2013.

Nous disposons de liquidités adéquates pour continuer de financer le développement de nos produits et de nos activités dans un avenir prévisible.

#### **Notre rentabilité accrue est étroitement liée à l'amélioration de l'exécution et à la MES réussie de nos produits**

L'augmentation du niveau et de la régularité de notre rentabilité demeure l'une de nos principales priorités financières. Nos investissements considérables dans des solutions de mobilité au cours des dernières années et la MES imminente de nos produits à l'avant-garde de l'industrie devraient générer une croissance pluriannuelle soutenue. À court terme, pour atteindre nos objectifs financiers, BA et BT devront continuer d'améliorer leurs processus en vue de réaliser une exécution sans faille.

BA a réalisé une marge RAIL avant éléments spéciaux de 4,1 % pour l'exercice 2013, en comparaison de 4,3 % pour l'exercice précédent. BA prévoit réaliser une marge RAIL d'environ 5 % à l'exercice 2014<sup>(1)</sup>.

BT a réalisé une marge RAIL avant éléments spéciaux de 5,8 % au cours de l'exercice 2013, en regard de 5,6 % pour l'exercice précédent. Alors que BT se concentre sur une meilleure exécution des contrats, la marge RAIL devrait atteindre environ 6 % en 2014, mais l'atteinte d'une marge RAIL de 8 % continue d'être notre objectif<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Se reporter aux rubriques Prévisions et énoncés prospectifs des sections BA et BT.

BT a continué de mettre en œuvre des mesures pour résoudre les difficultés d'exécution auxquelles il a fait face dans les dernières années dans le cadre de certains contrats importants de matériel roulant et pour améliorer sa position dans l'avenir. Ces mesures comprennent l'intensification de la R et D initiale et la création d'une fonction centralisée de conception et de développement de produits, de manière à réunir les clients, les fournisseurs et les partenaires aux fins du développement de technologies avant-gardistes. Une fois mises en œuvre, ces mesures réduiront le risque d'exécution en augmentant la standardisation des produits, entraînant ainsi l'utilisation accrue de technologies et de processus reconnus dans les contrats. De plus, le 1<sup>er</sup> janvier 2014, nous avons mis en œuvre une nouvelle structure organisationnelle dans le but de favoriser l'innovation, la mise en œuvre de meilleures pratiques et les synergies, de raccourcir les délais ainsi que de réduire les coûts de développement et les risques d'exécution.

Nous rehaussons nos capacités de gestion de projet et nous nous concentrons sur l'exécution efficace en ayant recours à des initiatives de rationalisation. Entre-temps, nous continuons d'appliquer les programmes de réduction des coûts au sein de BA et de BT et d'autres mesures ponctuelles pour améliorer notre compétitivité. Nous tirons également parti de notre présence mondiale, tant sur les marchés établis que sur les marchés émergents, pour réaliser des économies. Cette présence nous offre des occasions extraordinaires de développer des relations avec des partenaires et des fournisseurs locaux.

### ***Notre grande rigueur financière nous permet de maintenir nos investissements prévus dans le développement de produits***

Nous surveillons continuellement le niveau de nos liquidités, y compris les sources de financement disponibles à court terme et les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, pour répondre aux besoins de liquidités prévus, y compris soutenir nos initiatives de développement de produits, afin d'assurer la souplesse financière. Lorsque nous évaluons nos besoins de liquidités, nous tenons compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, du profil des échéances de notre dette à long terme, du financement de nos programmes de développement de produits, de l'importance des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, de la conjoncture économique et de l'accès aux marchés financiers. Nous utilisons des analyses de scénarios pour soumettre nos prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité.

En janvier 2013, nous avons tiré parti d'une solide demande et de conditions avantageuses en matière de fixation des prix des titres d'emprunt sur le marché américain pour accroître notre souplesse financière en émettant de nouveaux billets de premier rang non garantis totalisant 2,0 milliards \$, échéant en janvier 2016 et en janvier 2023.

Respectivement en avril et en mai 2013, nous avons prolongé d'une autre année les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de BT et de BA, respectivement jusqu'en mai 2016 et juin 2016. Également en juin 2013, la période de disponibilité de la facilité de GCB a été prolongée d'un an jusqu'en juin 2014 et le montant confirmé a été réduit, pour passer de 900 millions \$ à 600 millions \$, en raison de niveaux plus faibles d'utilisation. En mai 2013, l'échéance de notre facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ a été prolongée d'un an jusqu'en juin 2016. Se reporter à la rubrique Autres facilités de crédit pour plus de détails sur ces facilités.

Nous gérons de façon continue nos passifs en prenant en compte les flux de trésorerie disponibles prévus, les remboursements de la dette et d'autres décaissements importants devant survenir dans le futur. Aucune dette importante ne vient à échéance avant l'exercice 2016.

Au 31 décembre 2013, nous disposons de sources de financement disponibles à court terme de 4,8 milliards \$. Se reporter à la rubrique Liquidités et sources de financement pour plus de détails sur ces sources de financement. Nous avons aussi d'autres facilités, comme des facilités d'affacturage et des facilités de cession-bail qui contribuent également à nous assurer des sources additionnelles de liquidités.

Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles de BA se sont établis à 1,0 milliard \$ en 2013, en comparaison du montant prévu d'environ 1,4 milliard \$, tandis que les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ont été de 2,2 milliards \$ en 2013, en regard du montant prévu d'environ 2,0 milliards \$. Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles ont été moins importants que prévu en raison du niveau moins élevé des avances de clients et de des livraisons d'avions d'affaires.

Il est prévu que nos dépenses en immobilisations reviendront graduellement à un niveau plus normal après que nos coûts de développement aient atteint leur niveau maximum en 2013. Les dates de MES prévues de nos programmes d'avion les plus importants s'échelonnent de 2014 à 2017. Les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles de BA devraient s'établir entre 1,6 milliard \$ et 1,9 milliard \$ en 2014, entre 1,2 milliard \$ et 1,5 milliard \$ en 2015 et être inférieures à 1,0 milliard \$ en 2016.<sup>(1)</sup>

L'investissement dans les nouveaux produits devrait être financé au moyen de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles et de nos sources de financement disponibles à court terme. Nous pouvons recevoir du financement des gouvernements et des contributions des principaux fournisseurs pour certains programmes d'avions, ce qui augmente notre souplesse financière, puisque ces parties agissent à titre de partenaires qui partagent les risques. BA s'attend à ce que ses flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles s'établissent entre environ 1,2 milliard \$ et 1,6 milliard \$ à l'exercice 2014<sup>(1)</sup>. Les flux de trésorerie disponibles de BT devraient en général être alignés sur le RAIL, bien qu'ils puissent varier considérablement d'un trimestre à l'autre<sup>(1)</sup>.

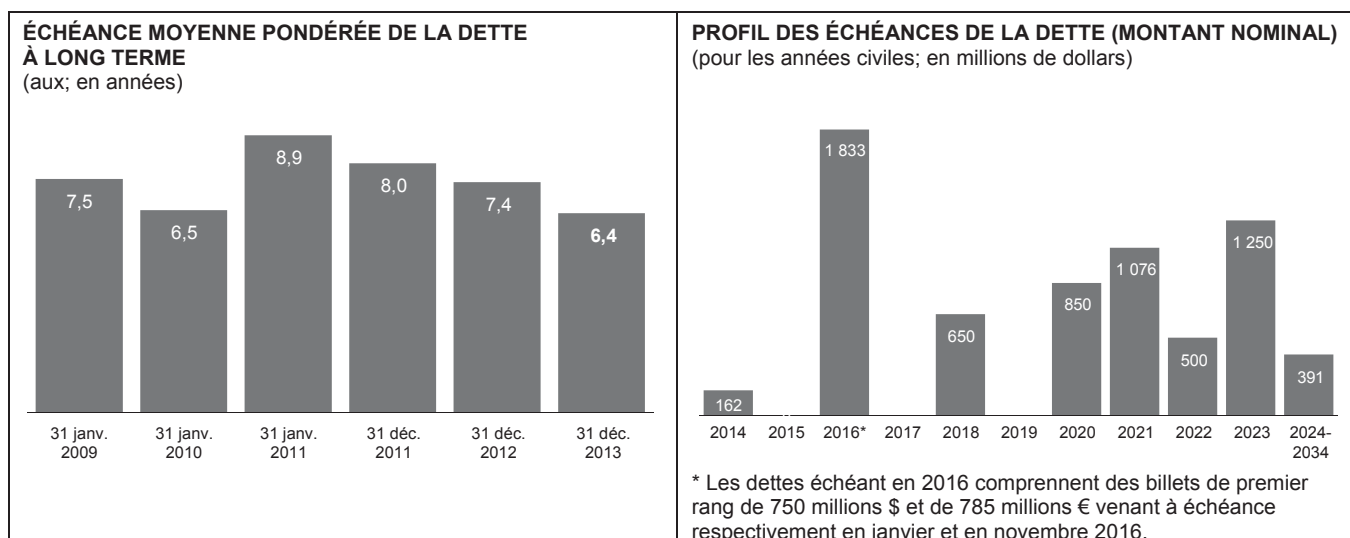
<sup>(1)</sup> Se reporter aux rubriques Prévisions et énoncés prospectifs des sections BA et BT.

### ***Nos objectifs en matière d'indicateurs globaux demeurent une priorité, malgré l'incidence de nos investissements importants dans des produits à l'avant-garde de l'industrie sur notre structure du capital***

BA et BT ont besoin de capitaux pour développer des produits à l'avant-garde de l'industrie et pour tirer parti des occasions stratégiques afin d'accroître leur compétitivité et de mettre en œuvre des stratégies de croissance. Nous tirons parti des conditions favorables des marchés financiers lorsqu'elles se concrétisent pour prolonger l'échéance de la dette, réduire le coût du financement et accroître la diversité des sources de financement. Nous évaluons et gérons notre solvabilité en utilisant nos indicateurs globaux tels qu'ils sont définis à la rubrique Structure du capital.

L'émission de billets de premier rang non garantis de 2,0 milliards \$ en janvier 2013 a eu une incidence négative sur nos indicateurs globaux, mais nous croyons que l'ajout de liquidités, au cours d'une période d'investissements relativement élevés, justifiait l'endettement accru.

Nous surveillons continuellement la structure de notre capital pour nous assurer que nous avons des liquidités suffisantes pour financer nos programmes de développement de produits. À long terme, nous souhaitons améliorer nos indicateurs d'endettement en désendettant le bilan par des remboursements stratégiques de la dette à long terme, cadrant avec la gestion active des liquidités consolidées, du coût du capital moyen pondéré et du profil des échéances.





La gestion de nos passifs nets au titre des avantages de retraite et la sécurité des prestations sont également une partie importante de notre gestion globale de la structure du capital. Au fil des ans, nous avons mis en œuvre plusieurs initiatives d'atténuation des risques liés aux passifs et aux actifs au titre des avantages de retraite, et nous continuons de le faire. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails sur les initiatives de gestion des risques liées à nos régimes de retraite.

Au 31 décembre 2013, nos cotes de crédit étaient inférieures de deux crans aux cotes de crédit de première qualité. En janvier 2014, Fitch Ratings Ltd. a modifié notre cote de crédit pour la faire passer de BB à BB-.

### Cotes de crédit

Cote de premier ordre		Cote de Bombardier Inc.	
		11 février 2014	31 décembre 2012
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	BB-	BB
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	Ba2	Ba2
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	BB	BB

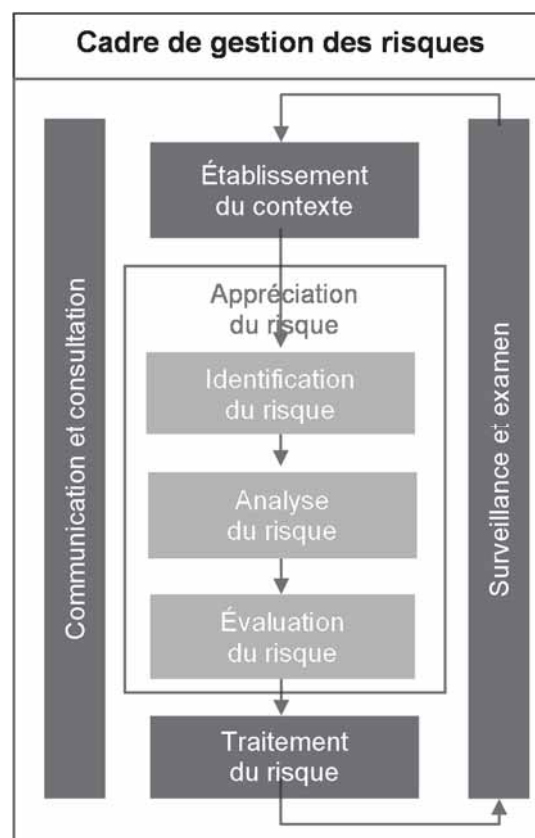
À moyen ou long terme, nous croyons que nous serons bien placés pour améliorer nos cotes de crédit au fur et à mesure que nous progresserons vers l'atteinte de nos objectifs de rentabilité et que le niveau de nos investissements en développement de produits reviendra à la normale.

## GESTION DES RISQUES

La gestion active des risques a été l'une de nos priorités pendant nombre d'années et constitue une composante importante du cadre de notre stratégie d'entreprise. Pour réaliser nos objectifs de gestion des risques, nous avons intégré les activités de gestion des risques dans les responsabilités opérationnelles de la direction. Ces activités font donc partie intégrante de notre structure globale de gouvernance, de planification, de prise de décisions, de responsabilité et de notre structure globale organisationnelle.

Pour chaque risque ou catégorie de risques, notre processus de gestion du risque comporte des activités qui sont exécutées en un cycle continu. L'appréciation du risque, y compris l'identification, l'analyse et l'évaluation du risque, assure que chaque risque est analysé pour identifier les conséquences et la probabilité du risque et la suffisance des contrôles existants. Chaque secteur isolable est responsable de la mise en place des structures, des processus et des outils appropriés pour permettre l'identification adéquate des risques. Une fois les risques identifiés, analysés, gérés et évalués, l'atténuation des risques permet de déterminer les mesures que la direction doit prendre. Chaque secteur isolable a mis en œuvre des processus de gestion des risques qui font partie intégrante de notre gouvernance ainsi que des activités visant à atteindre les objectifs de notre Politique corporative de gestion du risque.

De plus, chaque année, notre équipe du service d'audit d'entreprise et d'évaluation des risques (« SAEER ») évalue nos principaux risques. La haute direction examine cette évaluation des risques et met au point des plans d'action pour traiter les risques identifiés. Le conseil d'administration est ultimement responsable de passer en revue l'ensemble des risques auxquels est exposée la Société. Le conseil d'administration accomplit ses tâches par l'entremise du comité des finances et de gestion des risques, constitué de cinq administrateurs indépendants, qui examine nos risques d'entreprise importants et les mesures que prend la direction pour surveiller, contrôler et gérer ces risques, y compris la suffisance des politiques, des procédures et des contrôles conçus par la direction pour évaluer et gérer ces risques. Pour compléter la revue annuelle du SAEER, chaque secteur isolable met en



œuvre, en collaboration avec le SAEER, un processus d'examen trimestriel de ses risques qui permet d'élaborer des cartes de sensibilité normalisées.

Nous avons aussi conçu des contrôles et des procédures de communication de l'information pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à la Société est communiquée de manière appropriée et que l'information devant être présentée dans les documents de dépôt public est enregistrée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par les lois sur les valeurs mobilières. Se reporter à la rubrique Contrôles et procédures de la section Autres pour plus de détails.

## Nos principales expositions aux risques de financement et de marché et nos stratégies connexes d'atténuation des risques

Nos activités sont exposées à divers risques de financement et risques de marché. Nos principales expositions à ces risques ainsi que les stratégies de gestion des risques que nous avons mises en place pour atténuer ces risques sont décrites ci-après. Les risques de marché liés à nos régimes de retraite sont analysés à la rubrique Avantages de retraite.

### *Exposition au risque de change*

Nos principales expositions au risque de change sont gérées conformément à notre politique de gestion du risque de change, dans le but d'atténuer l'incidence des fluctuations des taux de change. Cette politique exige que la direction de chaque secteur isolable identifie toute exposition au risque de change réelle ou possible découlant de ses activités. Cette information est communiquée à la fonction de trésorerie centralisée du siège social, qui est chargée d'exécuter les opérations de couverture conformément aux exigences de la politique. De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs libellés dans la même monnaie.

### Gestion du change

Responsable	Risques couverts	Politique de couverture <sup>(1)</sup>	Stratégies d'atténuation des risques
BA	Sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les sorties de fonds, principalement en dollars canadiens et en livres sterling.	Couverture de 85 % des risques identifiés pour les trois premiers mois, de 75 % pour les 15 mois suivants et d'au plus 50 % pour les six mois suivants.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens et des livres sterling.
BT	Entrées et sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les entrées ou les sorties de fonds.	Couverture de 100 % des risques identifiés au moment de la prise de commandes.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre ou acheter des dollars canadiens, des euros, des dollars américains, des francs suisses, des couronnes suédoises et d'autres devises d'Europe de l'Ouest.

<sup>(1)</sup> Des écarts à la politique sont permis sous réserve d'autorisation préalable et de limites maximales de risque préétablies.

## Gestion du change (suite)

Responsable	Risques couverts	Politique de couverture <sup>(1)</sup>	Stratégies d'atténuation des risques
Siège social	Sorties de fonds prévues autres que les intérêts, libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les sorties de fonds, principalement en dollars canadiens.	Couverture de 85 % des risques identifiés pour les 18 premiers mois et d'au plus 75 % pour les six mois suivants.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens.
	Décassements d'intérêts libellés en devises autres que le dollar américain, c.-à-d. l'euro et le dollar canadien.	Couverture de 100 % des risques identifiés, sauf si l'exposition au risque est reconnue comme une couverture économique d'un risque découlant de la conversion en dollars américains des états financiers libellés en monnaie étrangère.	Utilisation de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises et de contrats de change à terme surtout pour vendre des dollars américains et acheter des euros et des dollars canadiens.
	Risque lié au bilan, y compris la dette à long terme et les placements nets dans des établissements étrangers qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.	Couverture de 100 % des risques identifiés ayant une incidence sur nos résultats.	Techniques de gestion des actifs et des passifs. Désignation de dettes à long terme à titre de couvertures de nos placements nets dans des établissements étrangers qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.

<sup>(1)</sup> Des écarts à la politique sont permis sous réserve d'autorisation préalable et de limites maximales de risque préétablies.

## BA

La tranche couverte des coûts importants de BA libellés en monnaie étrangère pour les périodes de 12 mois se terminant les 31 décembre 2014 et 2015 était comme suit au 31 décembre 2013 :

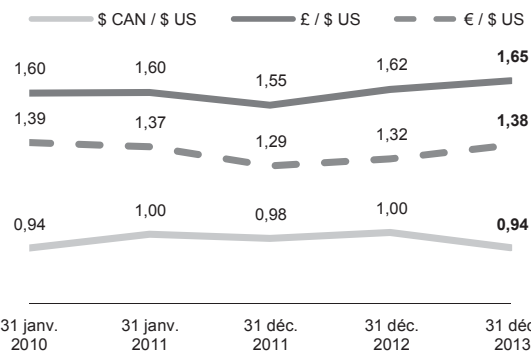
Périodes de 12 mois se terminant les 31 décembre	Dollars canadiens		Livres sterling	
	2014	2015	2014	2015
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère	2 916 \$	3 195 \$	344 £	367 £
Partie couverte des coûts prévus libellés en monnaie étrangère	81 %	58 %	76 %	51 %
Taux de couverture moyens pondérés – devise / \$ US	0,98	0,95	1,56	1,56

### Analyse de sensibilité

Une variation de un cent américain de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 29 millions \$ sur les coûts prévus de BA pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre 2014, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de 6 millions \$, compte tenu de ces contrats).

Une variation de un cent américain de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 3 millions \$ sur les coûts prévus de BA pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre 2014, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de 1 million \$, compte tenu de ces contrats).

### ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE (aux)



Le taux de change entre le dollar américain et le dollar canadien a fortement diminué depuis, passant à 0,91 \$ au 11 février 2014.

## BT et siège social

L'exposition de BT au risque de change découlant des contrats à long terme s'échelonne sur plusieurs années. Ce risque est habituellement couvert dans son intégralité au moment où de nouvelles commandes sont reçues, contrat par contrat, pour une période qui est souvent plus courte que la durée pendant laquelle BT court un risque lié aux flux de trésorerie. Lorsque ces couvertures viennent à échéance, BT conclut de nouvelles couvertures dans le cadre d'une stratégie de reconduction pour des périodes ne dépassant pas la durée pendant laquelle BT court un risque lié aux flux de trésorerie. Par conséquent, les résultats opérationnels de BT ne sont pas exposés de façon importante aux gains et pertes sur les opérations en devises, mais demeurent exposés aux risques liés à la conversion et, de façon temporaire, aux flux de trésorerie. Cependant, sur une base cumulative, les sorties ou les entrées de fonds au moment de la reconduction de ces couvertures sont contrebalancées par les entrées ou les sorties de fonds en sens inverse lorsque le risque lié aux flux de trésorerie se concrétise.

Les risques liés aux flux de trésorerie identifiés au siège social ne sont pas importants et découlent principalement des charges libellées en dollars canadiens. L'exposition aux risques liés au bilan du siège social découle principalement des placements dans des établissements étrangers et de la dette à long terme. Malgré nos stratégies d'atténuation des risques, l'incidence des fluctuations des taux de change sur les capitaux propres peut être considérable, étant donné l'importance de nos placements dans des établissements étrangers qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain, principalement l'euro.

### *Analyse de sensibilité*

Pour nos placements dans des établissements étrangers sensibles aux fluctuations des taux de change, une fluctuation de 1 % de la valeur des devises pertinentes au 31 décembre 2013 aurait une incidence sur les capitaux propres, avant impôts sur le résultat, de 16 millions \$, compte non tenu des éléments de couverture connexes (11 millions \$, compte tenu des éléments de couverture connexes).

## **Exposition au risque de crédit**

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé de nos activités de gestion du risque. Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente.

### **Gestion du risque de crédit**

Responsable	Principaux risques	Mesures d'atténuation des risques mises de l'avant par la direction
Siège social	Dans le cadre de nos activités normales de trésorerie, nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et de nos autres instruments de placement.	Le risque de crédit découlant de nos activités de trésorerie est géré par le groupe de trésorerie centralisée conformément à notre politique de gestion du risque de change et à notre politique de gestion des investissements. L'objectif visé par ces politiques est de réduire au minimum notre exposition au risque de crédit découlant de nos activités de trésorerie en nous assurant que nous ne traitons qu'avec des institutions financières et des fonds du marché monétaire de première qualité, en fonction de limites préétablies de risque de contrepartie consolidé pour chaque institution financière et chaque fonds.
BA et BT	Nous sommes exposés au risque de crédit lié à nos créances clients découlant de nos activités commerciales normales et de nos activités de prêt qui ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location accordés à la clientèle de BA relativement à la vente d'avions commerciaux.	Les risques de crédit découlant des activités commerciales normales et des activités de prêt sont gérés et contrôlés par BA et par BT, conformément à la politique du siège social. Les cotes et les limites de crédit des clients sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de notre expérience auprès des clients. Le risque de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients. Ces cotes de crédit et limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions selon lesquelles du crédit ou du financement sont attribués à des clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire nos risques de perte. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que le risque de crédit découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

## Gestion du risque de crédit (suite)

Responsable	Principaux risques	Mesures d'atténuation des risques mises de l'avant par la direction
BA	Dans le cadre de la vente de certains de nos produits, principalement des avions commerciaux, nous fournissons des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales.	<p>Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. Dans le cas d'un défaut de paiement, nous procédons habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents.</p> <p>Le risque relatif aux garanties de crédit est en partie atténué par l'avantage net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles pour réduire le risque auquel nous sommes exposés en vertu de ces garanties. De plus, des passifs incitatifs à la location seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients.</p>

### **Exposition au risque de liquidité**

La gestion de l'exposition au risque de liquidité exige une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de l'établissement de prévisions détaillées de nos flux de trésorerie et de notre situation financière, ainsi que de plans opérationnels et stratégiques à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique, de la conjoncture économique, des besoins saisonniers, du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. De plus, nous surveillons les occasions de financement pour optimiser notre structure du capital et préserver une souplesse financière adéquate.

### **Exposition au risque de taux d'intérêt**

Nos flux de trésorerie futurs sont exposés au risque de fluctuations des taux d'intérêt découlant principalement des actifs et des passifs existants portant intérêt à des taux variables, y compris la dette à long terme à taux d'intérêt fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables. De temps à autre, nous pouvons également être exposés à des variations de taux d'intérêt dans le cadre de certains engagements de financement, lorsqu'un taux fixe de financement a été garanti à un client. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. La fonction de trésorerie centralisée du siège social gère ces risques dans le cadre de notre politique de gestion globale des risques.

Nous sommes également exposés à des gains et à des pertes sur certains de nos actifs et passifs, en raison des variations de taux d'intérêt, principalement sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et sur les garanties de crédit et de valeur résiduelle. Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur comprennent certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les incitatifs à la location et les instruments financiers dérivés.

#### *Analyse de sensibilité*

En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt qui aurait une incidence sur l'évaluation des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et des garanties de crédit et de valeur résiduelle, à l'exception du passif net lié aux avantages de retraite, le RAI pour l'exercice 2013 aurait subi une incidence négative de 33 millions \$.

## RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie du quatrième trimestre 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 plus élevés.

### Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
Revenus	5 324 \$	4 625 \$ <i>retraité</i> <sup>(3)</sup>	18 151 \$	16 414 \$ <i>retraité</i> <sup>(3)</sup>
Coût des ventes	4 698	4 052	15 658	14 053
<b>Marge brute</b>	<b>626</b>	<b>573</b>	<b>2 493</b>	<b>2 361</b>
Charges de vente et d'administration R et D	<b>351</b> <b>83</b>	<b>358</b> <b>103</b>	<b>1 417</b> <b>293</b>	<b>1 442</b> <b>299</b>
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	<b>(17)</b>	<b>(61)</b>	<b>(119)</b>	<b>(153)</b>
Autres charges (revenus)	<b>23</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>(33)</b>
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>186</b>	<b>164</b>	<b>893</b>	<b>806</b>
Éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	<b>1</b>	<b>163</b>	<b>(30)</b>	<b>140</b>
<b>RAII</b>	<b>185</b>	<b>1</b>	<b>923</b>	<b>666</b>
Charges de financement	<b>62</b>	<b>68</b>	<b>271</b>	<b>295</b>
Revenus de financement	<b>(17)</b>	<b>(19)</b>	<b>(119)</b>	<b>(165)</b>
<b>RAI</b>	<b>140</b>	<b>(48)</b>	<b>771</b>	<b>536</b>
Impôts sur le résultat	<b>43</b>	<b>(44)</b>	<b>199</b>	<b>66</b>
<b>Résultat net</b>	<b>97 \$</b>	<b>(4) \$</b>	<b>572 \$</b>	<b>470 \$</b>
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	<b>95 \$</b>	<b>(6) \$</b>	<b>564 \$</b>	<b>460 \$</b>
Participations ne donnant pas le contrôle	<b>2 \$</b>	<b>2 \$</b>	<b>8 \$</b>	<b>10 \$</b>
<b>RPA (en dollars)</b>				
De base et dilué	<b>0,05 \$</b>	<b>(0,01) \$</b>	<b>0,31 \$</b>	<b>0,25 \$</b>

### Mesures financières non conformes aux PCGR<sup>(1)</sup>

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
		<i>retraité</i> <sup>(3)</sup>		<i>retraité</i> <sup>(3)</sup>
RAIIA	291 \$	108 \$	1 314 \$	1 030 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	292 \$	271 \$	1 284 \$	1 170 \$
Résultat net ajusté	129 \$	181 \$	608 \$	671 \$
RPA ajusté	0,07 \$	0,10 \$	0,33 \$	0,36 \$

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

<sup>(2)</sup> Se reporter à l'Analyse des résultats des sections BA et BT pour plus de détails.

<sup>(3)</sup> Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails sur le retraitement des chiffres des périodes précédentes.

## Revenus, marge RAI et marge RAI avant éléments spéciaux

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
		<i>retraité</i> <sup>(2)</sup>		<i>retraité</i> <sup>(2)</sup>
<b>Revenus</b>				
BA	2 873 \$	2 597 \$	9 385 \$	8 628 \$
BT	2 451 \$	2 028 \$	8 766 \$	7 786 \$
Consolidés	5 324 \$	4 625 \$	18 151 \$	16 414 \$
<b>Marge RAI</b>				
BA	3,2%	3,2%	4,5%	4,5%
BT	3,8%	(4,1)%	5,8%	3,5%
Consolidée	3,5%	0,0%	5,1%	4,1%
<b>Marge RAI avant éléments spéciaux</b> <sup>(1)</sup>				
BA	3,3%	3,2%	4,1%	4,3%
BT	3,8%	3,9%	5,8%	5,6%
Consolidée	3,5%	3,5%	4,9%	4,9%

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

<sup>(2)</sup> Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails sur le retraitement des chiffres des périodes précédentes.

### Analyse des résultats consolidés

Une analyse détaillée 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 45 millions \$ et 152 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013, comparativement à 49 millions \$ et à 130 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 4 millions \$ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- la hausse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (23 millions \$);
- la diminution de la charge de désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite (8 millions \$); et
- l'augmentation de l'incidence favorable liée aux variations des taux d'actualisation des provisions (6 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- l'augmentation des charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture, en raison de l'émission de billets de premier rang non garantis de 2 milliards \$ en janvier 2013 (20 millions \$); et
- la perte sur certains instruments financiers (13 millions \$).

L'augmentation de 22 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

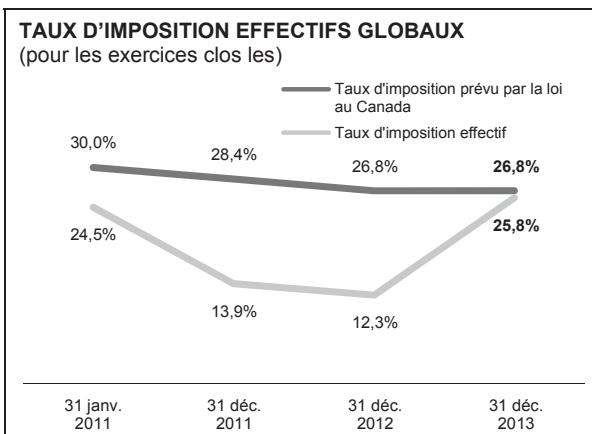
- l'augmentation des charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture, en raison de l'émission de billets de premier rang non garantis de 2 milliards \$ en janvier 2013 (90 millions \$);
- la diminution du gain net sur certains instruments financiers (45 millions \$); et
- la diminution des revenus d'intérêt tirés des placements dans des titres (22 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- l'augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (93 millions \$);
- la diminution de la charge de désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite (27 millions \$); et
- l'augmentation de l'incidence favorable liée aux variations des taux d'actualisation des provisions (21 millions \$).

## Impôts sur le résultat

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013, les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de 30,7 % et 25,8 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Pour le quatrième trimestre, le taux d'imposition effectif plus élevé est principalement attribuable à la moins-value des actifs d'impôt différé et aux ajustements des provisions d'impôt, en partie contrebalancés par la comptabilisation nette d'avantages fiscaux. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013, le taux d'imposition effectif plus faible est principalement attribuable à l'incidence positive de l'écart des taux d'imposition des filiales étrangères et autres entités détenues, aux différences permanentes et à la comptabilisation nette d'avantages fiscaux, en partie contrebalancées par la moins-value des actifs d'impôt différé.



Le taux d'imposition effectif pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 a été de 12,3 %, compte tenu du recouvrement d'impôt sur le résultat pour le quatrième trimestre. Comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada, le taux d'imposition effectif plus faible est principalement attribuable à l'incidence positive du montant net comptabilisé au titre des avantages fiscaux non comptabilisés antérieurement et de différences permanentes, contrebalancée en partie par la moins-value des actifs d'impôt différé.

## LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

### Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles semblables à ceux de l'exercice précédent

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
		<i>retraité</i> <sup>(2)</sup>		<i>retraité</i> <sup>(2)</sup>
Flux de trésorerie disponibles sectoriels				
BA	87 \$	277 \$	(1 239) \$	(867) \$
BT	767	675	668	488
Utilisation de flux de trésorerie disponibles sectoriels	854	952	(571)	(379)
Impôts sur le résultat net et intérêts versés nets <sup>(1)</sup>	(83)	(98)	(336)	(257)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	771	854	(907)	(636)
Ajouter : Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	627	628	2 287	2 074
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 398 \$	1 482 \$	1 380 \$	1 438 \$

<sup>(1)</sup> Non alloués aux secteurs isolables.

<sup>(2)</sup> Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails sur le retraitement des chiffres des périodes précédentes.



## Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
Solde au début de la période / de l'exercice	2 590 \$	1 789 \$	2 557 \$ <sup>(1)</sup>	2 892 \$
Produit net de l'émission de dette à long terme	3	-	1 983	509
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	771	854	(907)	(636)
Dividendes versés	(48)	(52)	(196)	(249)
Produit net de la cession d'une entreprise	83	-	83	-
Variation nette des placements dans des titres DAV	52	-	(70)	133
Remboursements de dette à long terme	(15)	(14)	(51)	(186)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	33	21	(2)	45
Autres	(72)	(41)	-	49
<b>Solde à la fin de la période / de l'exercice</b>	<b>3 397 \$</b>	<b>2 557 \$</b>	<b>3 397 \$</b>	<b>2 557 \$</b>

<sup>(1)</sup> Retraité

## Sources de financement disponibles à court terme

	Aux	
	31 décembre 2013	31 décembre 2012
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 397 \$	2 557 \$
Facilité de crédit renouvelable disponible	1 440	1 410
<b>Sources de financement disponibles à court terme</b>	<b>4 837 \$</b>	<b>3 967 \$</b>

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. Se reporter à la rubrique Autres facilités de crédit pour plus de détails sur ces clauses financières restrictives.

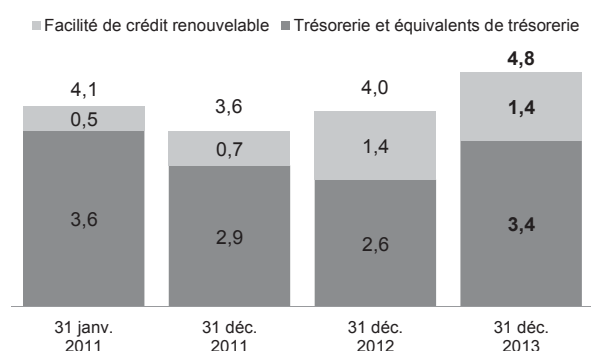
En janvier 2013, nous avons accru notre souplesse financière en émettant, à la valeur nominale, de nouveaux billets de premier rang non garantis totalisant 2,0 milliards \$, qui comprennent des billets de premier rang à 4,25 % d'un montant de 750 millions \$ échéant le 15 janvier 2016 et des billets de premier rang à 6,125 % d'un montant de 1,25 milliard \$ échéant le 15 janvier 2023. En août 2013, nous avons conclu des swaps de taux d'intérêt afin de convertir le taux d'intérêt fixe des billets de premier rang d'un montant de 1,25 milliard \$ en taux d'intérêt variable du Libor trois mois + 3,4956.

Également en août 2013, nous avons conclu des swaps de taux d'intérêt afin de convertir le taux d'intérêt fixe de nos billets de premier rang à 5,75 % d'un montant de 500 millions \$, émis en 2012, en taux d'intérêt variable du Libor trois mois + 3,3657.

En mai 2013, l'échéance de notre facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ a été prolongée d'un an jusqu'en juin 2016.

### SOURCES DE FINANCEMENT DISPONIBLES À COURT TERME<sup>(1)</sup>

(aux; en milliards de dollars)



<sup>(1)</sup> Les chiffres comparatifs ont été retraités pour tenir compte des modifications de politiques et méthodes comptables. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails.

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 4,8 milliards \$ au 31 décembre 2013, 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.

### Calendrier prévu des besoins futurs de liquidités

	31 décembre 2013				
	Total	Moins de un an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	Par la suite
Dettes à long terme <sup>(1)</sup>	6 973 \$	213 \$	1 952 \$	678 \$	4 130 \$
Paiements d'intérêt	3 008	442	856	617	1 093
Obligations au titre des contrats de location simple	1 078	161	230	183	504
Obligations d'achat <sup>(2)</sup>	11 900	8 026	3 315	352	207
Fournisseurs et autres créditeurs	4 089	4 070	10	1	8
Autres passifs financiers	1 558	491	104	213	750
Passifs financiers dérivés	408	256	(11)	41	122
	29 014 \$	13 659 \$	6 456 \$	2 085 \$	6 814 \$

<sup>(1)</sup> Inclut les remboursements de capital seulement. La dette échéant entre un et trois ans comprend les billets de premier rang de 750 millions \$ et de 785 millions € échéant respectivement en janvier et en novembre 2016.

<sup>(2)</sup> Les obligations d'achat découlent d'ententes contractuelles exécutoires pour l'achat de biens ou de services dans le cours normal des affaires qui précisent toutes les modalités importantes, y compris les quantités fixes ou minimums devant être achetées; les modalités de prix fixe, minimum, variable ou indexé; et le moment approprié de l'opération. Ces ententes sont généralement résiliables moyennant une pénalité importante. Ces obligations d'achat sont généralement appariées aux revenus dans le cours normal des affaires.

Le tableau ci-dessus présente le calendrier prévu des obligations contractuelles en matière de liquidités. D'autres paiements conditionnels aux événements futurs, comme les paiements au titre des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle liées à la vente d'avions et des garanties de produits, n'ont pas été inclus dans le tableau ci-dessus en raison de l'incertitude à l'égard du montant et du calendrier de paiements découlant de leur nature conditionnelle. En outre, les cotisations requises en trésorerie à nos régimes de retraite n'ont pas été reflétées dans le tableau ci-dessus, puisque les cotisations en trésorerie dépendent des évaluations actuarielles périodiques aux fins de capitalisation. En 2014, les cotisations à nos régimes de retraite sont estimées à 518 millions \$ (se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails). Les montants présentés dans le tableau représentent les paiements non actualisés et ne tiennent pas compte des instruments de couverture connexes, le cas échéant.

## AUTRES FACILITÉS DE CRÉDIT

### Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit ne sont disponibles qu'aux fins de l'émission de lettres de crédit. Comme ces facilités constituent des engagements non capitalisés de la part de banques, la Société les obtient généralement à un meilleur coût que les facilités de crédit qui sont utilisées à des fins d'emprunt. Les lettres de crédit sont généralement émises à l'appui de nos obligations d'exécution et des avances reçues des clients. Au 31 décembre 2013, le montant confirmé en vertu des facilités de BA et de BT et de notre facilité de GCB s'élevait à 6,0 milliards \$ (6,0 milliards \$ au 31 décembre 2012). Les lettres de crédit émises en vertu de ces facilités totalisaient 4,9 milliards \$ au 31 décembre 2013 (4,1 milliards \$ au 31 décembre 2012). Respectivement en avril et mai 2013, nous avons prolongé les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de BT et de BA d'une année, respectivement jusqu'en mai 2016 et juin 2016.

En juin 2013, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de BT est passé de 3,4 milliards € (4,5 milliards \$) à 3,5 milliards € (4,8 milliards \$). Également en juin 2013, la période de disponibilité de la facilité de GCB a été prolongée d'un an jusqu'en juin 2014 et le montant confirmé a été réduit, pour passer de 900 millions \$ à 600 millions \$, en raison de niveaux plus faibles d'utilisation.

En plus des lettres de crédit en cours susmentionnées, des lettres de crédit totalisant 1,0 milliard \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2013 (875 millions \$ au 31 décembre 2012).

Nous utilisons aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de BT. Un montant de 2,3 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2013 (2,3 milliards \$ au 31 décembre 2012).

Voir la Note 32 – Facilités de crédit, aux états financiers consolidés, pour de plus amples renseignements.

### Clauses financières restrictives

Nous sommes assujettis à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit de BA et de BT et de nos deux facilités de crédit renouvelables non garanties disponibles aux fins d'emprunt, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. La facilité de lettres de crédit de BA de 600 millions \$ et notre facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA et un niveau minimum de liquidités de 500 millions \$ à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure BT. La facilité de lettres de crédit de BT de 3,5 milliards € (4,8 milliards \$) et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € (690 millions \$) exigent un seuil minimum de liquidités de 600 millions € (827 millions \$) à la fin de chaque trimestre, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données distinctes de BT. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport. Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées aux 31 décembre 2013 et 2012.

### Facilités de cession-bail au bilan

De plus, BA conclut des facilités de cession-bail avec des tiers, en vertu desquelles nous pouvons vendre certains avions d'affaires d'occasion et les relouer pour une période d'au plus 24 mois. Nous avons le droit de racheter ces avions au cours de la période de location à des prix prédéterminés. Au 31 décembre 2013, nous avons avec des tiers deux facilités de cession-bail confirmées totalisant 320 millions \$, en vertu desquelles un montant total de 138 millions \$ était en cours au 31 décembre 2013 (295 millions \$ confirmés et 168 millions \$ en cours au 31 décembre 2012).

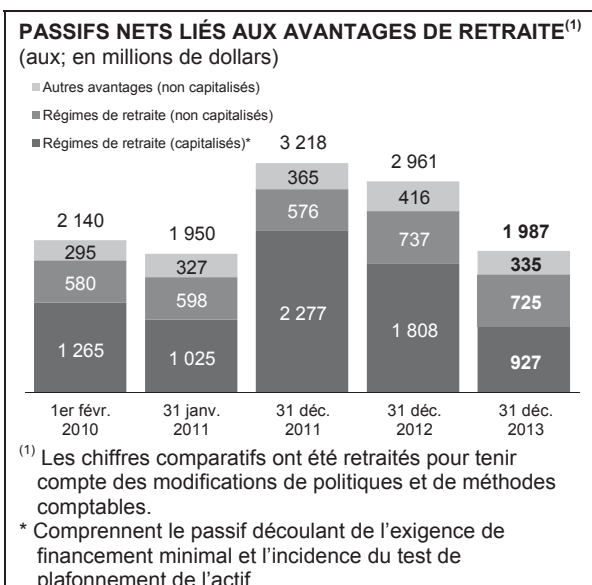
## AVANTAGES DE RETRAITE

### Les passifs nets liés aux avantages de retraite ont diminué d'environ 1 milliard \$ en 2013

#### Survol de nos régimes d'avantages de retraite

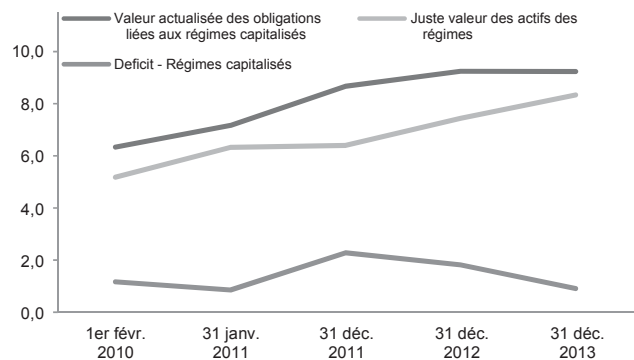
Nous offrons plusieurs régimes d'avantages de retraite au Canada et à l'étranger qui comprennent des régimes de retraite capitalisés et non capitalisés, ainsi que d'autres avantages au titre des régimes de retraite à prestations définies non capitalisés. Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales. Il y aura donc toujours un déficit pour les régimes non capitalisés.

Les régimes de retraite sont définis comme des régimes à prestations définies ou des régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies précisent le montant des prestations qu'un employé recevra à la retraite, tandis que les régimes à cotisations définies précisent le mode d'établissement des cotisations. Par conséquent, les régimes à cotisations définies n'affichent aucun déficit ni aucun

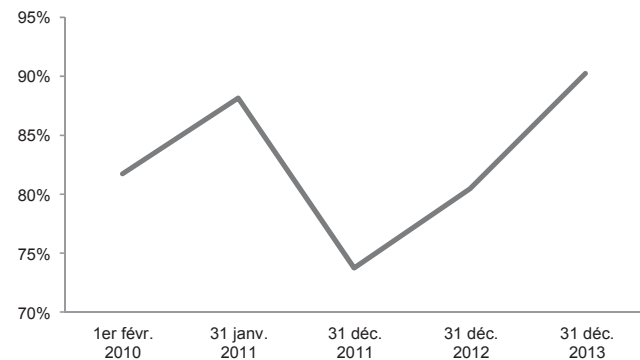


excédent. Les régimes hybrides sont une combinaison de régimes à prestations définies et de régimes à cotisations définies.

**ÉVOLUTION DES ACTIFS DES RÉGIMES DE RETRAITE, DES OBLIGATIONS ET DU DÉFICIT DES RÉGIMES CAPITALISÉS<sup>(1)</sup>**  
(aux; en milliards de dollars)



**ÉVOLUTION DU RATIO DE CAPITALISATION<sup>(1)</sup>**  
(aux; actifs des régimes en pourcentage des obligations au titre des régimes capitalisés)



<sup>(1)</sup> Les chiffres comparatifs ont été retraités pour tenir compte des modifications de politiques et de méthodes comptables.

**Passifs nets liés aux avantages de retraite**

Le tableau suivant présente les variations des passifs nets liés aux avantages de retraite au cours de l'exercice :

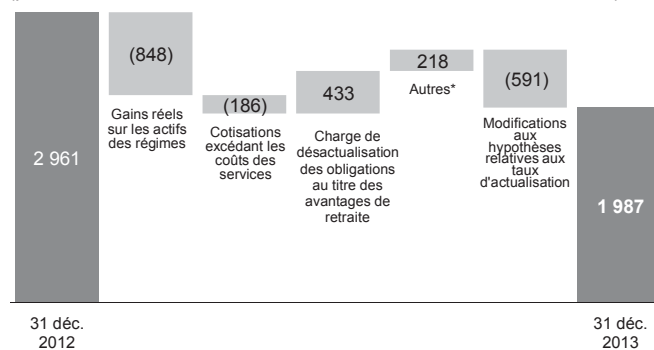
**Variation du passif net lié aux avantages de retraite**

Solde au 31 décembre 2012 - retraité	2 961 \$ <sup>(1)</sup>
Fluctuations des taux d'actualisation	(591)
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(528)
Cotisations de la Société	(481)
Coûts des services	295
Pertes actuarielles nettes des obligations au titre des prestations	254
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite	113
Fluctuations des taux de change	(48)
Autres	12
<b>Solde au 31 décembre 2013</b>	<b>1 987 \$<sup>(1)</sup></b>

<sup>(1)</sup> Comprend l'actif lié aux avantages de retraite de 174 millions \$ au 31 décembre 2013 (38 millions \$ au 31 décembre 2012).

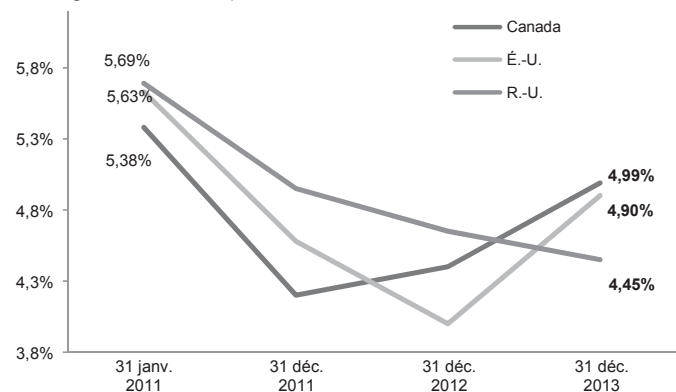
**DIMINUTION DES PASSIFS NETS LIÉS AUX AVANTAGES DE RETRAITE**

(pour l'exercice clos le 31 décembre 2013; en millions de dollars)



\* Autres comprend principalement l'incidence des taux de change et les modifications des hypothèses actuarielles.

**ÉVOLUTION DU TAUX D'ACTUALISATION MOYEN PONDÉRÉ**  
(aux; utilisé pour établir l'obligation au titre des prestations définies des régimes de retraite)



Le passif net lié aux avantages de retraite de Bombardier a diminué de 974 millions \$ en 2013, principalement en raison des rendements élevés des actifs des régimes, des hausses des taux d'actualisation au Canada et aux É.-U. et de cotisations patronales en excédent des coûts des services. Cette diminution a été en partie compensée par l'utilisation de nouvelles tables de mortalité au Canada ainsi que par des changements d'hypothèses visant une hausse de l'inflation et une baisse des hypothèses de taux d'actualisation au R.-U.

La valeur des actifs des régimes est grandement tributaire du rendement de l'actif des caisses de retraite et du niveau des cotisations. Le rendement des marchés des capitaux est un facteur clé dans la détermination du rendement de l'actif des caisses de retraite, puisque les actifs des régimes sont composés surtout de titres de participation cotés en Bourse et de titres à revenu fixe. Les IFRS exigent que l'excédent (le déficit) du rendement réel des actifs des régimes en regard du rendement estimé soit comptabilisé à titre d'écart actuariel dans les autres éléments du résultat global. Le rendement estimé des actifs des régimes doit être calculé au moyen du taux d'actualisation qui est utilisé pour évaluer les passifs nets liés aux avantages de retraite, qui est déterminé d'après les taux de rendement des obligations de sociétés de grande qualité. Au cours de l'exercice 2013, le gain réel sur les actifs des régimes s'est établi à 848 millions \$, dont 528 millions \$ ont été comptabilisés à titre de gain actuariel.

Les modifications aux hypothèses de taux d'actualisation ont contribué à réduire de 591 millions \$ les passifs nets liés aux avantages de retraite. Cette réduction s'explique en grande partie par les hausses de taux d'actualisation au Canada et aux É.-U. Se reporter à la rubrique Estimations comptables critiques dans la section Autres pour des renseignements sur la méthode utilisée pour déterminer les taux d'actualisation au Canada.

Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies sont estimées à 410 millions \$ pour 2014. Le niveau futur des cotisations dépendra de l'évolution des taux d'intérêt du marché et du rendement réel des actifs des régimes. Les cotisations au régime à prestations définies pour 2013 de 481 millions \$ ont dépassé les coûts des services rendus totalisant 295 millions \$, ce qui explique également une partie de la réduction du passif au titre des prestations définies.

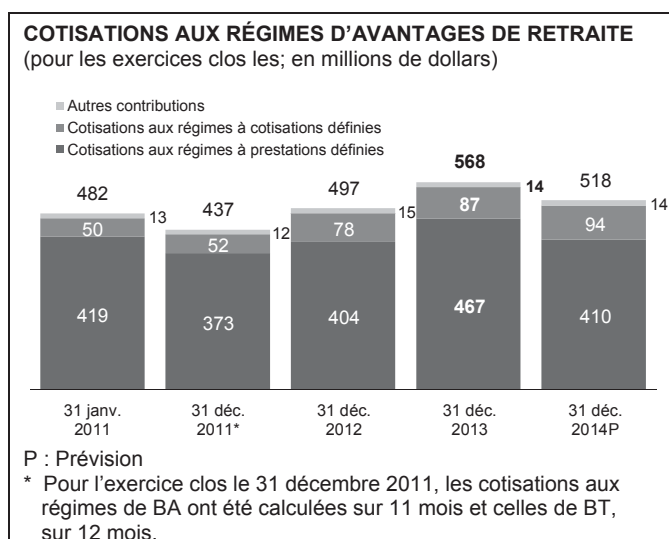
Au Canada et aux É.-U., depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent aux régimes à cotisations définies (ils ne peuvent plus participer aux régimes à prestations définies ou aux régimes hybrides). Au R.-U., sept des neuf régimes à prestations définies n'acceptent plus de nouveaux participants. Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride continuent d'accumuler des années de service dans leur régime original. Par suite de ces modifications, les cotisations aux régimes à cotisations définies ont augmenté au cours des quelques dernières années.

Au cours de l'exercice 2013, nous avons versé des cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies totalisant 87 millions \$. Ces cotisations sont estimées à 94 millions \$ pour l'exercice 2014.

### **Politiques d'investissement**

Les politiques d'investissement sont élaborées dans le but d'obtenir un rendement des investissements à long terme qui, combiné avec les cotisations, permettra aux régimes de disposer d'un actif suffisant pour pouvoir verser les prestations promises tout en maintenant un niveau de risque acceptable compte tenu de la tolérance au risque des parties prenantes des régimes. Pour plus d'information, voir la section ci-après sur nos initiatives de gestion des risques.

La répartition cible de l'actif est déterminée en fonction de la conjoncture et des conditions de marché prévues, du profil d'échéance des passifs des régimes, du niveau de capitalisation des régimes respectifs et de la tolérance au risque des parties prenantes des régimes.



La stratégie d'investissement des régimes consiste à investir majoritairement dans des titres à revenu fixe et des titres de capitaux propres et, dans une moindre mesure, dans des titres à rendement réel (titres liés aux actifs d'infrastructure et immobiliers mondiaux).

Au 31 décembre 2013, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 49 %, 39 % et 49 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 42 %, 46 % et 46 % en titres de participation, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.; et
- 9 %, 15 % et 5 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et de contrats à terme sur des valeurs du Trésor à long terme) représentant environ 7 % et 10 % des actifs des régimes ont été mis en place en 2013 respectivement pour les régimes du Canada et du R.-U.

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies d'atténuation dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition des couvertures de taux d'intérêt plus importants seront établis au fil de l'amélioration continue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché. Notre Service de gestion des caisses de retraite surveille les déclencheurs d'atténuation des risques au quotidien pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies. Nous effectuons périodiquement, en collaboration avec les administrateurs, des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

### ***Initiatives de gestion des risques***

Nos régimes de retraite sont exposés à divers risques, y compris le risque lié aux titres de capitaux propres, le risque de taux d'intérêt, le risque d'inflation, le risque de change, le risque de liquidité et le risque de longévité. Plusieurs stratégies et politiques de gestion des risques ont été mises en place pour atténuer l'incidence que ces risques pourraient avoir sur le niveau de capitalisation des régimes à prestations définies et sur le niveau futur des cotisations. Une description des principaux risques et des mesures d'atténuation adoptées pour les contrôler est présentée ci-après.

#### **Risque lié aux titres de capitaux propres**

Le risque lié aux titres de capitaux propres est le risque lié aux fluctuations du cours des titres de capitaux propres. Nous gérons ce risque au moyen de la diversification des portefeuilles par région, par secteur et par stratégie d'investissement.

#### **Risque de taux d'intérêt**

Le risque de taux d'intérêt est le risque de variation de la juste valeur des actifs et des passifs des régimes attribuable aux fluctuations des taux d'intérêt. Nous gérons ce risque en réduisant l'asymétrie entre la durée des actifs des régimes et celle des obligations au titre des avantages de retraite. Nous y parvenons en investissant une partie du portefeuille dans des obligations à long terme et des portefeuilles de superposition des couvertures de taux d'intérêt.

#### **Risque d'inflation**

Le risque d'inflation est le risque que les prestations indexées en fonction de l'inflation augmentent considérablement par suite des variations des taux d'inflation. Pour gérer ce risque, nous avons plafonné l'indexation des prestations de certains régimes et investi une partie des actifs des régimes dans des titres à rendement réel et des obligations à rendement réel.

#### **Risque de change**

L'exposition au risque de change découle des fluctuations de la juste valeur des actifs des régimes libellés dans une devise autre que la devise dans laquelle les passifs des régimes sont libellés. Le risque de change est géré au moyen de stratégies de couverture de change conformément aux politiques d'investissement des régimes.

## Risque de liquidité

Le risque de liquidité est lié aux actifs détenus qui ne peuvent être facilement convertis en liquidités, aux fins du versement des prestations ou du rééquilibrage des portefeuilles. Le risque de liquidité est géré en investissant dans des obligations d'État et dans des contrats à terme standardisés sur des titres de capitaux propres et en ne détenant aucun investissement dans des placements privés ou des fonds de couverture.

## Risque de longévité

Le risque de longévité est le risque que les prestations soient versées plus longtemps que prévu en raison de l'augmentation de l'espérance de vie. Ce risque est atténué en ayant recours aux tables de mortalité les plus récentes pour établir le niveau des cotisations.

## Coût des avantages de retraite

Le coût des avantages de retraite pour l'exercice 2014 liés aux régimes à prestations définies est estimé à 377 millions \$, dont un montant de 298 millions \$ a trait à la charge RAI ou aux coûts capitalisés et un montant de 79 millions \$ est lié aux charges nettes de financement, comparativement à 409 millions \$ pour l'exercice 2013. Cette diminution est principalement attribuable à l'incidence positive de l'augmentation des taux d'actualisation utilisés dans les hypothèses et au rendement des actifs des régimes en 2013.

	2013			2012		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Régimes à prestations définies	380 \$	29 \$	409 \$	414 \$	37 \$	451 \$
Régimes à cotisations définies	87	-	87	78	-	78
<b>Total des coûts au titre des avantages de retraite</b>	<b>467 \$</b>	<b>29 \$</b>	<b>496 \$</b>	<b>492 \$</b>	<b>37 \$</b>	<b>529 \$</b>
Se rapportant à						
Régimes à prestations définies capitalisés	335 \$	s. o.	335 \$	370 \$	s. o.	370 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	45 \$	29 \$	74 \$	44 \$	37 \$	81 \$
Régimes à cotisations définies	87 \$	s. o.	87 \$	78 \$	s. o.	78 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAI ou coûts capitalisés	371 \$	12 \$	383 \$	369 \$	20 \$	389 \$
Charges de financement	96 \$	17 \$	113 \$	123 \$	17 \$	140 \$

s. o. : sans objet

(1) Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur l'adoption de l'IAS 19 modifiée, *Avantages du personnel*, et les retraitements pour l'exercice 2012.

## Analyse de sensibilité

Le passif net au titre des avantages de retraite dépend grandement des hypothèses relatives aux taux d'actualisation, aux taux d'inflation prévus, aux taux de croissance prévus des salaires, l'espérance de vie et le rendement réel des actifs. Les taux d'actualisation représentent le taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité à la fin de la période de présentation de l'information, conformes à la devise et à la durée estimée des obligations au titre des avantages de retraite. Par conséquent, les taux d'actualisation varient selon la conjoncture du marché.

Une augmentation de 0,25 point de pourcentage d'une des hypothèses actuarielles moyennes pondérées qui suivent aurait l'incidence suivante, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées :

Augmentation (diminution)	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2014	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2013
	(Prévisionnel)	
Taux d'actualisation	(35) \$	(418) \$
Taux d'inflation	9 \$	131 \$
Taux de croissance des salaires	9 \$	61 \$

Une augmentation d'un an de l'espérance de vie de tous les participants aux régimes à prestations définies aurait l'incidence suivante dans les régimes de ces principaux pays :

<b>Augmentation</b>	<b>Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2014</b>	<b>Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2013</b>
	<i>(Prévisionnel)</i>	
Canada	<b>10 \$</b>	<b>114 \$</b>
R.-U.	<b>6 \$</b>	<b>101 \$</b>
É.-U.	<b>2 \$</b>	<b>26 \$</b>

Pour plus de détails sur les hypothèses utilisées, se reporter à la Note 22 – Avantages de retraite, aux états financiers consolidés.



## 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 RAIIA ajusté excluent des éléments spéciaux comme des frais 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.

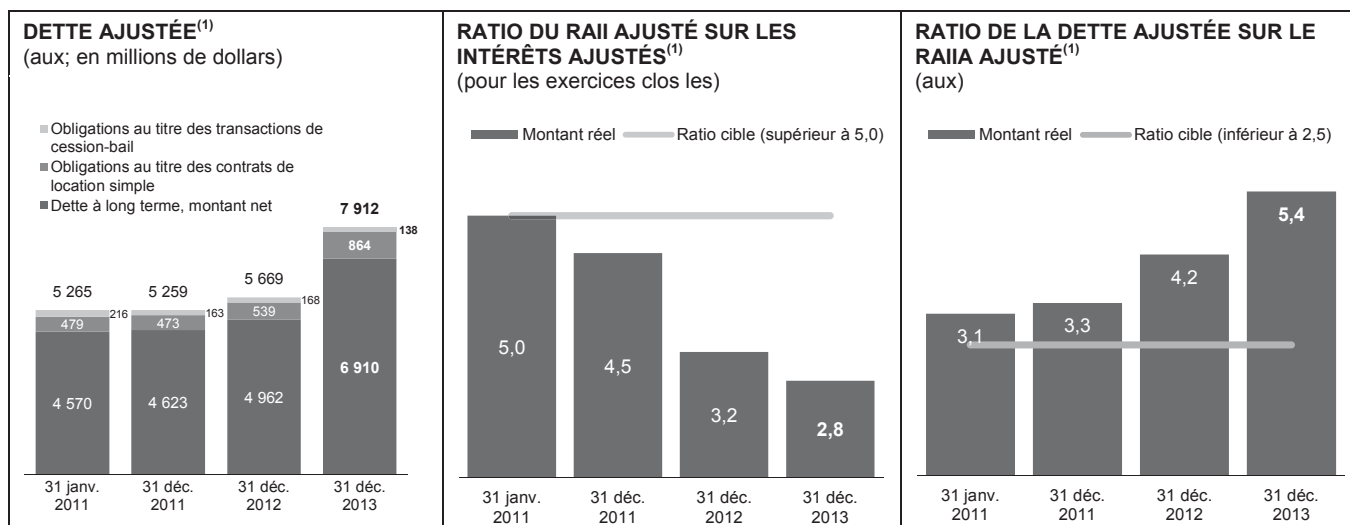
Nos objectifs à l'égard de nos indicateurs globaux se présentent comme suit:

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

### Indicateurs globaux<sup>(1)</sup>

Pour les exercices clos les et aux	31 décembre 2013	31 décembre 2012	Explication des principaux écarts
		<i>retraité</i>	
<b>Ratio de couverture des intérêts</b>			Détérioration, principalement attribuable aux paiements d'intérêts sur les titres de créance à long terme de 2 milliards \$ émis en janvier 2013, en partie contrebalancée par un RAIL ajusté plus élevé.
RAIL ajusté	967 \$	916 \$	
Intérêts ajustés	346 \$	288 \$	
<b>Ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés</b>	2,8	3,2	
<b>Ratio du levier financier</b>			Détérioration, principalement attribuable à l'émission de dette à long terme de 2 milliards \$ en janvier 2013 et des obligations au titre des contrats de location simple plus élevées, en partie contrebalancée par l'augmentation du RAIIA ajusté.
Dette ajustée	7 912 \$	5 669 \$	
RAIIA ajusté	1 454 \$	1 340 \$	
<b>Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté</b>	5,4	4,2	

<sup>(1)</sup> Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR ci-après pour les définitions et le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.



<sup>(1)</sup> Les chiffres comparatifs ont aussi été retraités. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière dans la section Autres.

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 ces 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 2,0 milliards \$ au 31 décembre 2013 (3,0 milliards \$ au 31 décembre 2012). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme cruciales comme celles liées aux croissances futures des salaires, aux taux d'inflation, aux taux de mortalité et aux taux d'actualisation courants. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons de près l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et avons mis en œuvre des initiatives importantes d'atténuation des risques au cours des dernières années pour atténuer graduellement les risques principaux liés aux régimes d'avantages de retraite. (Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails)

## 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, amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
RAII avant éléments spéciaux	RAII excluant l'incidence des frais 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 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, 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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
<b>RAII</b>	<b>185 \$</b>	<i>retraité</i> 1 \$	<b>923 \$</b>	<i>retraité</i> 666 \$
Amortissement	106	107	391	364
<b>RAIIA</b>	<b>291</b>	108	<b>1 314</b>	1 030
Éléments spéciaux				
Frais de restructuration <sup>(1)(3)</sup>	-	119	-	119
Gains sur résolution de litiges relatifs à la taxe sur le capital <sup>(2)(4)</sup>	-	-	(31)	(23)
Dépréciation des stocks <sup>(2)(5)</sup>	24	-	24	-
Gain sur cession d'une entreprise <sup>(2)(6)</sup>	(23)	-	(23)	-
Perte liée à une inondation au New Jersey, É.-U. <sup>(1)</sup>	-	19	-	19
Perte sur la couverture de change <sup>(1)</sup>	-	25	-	25
<b>RAIIA avant éléments spéciaux</b>	<b>292 \$</b>	271 \$	<b>1 284 \$</b>	1 170 \$

<sup>(1)</sup> Relativement à BT.

<sup>(2)</sup> Relativement à BA.

<sup>(3)</sup> Les frais de restructuration pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012 comprennent une dépréciation des immobilisations corporelles de 9 millions \$.

<sup>(4)</sup> Représentent un gain de 43 millions \$ 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, dont 12 millions \$ représentent la tranche intérêts du gain pour l'exercice 2013 (40 millions \$ liés à la résolution d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada), dont 17 millions \$ représentent la tranche intérêts du gain pour l'exercice 2012).

<sup>(5)</sup> Représentent une dépréciation des stocks liée à un arrêt de production prolongé du programme d'avion *Learjet 60*.

<sup>(6)</sup> Relativement à la vente des actifs principaux et des passifs connexes de nos activités de Flexjet.

## Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Pour les quatre trimestres clos les 31 décembre			
	2013		2012	
	(en millions de dollars)	(par action)	(en millions de dollars)	(par action)
<b>Résultat net</b>	<b>97 \$</b>		<b>(4) \$</b>	<i>retraité</i>
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux	1	- \$	163	0,09 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit:				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	28	0,02	36	0,02
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	7	-	(5)	-
Incidence fiscale des éléments d'ajustement	(4)	-	(9)	-
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>129 \$</b>		<b>181 \$</b>	

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

<b>RPA dilué</b>	<b>0,05 \$</b>		<b>(0,01) \$</b>
Incidence des éléments d'ajustement	0,02		0,11
<b>RPA ajusté</b>	<b>0,07 \$</b>		<b>0,10 \$</b>

## Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Pour les exercices clos les 31 décembre			
	2013		2012	
	(en millions de dollars)	(par action)	(en millions de dollars)	(par action)
<b>Résultat net</b>	<b>572 \$</b>		<b>470 \$</b>	<i>retraité</i>
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux	(30)	(0,02) \$	140	0,08 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit:				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	113	0,06	140	0,08
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	(22)	(0,01)	(46)	(0,03)
Tranche intérêts d'un gain lié à un élément spécial	(12)	-	(17)	(0,01)
Incidence fiscale des éléments d'ajustement	(13)	(0,01)	(16)	(0,01)
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>608 \$</b>		<b>671 \$</b>	

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

<b>RPA dilué</b>	<b>0,31 \$</b>		<b>0,25 \$</b>
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement	0,02		0,11
<b>RPA ajusté</b>	<b>0,33 \$</b>		<b>0,36 \$</b>

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

	Aux	
	31 décembre 2013	31 décembre 2012
Dette à long terme	7 203 \$	5 405 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture	(293)	(443)
Dette à long terme, montant net	6 910	4 962
Obligations au titre des transactions de cession-bail	138	168
Obligations au titre des contrats de location simple <sup>(1)</sup>	864	539
<b>Dette ajustée</b>	<b>7 912 \$</b>	<b>5 669 \$</b>

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

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

	Exercices clos	
	2013	2012
		<i>retraité</i>
RAII	<b>923 \$</b>	666 \$
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	<b>(30)</b>	140
Intérêts reçus	<b>36</b>	86
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple <sup>(2)</sup>	<b>38</b>	24
RAII ajusté	<b>967</b>	916
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple <sup>(3)</sup>	<b>96</b>	60
Amortissement	<b>391</b>	364
<b>RAIIA ajusté</b>	<b>1 454 \$</b>	1 340 \$

<sup>(1)</sup> Se reporter au rapprochement du RAlIA avant éléments spéciaux et du RAlIA, par rapport au RAlI ci-dessus pour plus de détails sur ces éléments spéciaux. Pour l'exercice 2012, les éléments spéciaux comprennent la dépréciation des immobilisations corporelles de 9 millions \$.

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> 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.

## Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Exercices clos	
	2013	2012
		<i>retraité</i>
Intérêts versés	<b>303 \$</b>	259 \$
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	<b>5</b>	5
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple <sup>(1)</sup>	<b>38</b>	24
<b>Intérêts ajustés</b>	<b>346 \$</b>	288 \$

<sup>(1)</sup> 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.

## SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

	31 décembre 2013	31 décembre 2012 <i>retraité</i>	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	3 397 \$	2 557 \$	(2)\$	842 \$	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	1 492	1 311	15	166	112 \$ Niveau plus élevé de BT 54 Niveau plus élevé de BA
Stocks bruts	13 659	11 569	139	1 951	1 558\$ Augmentation par suite de l'accélération de la production liée à des contrats de BT avant des livraisons 393 Augmentation des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des grands avions d'affaires et des biréacteurs régionaux et augmentation des produits finis, surtout attribuable aux avions d'affaires non liés à des commandes fermes
Avances et facturations progressives liées aux contrats à long terme	(7 777)	(5 792)	(110)	2 095	Accroissement des avances et facturations progressives sur des contrats existants et de nouvelles commandes
Avances sur programmes aéronautiques	(4 916)	(4 653)	-	263	Surtout attribuable au nombre de nouvelles commandes supérieur au nombre de livraisons d'avions d'affaires et d'avions commerciaux
Immobilisations corporelles	2 066	1 933	17	116	298 \$ Additions nettes (182) Amortissement
Outillage des programmes aéronautiques	6 606	4 770	-	1 836	1 983 \$ Additions nettes (147) Amortissement
Goodwill	2 381	2 316	65	-	Aucun écart
Actifs d'impôt sur le résultat différé	1 231	1 421	8	(198)	Attribuable principalement à l'utilisation, y compris la reprise des pertes actuarielles nettes sur les avantages de retraite, et à la moins-value des actifs d'impôt différé
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	318	311	(1)	8	119 \$ Quote-part des résultats (81) Dividendes déclarés (30) Remboursements de capital, déduction faite d'investissements supplémentaires
Autres actifs financiers	2 205	1 782	13	410	319 \$ Augmentation de créances clients liées à des contrats à long terme 92 Augmentation des placements dans des titres
Autres actifs	1 433	1 234	10	189	251 \$ Augmentation des charges payées d'avance 136 Augmentation de l'actif lié aux avantages de retraite 61 Augmentation des taxes de vente et autres taxes (206) Diminution des frais différés liés au programme de multipropriété
Fournisseurs et autres créditeurs	(4 089)	(3 310)	18	761	410 \$ Niveau plus élevé de BA 351 Niveau plus élevé de BT
Provisions	(1 465)	(1 608)	19	(162)	Surtout attribuables aux diminutions des provisions pour garanties de produits pour les contrats de BT approchant la fin de la période de garantie et utilisation des provisions pour des mesures de restructuration (BT)
Dette à long terme	(6 988)	(5 360)	84	1 544	Émission de billets de premier rang non garantis de 2,0 milliards \$ contrebalancée en partie par un reclassement aux passifs courants de 221 millions \$ et une variation de 218 millions \$ liée à la couverture de la juste valeur
Passif lié aux avantages de retraite	(2 161)	(2 999)	29	(867)	Se reporter au tableau Variation du passif net lié aux avantages de retraite aux fins d'information
Autres passifs financiers	(1 726)	(1 056)	3	667	267 \$ Augmentation des passifs liés aux instruments financiers dérivés 221 Reclassement de la dette à long terme dans les passifs courants 83 Augmentation des avances gouvernementales remboursables
Autres passifs	(3 217)	(3 169)	46	2	(241)\$ Diminution des revenus différés liés à la multipropriété 165 Augmentation des contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques 107 Augmentation des impôts sur le résultat et autres taxes à payer
Capitaux propres	(2 449)	(1 257)	sans objet	1 192	834 \$ AERG – attribuable principalement aux gains actuariels nets sur les avantages de retraite 572 Résultat net (205) Dividendes (9) Autres

# AÉRONAUTIQUE

Les données exposées dans la présente section du rapport de gestion contiennent à la fois des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR et sont regroupées par segment de marché (avions d'affaires, avions commerciaux et services), reflétant notre structure organisationnelle.

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 notre rapport de gestion de mieux comprendre les résultats et les tendances connexes de BA et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de nos activités. Le RAII avant éléments spéciaux et le RAIIA avant éléments spéciaux sont des mesures non conformes aux PCGR qui excluent des éléments qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement de base. Par conséquent, ces mesures non conformes aux PCGR procurent de l'information plus transparente aux fins de l'analyse du résultat et améliorent la comparabilité des résultats d'une période à l'autre, tout en offrant une meilleure comparabilité avec les pairs.

		PAGE
<b>MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT</b>	Mesures clés et indicateurs connexes de rendement nous permettant d'évaluer nos progrès Nos résultats des quatre derniers exercices	<b>38</b>
<b>FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE</b>	Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats et de nos principaux événements	<b>40</b>
<b>PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS</b>	Ce que nous avons dit, ce que nous avons fait et ce qui s'en vient Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs	<b>42</b>
<b>INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE</b>	Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur nos activités	<b>43</b>
<b>ANALYSE DES RÉSULTATS</b>	Notre rendement financier pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013 Mise à jour des investissements dans le développement de produits Livraisons, commandes, carnet de commandes et effectifs	<b>53</b>

Pour de l'information supplémentaire sur les produits et la stratégie de BA ainsi que l'industrie aéronautique et son marché, se reporter à la présentation Profil, stratégie et marché de BA disponible dans la section Profil du site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à [ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com).

## MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

Le tableau ci-dessous résume nos mesures clés et indicateurs connexes de rendement les plus pertinents.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
<b>Croissance et position en regard de la concurrence</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs.</li> <li>• Ratio de nouvelles commandes sur livraisons<sup>(1)</sup>, comme indicateur des revenus futurs.</li> <li>• Revenus et nombre de livraisons d'avions, comme mesures de la croissance.</li> <li>• Part de marché (en fonction des revenus et du nombre de livraisons d'avions), comme mesures de la position en regard de la concurrence.</li> </ul>
<b>Rentabilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RAI, marge RAI, et RAI avant éléments spéciaux<sup>(2)</sup>, et marge RAI avant éléments spéciaux<sup>(2)</sup> comme mesures du rendement.</li> </ul>
<b>Liquidités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flux de trésorerie disponibles<sup>(2)</sup>, comme mesure de la génération de liquidités.</li> </ul>
<b>Satisfaction de la clientèle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Livraisons à temps des avions, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients.</li> <li>• Ponctualité des vols, comme mesure de la fiabilité de nos produits.</li> <li>• Disponibilité régionale des pièces et des matériaux pour répondre aux demandes des clients.</li> </ul>
<b>Exécution</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation d'étapes importantes dans le développement de programmes, comme mesure d'une exécution sans faille.</li> <li>• Atteinte des cibles en matière d'engagement et d'habilitation, comme mesure de l'engagement et de la motivation des employés.</li> <li>• Déploiement du Système atteindre l'excellence (SAE), comme mesure d'amélioration continue visant à intégrer les meilleures pratiques de calibre international à toutes nos activités.</li> </ul>

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous les sites de BA récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon les indicateurs de rendement ciblés. Un total de 17 700 employés de par le monde, ou 55 % de nos employés permanents, participent maintenant au programme. En 2013, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats ciblés, fondés sur le RAI avant éléments spéciaux, les flux de trésorerie disponibles, l'exécution selon le calendrier de nos programmes de développement de nouveaux produits, les livraisons à temps des avions et la ponctualité des vols.

Le SAE est le système de gestion intégré de BA. Il favorise l'engagement tant des employés que des clients pour que nous réalisons nos objectifs d'entreprise. Le système est constitué de cinq niveaux, de Bronze à Diamant. Toutes les équipes ont atteint les certifications Bronze et Argent et se sont engagées à atteindre la certification Or. Quelques équipes ont obtenu la certification Or et d'autres équipes l'obtiendront en 2014. Les résultats d'un sondage administré de façon indépendante et mené auprès des employés en 2013 plaçaient BA aux premiers rangs des meilleures entreprises pour ce qui est de l'engagement des employés.

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

<sup>(2)</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs. Se reporter à la rubrique Analyse des résultats pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.



## Sommaire des quatre derniers exercices

Pour les exercices clos les et aux	31 décembre 2013	31 décembre 2012	31 décembre 2011 <sup>(6)</sup>	31 janvier 2011
		<i>retraité</i> <sup>(5)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(5)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(5)</sup>
Revenus	<b>9 385 \$</b>	8 628 \$	8 594 \$	8 808 \$
Nombre de livraisons d'avions (en unités)				
Avions d'affaires	<b>180</b>	179	163	155
Avions commerciaux	<b>55</b>	50	78	97
Avions amphibies	<b>3</b>	4	4	4
	<b>238</b>	233	245	256
Commandes nettes (en unités)	<b>388</b>	481	249	201
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons <sup>(1)</sup>	<b>1,6</b>	2,1	1,0	0,8
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	<b>37,3 \$</b>	32,9 \$	23,9 \$	20,4 \$
RAII	<b>418 \$</b>	390 \$	491 \$	546 \$
Marge RAI	<b>4,5%</b>	4,5%	5,7%	6,2%
RAII avant éléments spéciaux <sup>(2)(3)</sup>	<b>388 \$</b>	367 \$	491 \$	546 \$
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(2)(3)</sup>	<b>4,1%</b>	4,3%	5,7%	6,2%
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) <sup>(2)</sup>	<b>(1 239) \$</b>	(867) \$	(418) \$	3 \$
Nombre total d'employés <sup>(4)</sup>	<b>37 700</b>	35 500	33 600	30 300

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

<sup>(2)</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs. Se reporter à la rubrique Analyse des résultats pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.

<sup>(3)</sup> Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013, les éléments spéciaux ont trait à un gain de 31 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* et à un gain de 23 millions \$ à la vente des principaux actifs et des passifs connexes de nos activités de Flexjet, contrebalancés en partie par une dépréciation de 24 millions \$ des stocks liée à un arrêt de production prolongé du programme d'avion *Learjet 60*. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, l'élément spécial a trait à un gain de 23 millions \$ à la suite de la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). Les deux gains fiscaux découlent de la résolution de litiges liées à des affaires similaires aux paliers du gouvernement fédéral et du gouvernement du Québec.

<sup>(4)</sup> Y compris les employés contractuels et les employés inactifs.

<sup>(5)</sup> Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails concernant le retraitement des chiffres des exercices antérieurs.

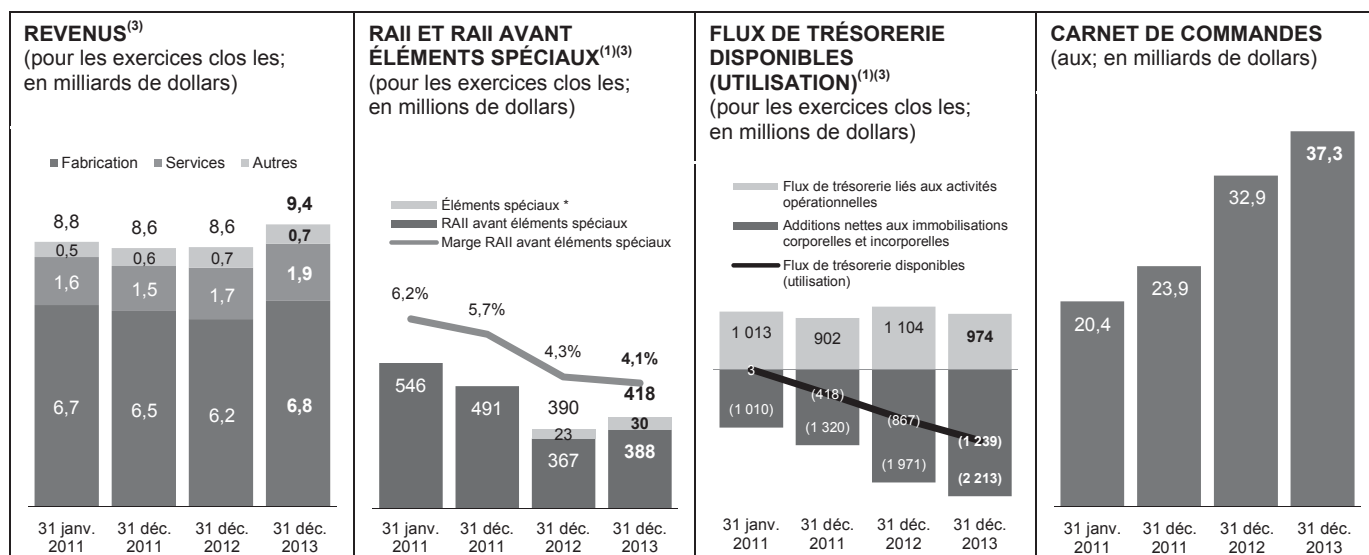
<sup>(6)</sup> L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

## FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

### Importants investissements dans le développement de produits et carnet de commandes record

REVENUS	MARGE RAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX <sup>(1)</sup>	FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES <sup>(1)</sup>	ADDITIONS NETTES AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES	CARNET DE COMMANDES
<b>9,4 milliards \$</b>	<b>4,1 %</b>	<b>(1,2) milliard \$</b>	<b>2,2 milliards \$</b>	<b>37,3 milliards \$</b>

RÉSULTATS	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revenus de 9,4 milliards \$, une hausse de 8,8 % par rapport à 8,6 milliards \$ pour l'exercice précédent.</li> <li>• RAI de 418 millions \$, ou 4,5 % des revenus, en regard de 390 millions \$, ou 4,5 %, pour l'exercice précédent.</li> <li>• RAI avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> de 388 millions \$, ou 4,1 % des revenus, en regard de 367 millions \$, ou 4,3 %, pour l'exercice précédent.</li> <li>• RAI avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> de 655 millions \$, ou 7,0 % des revenus, en regard de 609 millions \$, ou 7,1 %, pour l'exercice précédent.</li> <li>• Utilisation des flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup> de 1,2 milliard \$, contre une utilisation de 867 millions \$ pour l'exercice précédent.</li> <li>• Investissements nets de 2,2 milliards \$ dans les immobilisations corporelles et incorporelles, dont 2,0 milliards \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques, comparativement à 2,0 milliards \$ pour l'exercice précédent, dont 1,7 milliard \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques.</li> <li>• 238 livraisons d'avions, contre 233 pour l'exercice précédent.</li> <li>• 388 commandes nettes (ratio de nouvelles commandes sur livraisons<sup>(2)</sup> de 1,6), comparativement à 481 commandes nettes pour l'exercice précédent.</li> <li>• Carnet de commandes record de 37,3 milliards \$ au 31 décembre 2013, comparativement à 32,9 milliards \$ au 31 décembre 2012.</li> </ul>



<sup>(1)</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.

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

<sup>(3)</sup> Les résultats des exercices clos les 31 décembre 2012, 31 décembre 2011 et 31 janvier 2011 ont été retraités pour tenir compte des modifications de politiques et méthodes comptables. L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

\* Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013, les éléments spéciaux ont trait à un gain de 31 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* et à un gain de 23 millions \$ à la vente des principaux actifs et des passifs connexes de nos activités de Flexjet, contrebalancés en partie par une dépréciation de 24 millions \$ des stocks liée à un arrêt de production prolongé du programme d'avion *Learjet 60*. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, l'élément spécial a trait à un gain de 23 millions \$ à la suite de la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). Les deux gains fiscaux découlent de la résolution d'un litige lié à des affaires similaires aux paliers du gouvernement fédéral et du gouvernement du Québec.

**Avions d'affaires**

- Les avions *Learjet 75* et *Learjet 70* sont entrés en service respectivement en novembre et décembre 2013.
- Le 4 décembre 2013, nous avons conclu la vente des actifs principaux et des passifs connexes de nos activités de Flexjet à une société nouvellement créée, Flexjet LLC, détenue par un groupe mené par Directional Aviation Capital (la « transaction Flexjet »). Compte tenu des ajustements du prix d'acquisition et des ajustements de clôture, le prix d'acquisition final est de 180 millions \$, comprenant la prise en charge d'avances de clients de 71 millions \$, entraînant un gain avant impôts de 23 millions \$.
- À la conclusion de la transaction Flexjet, Flexjet LLC a passé des commandes totalisant 85 avions de la gamme *Learjet* et 30 avions de la gamme *Challenger* assorties d'options pour 150 autres. D'après les prix affichés, la valeur des commandes fermes s'élève à 2,4 milliards \$.
- En décembre 2013, un client qui préfère garder l'anonymat a passé une commande ferme de 28 avions de la gamme *Global* et de 10 avions *Challenger 605*. D'après les prix affichés, la valeur de la commande ferme s'élève à 2,2 milliards \$.
- En mai 2013, nous avons lancé le nouvel avion *Challenger 350*, modèle évolué de notre avion *Challenger 300*, élargissant notre gamme de biréacteurs d'affaires *Challenger*. Sa MES est prévue pour 2014.

**Avions commerciaux**

- Les vols inauguraux du premier et du deuxième véhicules d'essai en vol *CS100* ont été réalisés avec succès respectivement le 16 septembre 2013 et le 3 janvier 2014. Les résultats de performance des essais au sol et en vol initiaux correspondent à nos attentes. La MES de l'avion *CS100* est maintenant prévue pour la seconde moitié de 2015 et celle de l'avion *CS300* suivra environ six mois plus tard.
- À la date du présent rapport, les commandes fermes et les autres ententes<sup>(1)</sup> visaient au total 445 avions de la gamme *CSeries*, y compris 201 commandes fermes, conclues avec 17 clients et exploitants dans 14 pays :
  - En juin 2013, les actionnaires de Ilyushin Finance Co. (IFC) de Russie ont approuvé une commande ferme de 32 avions *CSeries* assortie d'options pour 10 autres. D'après le prix affiché, la valeur de la commande ferme s'élève à 2,6 milliards \$.
  - Après la fin de l'exercice, nous avons signé une commande ferme de 16 avions *CS300* assortie d'options pour 10 autres avec Al Qahtani Aviation Company d'Arabie saoudite. Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 1,2 milliard \$ et n'était pas incluse dans notre carnet de commandes au 31 décembre 2013.
- En décembre 2013, American Airlines Group Inc. a signé une commande ferme de 30 avions *CRJ900 NextGen* assortie d'options sur 40 autres avions. D'après le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 1,4 milliard \$.
- En août 2013, des ententes ont été conclues avec des entités établies en Russie, y compris un protocole d'entente pour valider la possibilité de mettre en place une chaîne d'assemblage final de biturbopropulseurs *Q400 NextGen* en Russie et des lettres d'intention visant 100 biturbopropulseurs *Q400 NextGen*. Selon le prix affiché, les lettres d'intention sont estimées à 3,4 milliards \$.

**Croissance de notre présence mondiale**

- Nous avons continué d'étendre notre réseau de soutien à la clientèle à l'échelle mondiale avec 20 nouveaux établissements de service pour les avions commerciaux et les avions d'affaires.
- La construction de notre installation de production permanente au Maroc a commencé au troisième trimestre de 2013 et devrait être achevée d'ici le milieu de 2014.

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

## PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Ce que nous avons dit	Ce que nous avons fait	Ce qui s'en vient <sup>(1)</sup>
<b>Rentabilité</b>	<p>Maintenir la marge RAII à l'exercice 2013 environ au même niveau que celle de l'exercice 2012.</p> <p>Nous prévoyons réaliser une marge RAII d'environ 6 % à l'exercice 2014, compte tenu de l'incidence dilutive prévue de 2 % sur la marge RAII découlant de la MES de l'avion <i>C-Series</i>.</p>	<p>Marge RAII avant éléments spéciaux<sup>(2)</sup> de 4,1 % pour l'exercice 2013, par rapport à 4,3 % pour l'exercice 2012.</p>	<p>Nous prévoyons maintenant réaliser une marge RAII d'environ 5 % à l'exercice 2014.</p>
<b>Liquidités</b>	<p>Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles d'environ 1,4 milliard \$, tandis que nos additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles devraient être d'environ 2,0 milliards à l'exercice 2013.</p> <p>Les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles devraient diminuer d'environ 500 millions \$ en 2014 et d'environ un autre 500 millions \$ en 2015.</p>	<p>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles de 1,0 milliard \$ et additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles de 2,2 milliards \$ à l'exercice 2013.</p> <p>Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles ont été moins importants que prévu en raison du niveau moins élevé des avances de clients, et de la diminution des livraisons d'avions d'affaires.</p>	<p>À l'exercice 2014, nous prévoyons des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles se situant entre 1,2 milliard \$ et 1,6 milliard \$, tandis que nos additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles devraient s'établir entre 1,6 milliard \$ et 1,9 milliard \$.</p> <p>Nos additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles devraient se situer entre 1,2 milliard \$ et 1,5 milliard \$ en 2015 et être inférieures à 1,0 milliard \$ en 2016.</p>
<b>Livraisons</b>	<p>Livraisons d'environ 190 avions d'affaires et 55 avions commerciaux au cours de l'exercice 2013.</p>	<p>Nous avons livré 180 avions d'affaires et 55 avions commerciaux. Nous avons livré 10 avions d'affaires de moins en 2013 comparativement à nos prévisions, ce qui est principalement attribuable à la transition tardive des biréacteurs d'affaires <i>Learjet 40 XR</i> et <i>Learjet 45 XR</i> aux avions <i>Learjet 70</i> et <i>Learjet 75</i>, mis en service au quatrième trimestre de 2013.</p>	<p>À l'exercice 2014, nous prévoyons livrer environ 200 avions d'affaires et 80 avions commerciaux.</p>

<sup>(1)</sup> Voir Énoncés prospectifs ci-après.

<sup>(2)</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.

### Énoncés prospectifs :

Les énoncés prospectifs<sup>(3)</sup> de cette section du rapport de gestion sont fondés sur :

- le carnet de commandes fermes actuel et les nouvelles commandes futures estimatives<sup>(4)</sup>;
- l'augmentation du nombre de livraisons d'avions et des prix à l'exercice 2014 comparativement à l'exercice 2013;
- le déploiement et l'exécution continus des initiatives stratégiques liées à l'amélioration de la qualité et à la réduction des coûts;
- notre capacité de respecter les dates de MES et les coûts prévus des programmes des nouveaux avions;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer notre stratégie de développement de produits;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir les cadences de production prévues; et
- la stabilité des taux de change.

<sup>(3)</sup> Se reporter aussi à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

<sup>(4)</sup> Les prévisions de la demande sont fondées sur l'analyse des principaux indicateurs de marché, dont la croissance du PIB réel, la confiance de l'industrie, la création de richesse et la rentabilité de notre clientèle, l'utilisation des avions, les niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, les clauses de distance franchissable des conventions collectives de pilotes, les réglementations environnementales, la mondialisation du commerce, la demande de remplacement, les programmes des nouveaux avions, et les marchés non traditionnels et leur accessibilité. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché dans la section Industrie et conjoncture économique.

# INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

## En bonne position pour la croissance future

La conjoncture économique mondiale et celle de chaque pays représentent des facteurs déterminants de la demande de transport aérien. Ainsi, la santé de l'industrie aéronautique dépend de la conjoncture économique, avec, en général, un décalage avant que la reprise économique influe sur les livraisons et les revenus des fabricants d'équipement d'origine. La croissance du PIB réel est la mesure généralement acceptée de l'activité économique.

Le PIB réel mondial a augmenté de 2,4 % en 2013, comparativement à une progression de 2,5 % en 2012, et l'économie mondiale devrait progresser de 3,2 % en 2014<sup>(1)</sup>.

Le PIB des É.-U., marché le plus important pour nos avions d'affaires et avions commerciaux, devrait croître de 2,7 % en 2014, contre une croissance de 1,9 % en 2013. L'Europe, notre deuxième marché en importance pour ce qui est des ventes, fait face à de nombreux défis économiques, son PIB ne devant croître que de 1,5 % en 2014, une croissance qui est néanmoins supérieure à celle de 0,3 % en 2013<sup>(1)</sup>.

Les régions à fort potentiel de croissance pour l'aviation d'affaires et l'aviation commerciale, comme la Chine, l'Inde et la CEI, devraient connaître une croissance respective de 8,0 %, 5,4 % et 3,2 % en 2014, contre une augmentation respective de leur PIB de 7,7 %, 4,6 % et 2,1 % en 2013<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Selon le rapport *Comparative World Overview* d'IHS Global Insight daté du 15 janvier 2014.

### **Avions d'affaires**

En 2013, nous estimons que le niveau des commandes de l'industrie dans les catégories de marché où nous livrons concurrence a augmenté de 8 % par rapport à l'année précédente. En 2013, l'industrie a connu une hausse de 5,4 % des livraisons et une augmentation de 24,7 % des facturations dans ces catégories de marché par rapport à l'année précédente.<sup>(1)</sup>

Quelques constructeurs d'avions, comme nous, développent un certain nombre de nouveaux biréacteurs d'affaires, dans la perspective que les nouveaux modèles non seulement tireront parti d'une amélioration de la conjoncture du marché prévue dans l'avenir, mais contribueront également à la reprise en stimulant la demande. Se reporter à la présentation Profil, stratégie, et marché de BA disponible dans la section Profil du site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à [ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com) pour plus de détails.

Nous avons obtenu de nouvelles commandes nettes de 305 avions, pour un ratio de nouvelles commandes sur livraisons de 1,7<sup>(2)</sup>, en comparaison de commandes nettes de 343 avions à l'exercice précédent. Nos livraisons globales en 2013 se sont maintenues essentiellement au même niveau qu'à l'exercice précédent. Cependant, nos livraisons dans les catégories des avions intermédiaires et grands ont augmenté, tandis que les livraisons dans la catégorie des avions légers ont diminué d'un exercice à l'autre en raison de la transition tardive des avions *Learjet 40 XR* et *Learjet 45 XR* aux avions *Learjet 70* et *Learjet 75*. Nos revenus de fabrication des avions d'affaires ont augmenté de 9,8 % par rapport à 2012. À l'exercice 2013, notre part de marché en fonction des revenus s'élevait à 33 % du marché global sur lequel nous livrons concurrence, et notre part de marché en fonction des unités livrées s'élevait à 32 %. Nous avons été le leader du marché au chapitre du nombre d'unités livrées et deuxième au chapitre des revenus.<sup>(1)</sup> En comparaison, nos parts de marché en fonction des revenus et des unités livrées s'élevaient respectivement à 38 % et 33 % à l'exercice 2012<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Selon nos estimations et selon d'autres sources publiques.

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

Nous utilisons les indicateurs clés suivants pour suivre la santé du marché de l'aviation d'affaires à court terme.

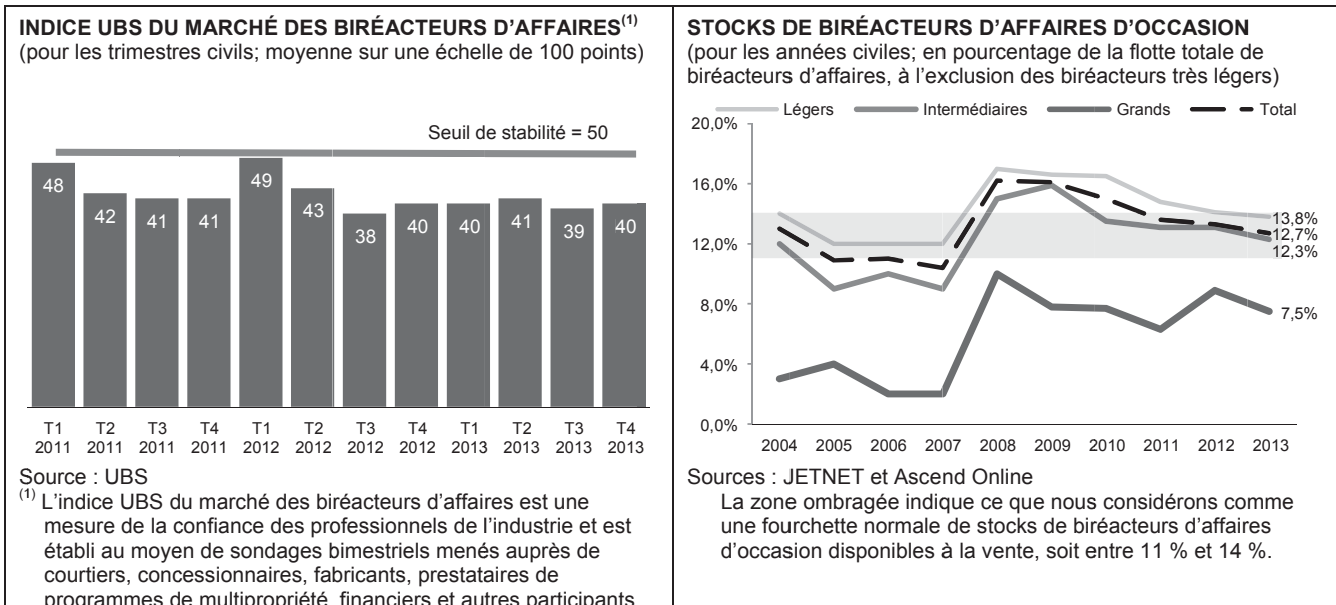
### Indicateurs du marché de l'aviation d'affaires

Indicateur	Situation actuelle	État
<b>Confiance de l'industrie</b>	L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires, qui mesure la confiance de l'industrie, est demeuré essentiellement inchangé et continue de se situer sous le seuil de stabilité du marché.	▶
<b>Bénéfices des entreprises</b>	Les bénéfices des entreprises aux É.-U. ont augmenté de 5,7 % d'une année à l'autre pour s'établir à 2,1 billions \$ pour les neuf premiers mois de 2013 <sup>(1)</sup> . Les bénéfices des entreprises ont atteint un sommet sans précédent, ce qui devrait stimuler la demande future d'avions de la part des entreprises.	▲
<b>Niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion</b>	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 dernières années, et s'est établi à 12,7 %. Nous considérons que ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la fourchette normale de l'ensemble du marché.  Dans la catégorie des avions légers, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion a affiché une tendance à la baisse depuis plusieurs années et il se situe actuellement dans la tranche supérieure de ce que nous considérons comme la fourchette normale pour l'ensemble du marché.  Dans la catégorie des avions intermédiaires, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion a diminué en 2013 après être demeuré stable au cours des deux dernières années; il se situe dans ce que nous considérons comme la fourchette normale pour l'ensemble du marché.  Dans la catégorie des avions de grande taille, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion a diminué pendant l'année en cours, et il demeure en deçà de ce que nous considérons comme la fourchette normale pour l'ensemble du marché.	▲
<b>Taux d'utilisation des avions</b>	L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a légèrement augmenté de 1,3 % en 2013 par rapport à 2012. En Europe, le taux d'utilisation des biréacteurs d'affaires a légèrement reculé de 1,6 % en 2013 par rapport à 2012.	▶
<b>Expéditions d'avions et facturations</b>	Une augmentation de 5,4 % des livraisons d'avions d'affaires et de 24,7 % des facturations totales a été enregistrée dans les catégories d'avions d'affaires où nous livrons concurrence en 2013 par rapport à 2012 <sup>(2)</sup> .	▲

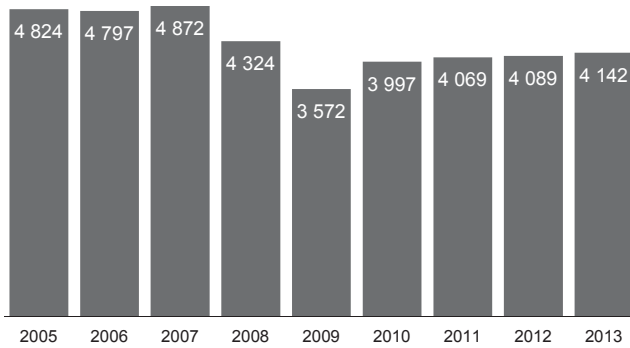
▲ ▶ ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

<sup>(1)</sup> Selon le Bureau of Economic Analysis des É.-U.

<sup>(2)</sup> Selon nos estimations et selon d'autres sources publiques.

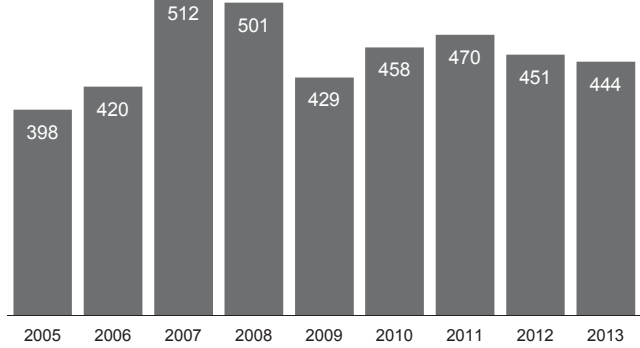


**UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES AUX É.-U.**  
(pour les années civiles; en milliers de départs et d'arrivées de tous les biréacteurs d'affaires)



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

**UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES EN EUROPE**  
(pour les années civiles; en milliers de départs et d'arrivées de tous les biréacteurs d'affaires)



Source : Eurocontrol

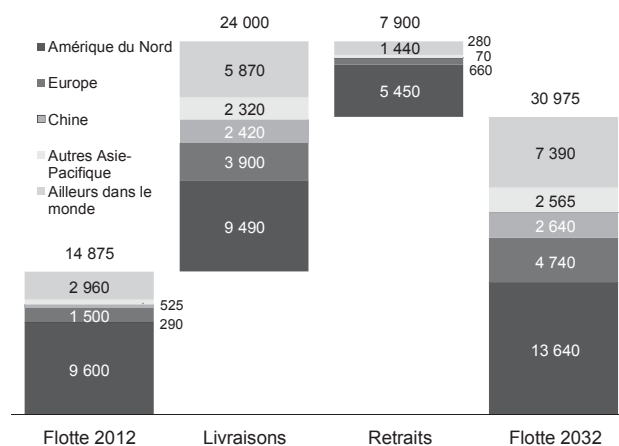
**Perspectives à court terme**

Les indicateurs actuels du marché de l'aviation d'affaires demeurent mitigés. La pression sur les prix se poursuit, surtout dans les catégories d'avions d'affaires légers et intermédiaires. Nous prévoyons livrer environ 200 avions d'affaires au cours de l'exercice 2014, comparativement à 180 en 2013.

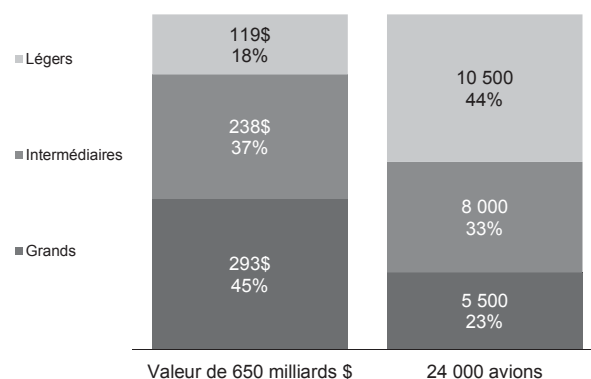
**Perspectives à long terme**

Nous croyons que les inducteurs de marché à long terme pour les biréacteurs d'affaires, tels que la croissance du PIB, la mondialisation du commerce, le remplacement de flottes, les programmes de nouveaux avions et la croissance dans les marchés non traditionnels, demeurent solides. La création continue de richesse sur les principaux marchés non traditionnels et le développement de l'infrastructure de l'aviation devraient accélérer considérablement l'utilisation des avions d'affaires en regard du niveau actuel d'utilisation. Nous estimons à 24 000 le nombre de livraisons dans les catégories des avions légers à grands au cours de la période de 20 ans allant de 2013 à 2032, évaluées à 650 milliards \$ en dollars américains constants de 2012. La croissance moyenne du PIB mondial pour la période de 20 ans devrait se situer à 3,2 %. La flotte mondiale d'avions d'affaires devrait plus que doubler pour compter 30 975 avions à la fin de 2032, contre 14 875 avions à la fin de 2012. Nous prévoyons que l'Amérique du Nord recevra le plus grand nombre de livraisons de biréacteurs d'affaires neufs au cours des 20 prochaines années avec 9490 avions, suivie par l'Europe avec 3900 avions. Il est à noter que la Chine deviendrait le troisième marché en importance pour les livraisons de biréacteurs d'affaires, avec 2420 livraisons entre 2013 et 2032. Nous prévoyons également que d'autres marchés de croissance clés des économies non traditionnelles recevront une part importante des livraisons de biréacteurs d'affaires au cours des 20 prochaines années.<sup>(1)</sup>

**ÉVOLUTION DE LA FLOTTE D'AVIONS D'AFFAIRES PAR RÉGION GÉOGRAPHIQUE<sup>(1)</sup>**  
(pour les années civiles 2013 à 2032; en unités)



**PRÉVISIONS DE LIVRAISONS D'AVIONS D'AFFAIRES PAR CATÉGORIE<sup>(1)</sup>**  
(pour les années civiles de 2013 à 2032; en milliards de dollars américains constants de 2012 et en unités)



<sup>(1)</sup> Comme indiqué dans nos prévisions du marché des avions d'affaires publiées en juin 2013, et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à [ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com).

## Avions commerciaux

Le marché de l'aviation commerciale poursuit son essor. Le trafic-passagers et le rendement financier des sociétés aériennes se sont améliorés en 2013, et les livraisons d'avions dans le segment des avions de 20 à 149 sièges de l'industrie ont augmenté par rapport à l'année précédente. La conjoncture économique s'améliore aux É.-U., le principal marché pour nos avions, et dans la plupart des économies émergentes, tandis que certains pays d'Europe continuent de tirer de l'arrière.

La performance financière des sociétés aériennes continuait de s'améliorer dans la plupart des régions au cours de l'année, surtout aux É.-U. où les fusions de sociétés aériennes ont contribué à accroître l'utilisation des actifs et à générer des gains d'efficacité<sup>(1)</sup>.

Plusieurs transporteurs à grands réseaux des É.-U. ont conclu des ententes avec les syndicats respectifs de leurs pilotes pour modifier les clauses de distance franchissable, permettant ainsi aux pilotes des transporteurs régionaux affiliés aux grandes sociétés aériennes de piloter un plus grand nombre d'avions régionaux de plus grande taille (p. ex. de 70 sièges et plus). Pour tirer parti de ces ententes, certaines sociétés aériennes ont commandé des avions régionaux plus gros et plus efficaces pour remplacer les plus vieux biréacteurs régionaux de plus petite taille. Environ 70 % de la demande de l'industrie dans le segment des avions de 20 à 149 sièges provenait d'Amérique du Nord en 2013<sup>(2)</sup> et nous prévoyons que l'assouplissement des clauses de distance franchissable continuera d'entraîner à court terme des conversions d'options sur des avions régionaux plus grands.

Notre nombre de livraisons d'avions commerciaux a augmenté de 10 % en 2013 par rapport à 2012. Nos commandes nettes ont diminué de 41 % en regard de 2012. Toutefois, nous avons diversifié géographiquement notre clientèle et obtenu plusieurs commandes dans les principaux pays à croissance rapide. Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2013, nous nous sommes classés deuxième, obtenant 31 % des parts du marché en fonction des unités livrées dans le segment des avions de 20 à 99 sièges<sup>(3)</sup>. En comparaison, notre part de marché s'élevait à 36 % pour la période de trois ans close le 31 décembre 2012<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Comme indiqué dans les prévisions financières de décembre 2013 de l'Association du transport aérien international (« IATA »).

<sup>(2)</sup> D'après les données disponibles sur les commandes d'avions d'OAG Fleet iNet et selon d'autres sources publiques.

<sup>(3)</sup> D'après les données disponibles sur les livraisons d'avions d'OAG Fleet iNet et selon d'autres sources publiques.

Nous utilisons les indicateurs clés suivants pour suivre la santé du marché de l'aviation commerciale à court terme.

### Indicateurs du marché de l'aviation commerciale

Indicateur	Situation actuelle	État
Volumes de trafic-passagers	La demande d'avions neufs est surtout tributaire de la demande de transport aérien. Le trafic-passagers national et international prévu, mesuré par les revenus passagers-kilomètres (« RPK »), a augmenté respectivement de 4,7 % et 5,3 % pour la période depuis le début de l'année jusqu'en novembre 2013, par rapport à la période correspondante de l'année précédente <sup>(1)</sup> .	▲
	Les sociétés aériennes ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges respectivement de 77,7 % et 75,5 % en novembre 2013 (respectivement de 79,6 % et 76,5 % en novembre 2012). Les augmentations continues de la capacité au cours des derniers mois ont exercé une pression à la baisse sur les coefficients d'occupation des sièges. Les rendements, définis comme la moyenne des revenus passagers par revenus passagers-kilomètres, sont demeurés stables en 2013 par rapport à ceux de 2012. <sup>(1)</sup>	▼
	En 2013, le trafic-passagers régional, mesuré par RPK, des cinq grands transporteurs à réseaux des É.-U. et de leurs affiliés, qui représente une partie importante du trafic aérien régional aux É.-U., notre principal marché, est demeuré essentiellement inchangé par rapport à la période correspondante de l'année précédente.	▶
	Ces transporteurs ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 81,6 % en décembre 2013, en hausse par rapport à 78,1 % en décembre 2012.	▲

▲ ▶ ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

<sup>(1)</sup> Selon le rapport de l'IATA, Analyse du marché du transport aérien pour le mois de novembre 2013.



## Indicateurs du marché de l'aviation commerciale (suite)

Indicateur	Situation actuelle	État
<b>Prix du carburant</b>	Il est difficile pour les sociétés aériennes de planifier lorsque les prix de l'une des plus importantes composantes de leurs coûts opérationnels demeurent volatils. Le prix du pétrole brut Brent a diminué, pour passer de 112 \$ le baril en 2012 à 109 \$ le baril en 2013, et devrait diminuer graduellement pour s'établir en moyenne à 105 \$ le baril et à 102 \$ le baril respectivement en 2014 et 2015 <sup>(1)</sup> . À court terme, cette diminution devrait aider à améliorer la rentabilité des sociétés aériennes. Toutefois, la volatilité élevée des prix du pétrole brut devrait maintenir la demande d'avions écoénergétiques.	►
<b>Rentabilité des sociétés aériennes</b>	La performance financière des sociétés aériennes a continué de s'améliorer en 2013. Les bénéfices nets des sociétés aériennes devraient atteindre 12,9 milliards \$ en 2013, une quatrième année d'affilée de bénéfices nets positifs pour l'industrie. Les transporteurs aériens d'Amérique du Nord sont ceux qui devraient générer les profits les plus élevés en dollars et en pourcentage des revenus en raison d'une combinaison de la consolidation de l'industrie, d'une industrie plus efficace et d'une économie plus forte, suivis des transporteurs aériens de l'Asie-Pacifique. Les sociétés européennes se classeront au troisième rang sur le plan des profits nets, mais auront une marge bénéficiaire inférieure à celle des sociétés aériennes du Moyen-Orient et d'Amérique latine. <sup>(2)</sup>	▲
<b>Réglementations environnementales</b>	Les réglementations environnementales de plus en plus strictes accélèrent le retrait d'avions de générations précédentes, car les transporteurs cherchent à réduire leurs niveaux de consommation de carburant et d'émissions par passager. En revanche, les frais et charges liés à ces réglementations nuisent aux résultats opérationnels des sociétés aériennes, ayant une incidence négative sur leurs décisions de renouvellement de flotte. Bien que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) se penche sur le développement d'un régime fondé sur une mesure axée sur les conditions du marché mondial qui devrait entrer en vigueur en 2020, l'Europe a présenté une nouvelle version de son système d'échange de quotas d'émissions qui pourrait s'appliquer aux vols intra-Union européenne avant 2020. Ces régimes et les régimes similaires d'autres pays sont conçus pour réduire l'impact environnemental global des avions et accéléreront certainement le retrait des anciens modèles à l'échelle mondiale au cours des prochaines années, les sociétés aériennes et les exploitants devant tenir compte de leurs émissions de dioxyde de carbone (CO <sub>2</sub> ).	▲
<b>Expéditions d'avions</b>	En 2013, 278 livraisons d'avions dans le segment des avions de 20 à 149 sièges ont été effectuées, soit une hausse de 3,3 % par rapport à 2012 <sup>(3)</sup> .	▲
<b>Demande de remplacement</b>	Nous estimons que la plupart des avions commerciaux ont un cycle de vie de 15 à 30 ans. Environ 5400 avions représentant un pourcentage estimatif de 44 % de la flotte mondiale en service dans le segment des avions de 20 à 149 sièges avait plus de 15 ans à la fin de 2013, par rapport à 5600 avions représentant un pourcentage de 45 % à la fin de 2012 <sup>(4)</sup> .	►

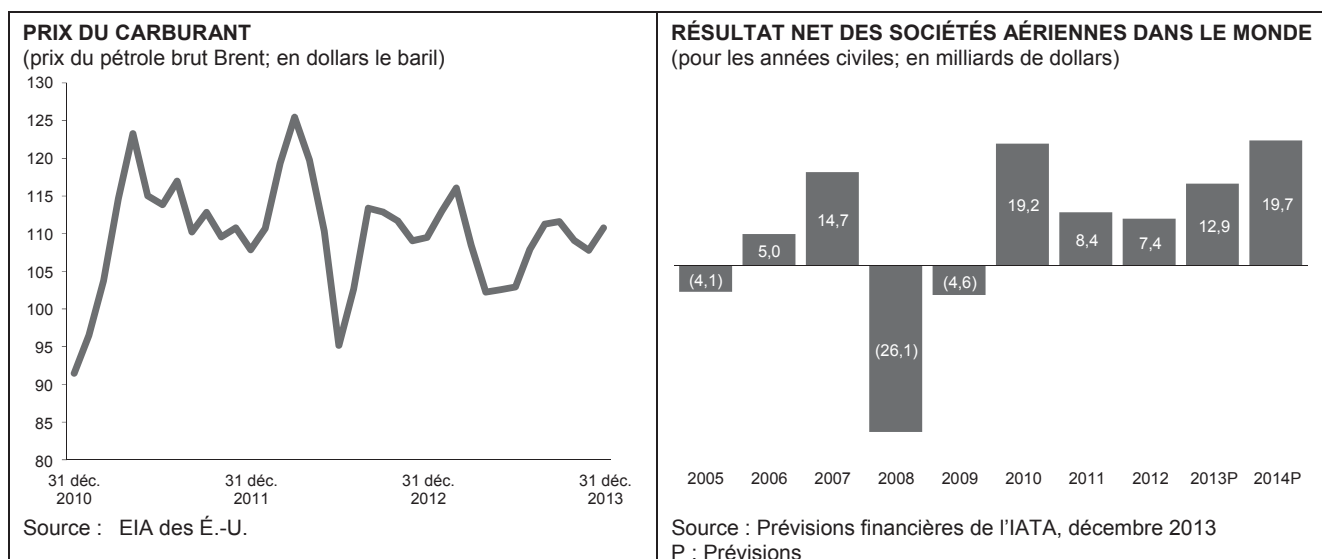
▲ ► ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

<sup>(1)</sup> Selon les Short-term Energy Outlook de janvier 2014 de l'Energy Information Administration des É.-U. (« EIA »).

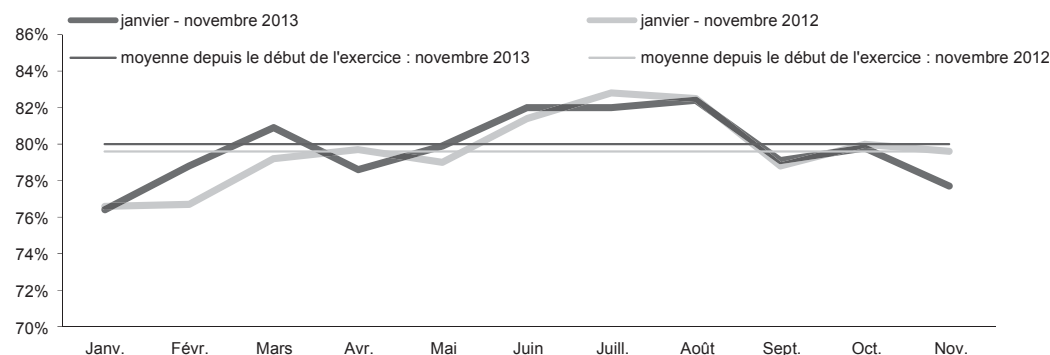
<sup>(2)</sup> Selon les prévisions financières de décembre 2013 de l'IATA.

<sup>(3)</sup> D'après les données disponibles sur les livraisons d'OAG Fleet iNet et d'autres sources publiques.

<sup>(4)</sup> D'après les données obtenues d'OAG Fleet iNet.

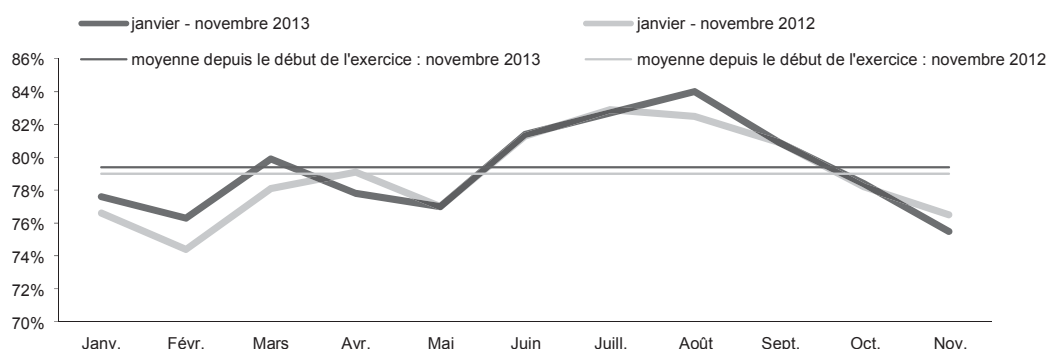


**COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS NATIONAUX**  
(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles du mois et depuis le début de l'exercice)



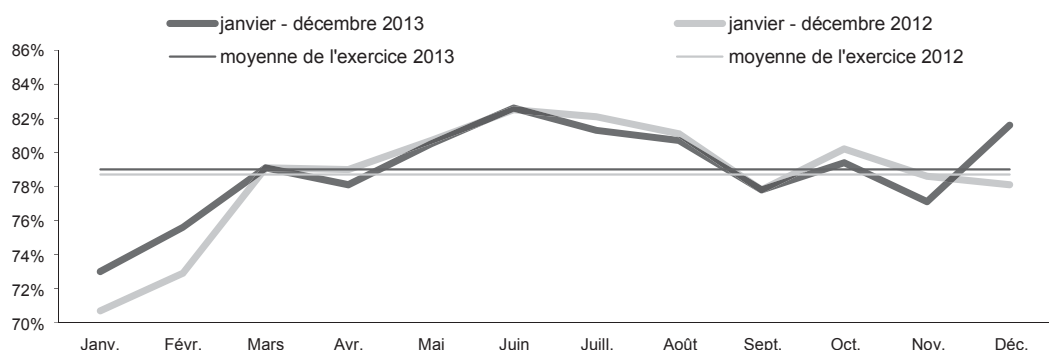
Source : Dernières données disponibles provenant des statistiques de l'IATA sur le transport aérien dans les marchés nationaux.

**COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS INTERNATIONAUX**  
(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles du mois et depuis le début de l'exercice)



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 CINQ GRANDS TRANSPORTEURS À RÉSEAUX DES É.-U. ET DE LEURS AFFILIÉS**  
(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles du mois et depuis le début de l'exercice)



Source : Coefficient d'occupation des sièges dans les marchés régionaux américains publiés par les cinq grands transporteurs à réseaux des É.-U. (Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines, US Airways 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** 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.

**Perspectives à court terme**

L'économie mondiale devrait croître de 3,2 %, 3,6 % et 3,7 % respectivement au cours des trois prochaines années<sup>(1)</sup>. Par le passé, la demande de transport aérien s'est intensifiée et le nombre de nouvelles commandes a suivi lorsque l'économie mondiale s'est améliorée. Nous croyons que le segment de marché des avions régionaux plus grands et des avions de grande ligne de plus petite taille enregistrera une croissance en Amérique du Nord, tandis que les sociétés aériennes continueront de se concentrer sur l'optimisation de leur flotte, l'efficacité et la réduction des impacts environnementaux.

<sup>(1)</sup> Selon le rapport *Comparative World Overview* d'IHS Global Insight daté du 15 janvier 2014.

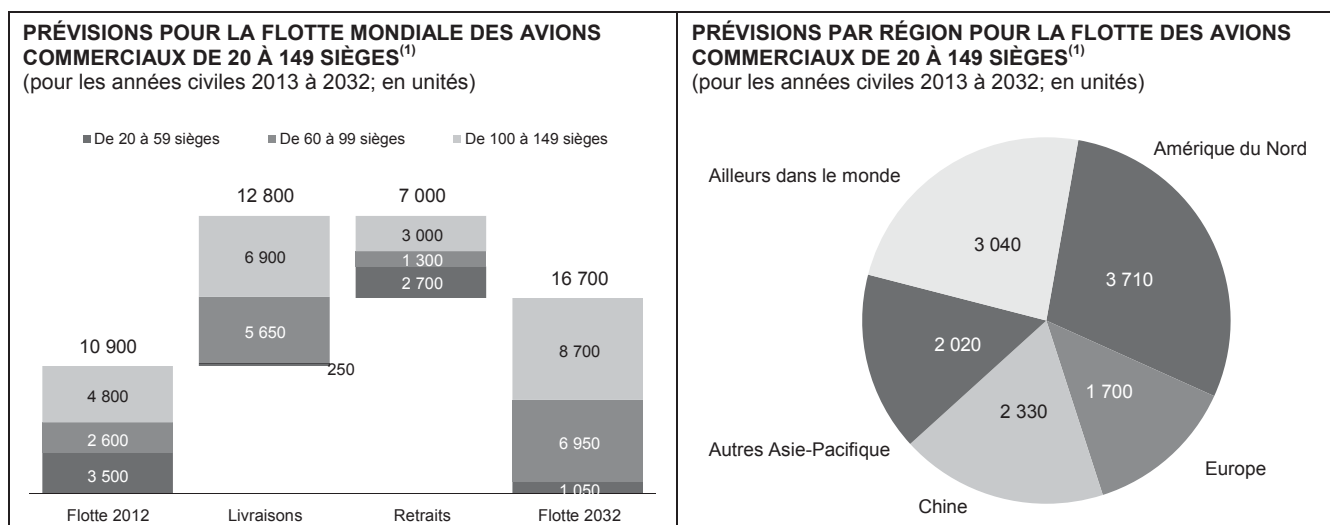
En Europe, le PIB ne devrait augmenter que de 1,5 % en 2014. Ainsi, nous ne prévoyons guère de croissance de la demande d'avions régionaux en Europe en 2014. Les sociétés aériennes européennes devraient continuer de se concentrer sur la consolidation et la restructuration de leurs activités.

La corrélation marquée entre le trafic-passagers et la croissance économique des marchés non traditionnels devrait se traduire par une demande soutenue d'avions dans un avenir prochain. Cette demande sera satisfaite par une combinaison d'avions d'occasion et d'avions neufs.

Nous prévoyons livrer environ 80 avions commerciaux à l'exercice 2014, contre 55 livraisons en 2013.

### Perspectives à long terme

Nous estimons que 12 800 avions neufs seront livrés dans le segment des avions commerciaux de 20 à 149 sièges pour la période de 20 ans allant de 2013 à 2032, dont 250 livraisons dans le segment des avions de 20 à 59 sièges, 5650 livraisons dans le segment des avions de 60 à 99 sièges, et 6900 livraisons dans le segment des avions de 100 à 149 sièges. Le total des livraisons prévues est évalué à plus de 646 milliards \$ en dollars américains constants de 2012. La croissance moyenne du PIB mondial pour la période de 20 ans devrait se situer à 3,2 %.<sup>(1)</sup>



La demande mondiale de transport aérien et d'avions neufs continue de se déplacer vers les marchés non traditionnels. L'Amérique du Nord devrait néanmoins prendre livraison du plus grand nombre d'avions au cours de la période de prévisions, soit 3710 avions neufs, suivie par la Chine, le deuxième plus grand marché, avec 2330 avions neufs. La demande prévue pour l'Europe devrait représenter 1700 avions.<sup>(1)</sup>

Le prix du pétrole devrait diminuer jusqu'en 2017 et augmenter par la suite en raison de la demande grandissante d'énergie<sup>(2)</sup>. Nous croyons que les coûts de carburant élevés accéléreront le retrait des anciens modèles d'avions moins efficaces, ce qui augmentera la demande d'avions écoénergétiques neufs.

La croissance du segment des avions de 60 à 99 sièges découlera en grande partie de l'évolution de la relation entre les transporteurs de grandes lignes et les transporteurs régionaux. L'impartition de l'exploitation des appareils régionaux à des transporteurs dotés d'une structure à plus faibles coûts, soit des sociétés aériennes régionales, reste au cœur des efforts d'optimisation des réseaux. En outre, les coûts d'exploitation attrayants et la souplesse opérationnelle des avions régionaux permettent d'ajuster la capacité de la flotte à la demande de trafic.

Notre stratégie visant à occuper le segment de marché des avions de 100 à 149 sièges grâce à l'efficacité de la gamme d'avions C-Series aidera à stimuler la demande d'avions neufs et à accélérer le retrait de vieux appareils dans les segments de marché des plus grands avions régionaux et des plus petits avions de grande ligne.

<sup>(1)</sup> Selon nos prévisions pour le marché des avions commerciaux, publiées en juin 2013 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à [ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com).

<sup>(2)</sup> Selon les prévisions de l'EIA des É.-U. dans son rapport préliminaire du Annual Energy Outlook 2014.

## Service à la clientèle

Notre réseau mondial de service à la clientèle comprend des centres de pièces, des entrepôts de pièces, des établissements de service agréés (« ASF »), des établissements de maintenance en piste (« LMF »), des centres de service, des équipes de réparation mobiles, des bureaux de soutien régionaux (« RSO »), des centres de réponse à la clientèle (« CRC »), ainsi que des centres de formation et des fournisseurs de formation agréés (« ATP »).

Le marché du service à la clientèle présente un important potentiel de croissance pour Bombardier. Pour conquérir une plus grande part de ce marché et améliorer davantage la satisfaction de notre clientèle, nous continuons d'élaborer des solutions de service novatrices et complètes et d'investir dans le développement de nos capacités internationales de service et de soutien.

En 2013, nous avons continué d'étendre notre réseau de service à la clientèle à l'échelle mondiale en ouvrant de nouveaux établissements de soutien afin de mieux servir nos clients et en développant de nouveaux services pour répondre aux besoins en évolution, y compris la nouvelle option *Smart Parts Preferred* du portefeuille de programmes *Smart Services* de couverture de pièces et de services à un coût établi par heure de vol. Actuellement, plus de 1200 avions d'affaires sont inscrits aux programmes *Smart Services*. Quant aux avions commerciaux, plus de 20 % de la flotte d'avions *Q400* et *Q400 NextGen* en service sont inscrits au programme *Smart Parts*.

<sup>(1)</sup> Ce RSO compte pour deux établissements puisqu'il dessert les avions d'affaires et les avions commerciaux.

20 nouveaux établissements de soutien à la clientèle	
<b>RSO</b>	
Johannesburg, Afrique du Sud <sup>(1)</sup>	Avions d'affaires et commerciaux
<b>Centre de service</b>	
Seletar, Singapour	Avions d'affaires
<b>ASF / LMF</b>	
Addis Abeba, Éthiopie	Avions commerciaux
Vantaa, Finlande	Avions d'affaires
Luton, R.-U.	Avions d'affaires
Campinas, Brésil	Avions d'affaires
Le Bourget, France	Avions d'affaires
Kazan, Russie	Avions d'affaires
Luqa, Malte	Avions d'affaires
Belo Horizonte, Brésil	Avions d'affaires
<b>Entente de services de maintenance en piste</b>	
Beijing, Chine	Avions d'affaires
<b>Équipes de réparation mobiles</b>	
Atlanta, Géorgie, É.-U.	Avions d'affaires
Fort Lauderdale, Floride, É.-U.	Avions d'affaires
Van Nuys, Californie, É.-U.	Avions d'affaires
Denver, Colorado, É.-U.	Avions d'affaires
Chicago, Illinois, É.-U.	Avions d'affaires
Seattle, Washington, É.-U.	Avions d'affaires
Teterboro, New Jersey, É.-U.	Avions d'affaires
<b>Entrepôt de pièces</b>	
Johannesburg, Afrique du Sud	Avions d'affaires et commerciaux

Notre réseau mondial de service à la clientèle					
	Amériques	Europe et CEI	Asie-Pacifique	Afrique et Moyen-Orient	Total
Centres de service en propriété exclusive	8	1	1	-	10
RSO	5	3	9	3	20
ASF / LMF	23	20	13	9	65
Entente de services de maintenance en piste	-	-	1	-	1
CRC	4	-	-	-	4
Équipes de réparation mobiles	7	-	-	-	7
Entrepôts / centres de pièces	2	1	5	2	10
Centres de formation	2	-	-	-	2
ATP	7	3	1	1	12
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>15</b>	<b>131</b>

En 2013, nous nous sommes concentrés sur la satisfaction de la clientèle et avons continué d'améliorer la fiabilité de notre flotte (mesurée par les départs retardés ou annulés) et les livraisons à temps, par rapport à 2012. Nos clients apprécient nos efforts, comme le démontrent les résultats des sondages indépendants de l'industrie menés par Professional Pilot Magazine (ProPilot) et Aviation International News (AIN). Sur le plan de la satisfaction de la clientèle, la position de l'ensemble des avions d'affaires *Bombardier* a progressé, comme en témoigne le sondage de ProPilot, et celle des avions *Learjet* et *Global* s'est améliorée selon le sondage d'AIN.

La demande de services à la clientèle découle de la taille de la flotte d'avions *Bombardier*, du nombre d'heures de vol effectuées par cette flotte (taux d'utilisation des avions) et de l'âge moyen des avions de la flotte.

### Indicateurs du marché du service à la clientèle

Indicateur	Situation actuelle	État
<b>Flotte</b>	Le nombre d'avions commerciaux <i>Bombardier</i> en service a augmenté de 2,2 % en 2013 par rapport à 2012 <sup>(1)</sup> . Le nombre d'avions d'affaires <i>Bombardier</i> en service a augmenté de 3,6 % en 2013 en regard de 2012 <sup>(2)</sup> .	▲
<b>Taux d'utilisation des avions</b>	Selon nos estimations, depuis le début de l'année jusqu'au 31 octobre 2013, le taux d'utilisation de la flotte d'avions commerciaux <i>Bombardier</i> , mesuré par le nombre moyen d'heures de vol par avion, a augmenté de 2,4 % et, depuis le début de l'année jusqu'au 31 décembre 2013, le taux d'utilisation de la flotte d'avions d'affaires <i>Bombardier</i> a progressé de 0,6 %, par rapport aux périodes correspondantes de l'an dernier.	▲
<b>Âge moyen de la flotte</b>	En général, plus l'âge des avions augmente, plus les frais d'entretien directs sont élevés. Par conséquent, l'âge moyen des avions <i>Bombardier</i> aura une incidence sur la taille du marché de l'entretien. L'âge moyen des avions commerciaux <i>Bombardier</i> a légèrement augmenté en 2013 par rapport à 2012 <sup>(1)</sup> . L'âge moyen des avions d'affaires <i>Bombardier</i> n'a pas beaucoup changé en 2013 par rapport à 2012 <sup>(2)</sup> .	▶

▲ ▶ ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre et négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

<sup>(1)</sup> D'après les données obtenues d'OAG Fleet iNet.

<sup>(2)</sup> D'après les données de la base de données d'Ascend sur les flottes.

### Perspectives à court terme

Selon les indicateurs de marché précités, la demande de programmes complets de pièces de rechange ou de services devrait continuer de croître. Nous continuons de rechercher activement des endroits stratégiques pour notre expansion afin de nous rapprocher de nos clients, de raccourcir les délais de réponse et d'établir des relations plus solides dans le monde entier. Règle générale par le passé, les É.-U. représentaient la plus importante part des livraisons d'avions d'affaires et d'avions commerciaux. Toutefois, la création de richesse et le développement de l'économie dans les marchés non traditionnels sont à l'origine du virage de la proportion d'avions d'affaires et d'avions commerciaux livrés à l'extérieur des É.-U. Ce virage de la demande influe sur la configuration géographique de notre réseau de soutien. Dans les marchés non traditionnels, notre stratégie vise à accroître notre présence locale sur le marché du soutien à la clientèle et de tirer parti de nos partenariats pour déployer la totalité de notre gamme de services.

### Perspectives à long terme

La croissance continue de la flotte en service contribuera à l'accroissement de la demande de services à la clientèle. Même si les marchés traditionnels, comme l'Amérique du Nord et l'Europe, domineront pour ce qui est de la taille de marché, l'accroissement de la flotte dans les marchés non traditionnels s'accélère et crée de nouvelles occasions pour le service à la clientèle.

En ce qui concerne le marché des avions commerciaux, les frais d'entretien, de réparation et de révision sur le marché mondial du transport aérien se sont élevés à environ 59 milliards \$ en 2013 pour la flotte mondiale actuelle d'environ 27 000 avions, dont plus de 30 % sont des biturbopropulseurs et des biréacteurs régionaux. Les frais d'entretien, de réparation et de révision sur le marché mondial des avions commerciaux devraient augmenter pour s'établir à environ 85 milliards \$ d'ici 2022, soit un taux de croissance annuel composé de 4,1 % sur dix ans. La croissance variera selon les régions, le Moyen-Orient enregistrant le taux de croissance annuel composé le plus élevé (8,5 %), suivi par la CEI et l'Europe de l'Est (7,3 %), l'Afrique (6,9 %) et l'Amérique du Sud (6,7 %). Les taux de croissance annuels composés les moins élevés seront enregistrés par les pays développés, comme l'Amérique du Nord (1,4 %) et l'Europe de l'Ouest (1,5 %). Au cours des dix prochaines années, c'est dans la région Asie-Pacifique et au Moyen-Orient que la croissance des frais d'entretien, de réparation et de révision sera la plus élevée en dollars absolus. Toutefois, les marchés établis comme l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest ainsi que l'Asie-Pacifique continueront d'être les principaux marchés pour l'entretien, la réparation et la révision en 2022<sup>(1)</sup>.

En ce qui concerne le marché des avions d'affaires, les frais d'entretien, de réparation et de révision du marché des avions d'affaires et de l'aviation générale ont totalisé 12,4 milliards \$ en 2012<sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Selon un rapport intitulé *Global MRO Market : Forecast & Trends* publié par ICF SH&E en février 2013.

<sup>(2)</sup> Selon un rapport intitulé *Global MRO Market Economic Assessment* publié par l'Aeronautical Repair Station Association en mars 2013.

# ANALYSE DES RÉSULTATS

## Bonne croissance des revenus et marge RAI stable

### Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012 <i>retraité</i> <sup>(7)</sup>	2013	2012 <i>retraité</i> <sup>(7)</sup>
Revenus				
Fabrication				
Avions d'affaires	1 544 \$	1 448 \$	5 038 \$	4 590 \$
Avions commerciaux	467	375	1 248	1 115
Autres	184	133	550	521
Total fabrication	2 195	1 956	6 836	6 226
Services <sup>(1)</sup>	508	458	1 897	1 718
Autres <sup>(2)</sup>	170	183	652	684
Total des revenus	2 873	2 597	9 385	8 628
Coût des ventes	2 535	2 256	8 118	7 427
<b>Marge brute</b>	<b>338</b>	<b>341</b>	<b>1 267</b>	<b>1 201</b>
Charges de vente et d'administration	176	190	699	705
R et D	47	52	173	155
Autres charges (revenus) <sup>(3)</sup>	21	15	7	(26)
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(4)</sup></b>	<b>94</b>	<b>84</b>	<b>388</b>	<b>367</b>
Éléments spéciaux <sup>(5)</sup>	1	-	(30)	(23)
<b>RAII</b>	<b>93</b>	<b>84</b>	<b>418</b>	<b>390</b>
Amortissement <sup>(6)</sup>	74	75	267	242
<b>RAIIA<sup>(4)</sup></b>	<b>167 \$</b>	<b>159 \$</b>	<b>685 \$</b>	<b>632 \$</b>
<b>RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(4)</sup></b>	<b>168 \$</b>	<b>159 \$</b>	<b>655 \$</b>	<b>609 \$</b>
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge brute	11,8%	13,1%	13,5%	13,9%
RAII avant éléments spéciaux	3,3%	3,2%	4,1%	4,3%
RAII	3,2%	3,2%	4,5%	4,5%
RAIIA avant éléments spéciaux	5,8%	6,1%	7,0%	7,1%
RAIIA	5,8%	6,1%	7,3%	7,3%

(1) Comprennent les revenus liés aux pièces et services, aux activités de service du programme de multipropriété Flexjet et des programmes donnant droit à des heures de vol, 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) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles.

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

(5) Les éléments spéciaux pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013 ont trait à une dépréciation de 24 millions \$ liée à un arrêt de production prolongé du programme d'avion *Learjet 60*, contrebalancée en partie par un gain de 23 millions \$ à la vente des principaux actifs et des passifs connexes de nos activités de Flexjet. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013, les éléments spéciaux ont trait aussi à un gain de 31 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*. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, l'élément spécial a trait à un gain de 23 millions \$ à la suite de la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). Les deux gains fiscaux découlent de la résolution de litiges liés à des affaires similaires aux paliers du gouvernement fédéral et du gouvernement 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) Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails concernant le retraitement des chiffres de 2012.

## Revenus par région<sup>(1)</sup>

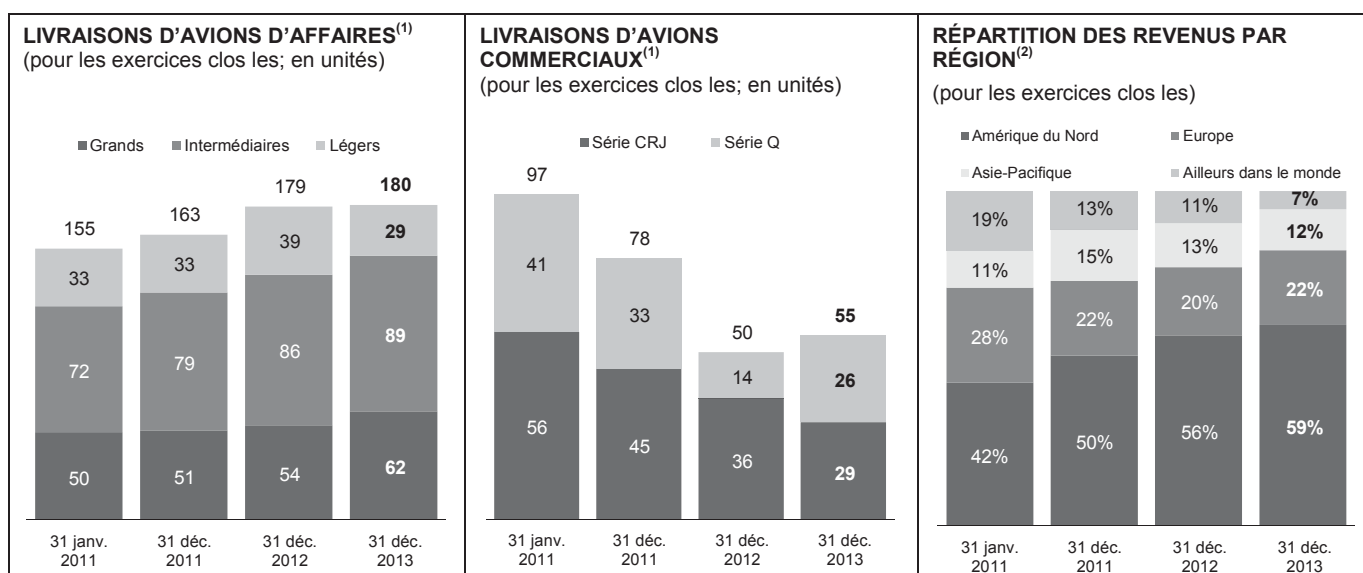
	Exercices clos les 31 décembre			
	2013		2012	
Amérique du Nord	5 503 \$	59%	4 811 \$	56%
Europe	2 036	22%	1 723	20%
Asie-Pacifique	1 170	12%	1 126	13%
Ailleurs dans le monde <sup>(2)</sup>	676	7%	968	11%
	<b>9 385 \$</b>	<b>100%</b>	<b>8 628 \$</b>	<b>100%</b>

<sup>(1)</sup> Les revenus sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

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

## Nombre total de livraisons d'avions

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
Avions d'affaires	60	60	180	179
Avions commerciaux	21	16	55	50
Avions amphibies	2	1	3	4
	<b>83</b>	<b>77</b>	<b>238</b>	<b>233</b>



<sup>(1)</sup> L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

<sup>(2)</sup> Les revenus sont attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

## Revenus de fabrication

L'augmentation de 239 millions \$ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- la hausse des revenus tirés des avions d'affaires (96 millions \$), du fait surtout de l'accélération de la comptabilisation des revenus différés liés au programme de multipropriété; et
- la hausse du nombre de livraisons d'avions commerciaux (92 millions \$), surtout de biréacteurs régionaux.

L'augmentation de 610 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- l'accroissement des revenus tirés des avions d'affaires (448 millions \$), ce qui s'explique principalement par la combinaison favorable de livraisons d'avions grands et intermédiaires par rapport aux livraisons d'avions d'affaires légers et par l'accélération de la comptabilisation des revenus différés liés au programme de multipropriété; et
- la hausse du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux, contrebalancée par une baisse du nombre de livraisons de biturbopropulseurs (133 millions \$).



## Revenus de services

L'augmentation de 50 millions \$ pour le quatrième trimestre est attribuable à l'accroissement des activités liées aux services de pièces et à l'entretien d'avions, contrebalancé en partie par la baisse des revenus des activités de services du programme de multipropriété Flexjet et des programmes donnant droit à des heures de vol.

L'augmentation de 179 millions \$ pour l'exercice est attribuable à l'accroissement des activités liées aux services de pièces et à l'entretien d'avions.

## Marge RAI

La marge RAI du quatrième trimestre clos le 31 décembre 2013 est demeurée inchangée par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir le détail des éléments spéciaux ci-après) pour le quatrième trimestre a augmenté de 0,1 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- la meilleure absorption de charges de vente et d'administration; et
- l'accélération de la comptabilisation des revenus différés liés au programme de multipropriété.

En partie contrebalancées par :

- la dépréciation des stocks à leur valeur nette de réalisation pour le programme d'avion *CSeries*<sup>(1)</sup> et la dépréciation plus élevée des stocks d'avions d'occasion; et
- la diminution des dommages-intérêts versés par les clients à l'annulation de commandes.

La marge RAI pour l'exercice clos le 31 décembre 2013 est demeurée inchangée par rapport à celle de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir le détail des éléments spéciaux ci-après) pour l'exercice a diminué de 0,2 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- la dépréciation des stocks à leur valeur nette de réalisation pour le programme d'avion *CSeries*<sup>(1)</sup> et l'augmentation de la dépréciation des stocks d'avions d'occasion;
- l'écart négatif net sur des provisions pour garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle comptabilisées dans les autres charges (revenus);
- la baisse des prix de vente nets d'avions d'affaires; et
- la diminution des dommages-intérêts reçus des clients à l'annulation de commandes.

En partie contrebalancés par :

- la meilleure absorption de charges de vente et d'administration plus faibles;
- la combinaison favorable des livraisons d'avions d'affaires grands et intermédiaires par rapport aux livraisons d'avions d'affaires légers;
- l'accélération de la comptabilisation des revenus différés liés au programme de multipropriété; et
- l'augmentation des marges tirées des services.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013, les éléments spéciaux ont respectivement eu une incidence négative 0,1 point de pourcentage et une incidence positive de 0,4 point de pourcentage sur la marge RAI. Les éléments spéciaux comptabilisés au quatrième trimestre ont trait à un gain de 23 millions \$ à la vente des principaux actifs et des passifs connexes de nos activités de Flexjet et à une dépréciation de 24 millions \$ pour le programme d'avion *Learjet 60* liée à un arrêt de production prolongé. L'élément spécial comptabilisé au deuxième trimestre a trait à un gain de 31 millions \$ par suite de 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.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, un élément spécial a eu une incidence positive de 0,2 point de pourcentage sur la marge RAI, lié à un gain de 23 millions \$ par suite de la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

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

## Les liquidités générées par nos activités ont en partie financé nos investissements importants dans le développement de produits

### Flux de trésorerie disponibles (utilisation)

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
		<i>retraité</i> <sup>(1)</sup>		<i>retraité</i> <sup>(1)</sup>
RAII	93 \$	84 \$	418 \$	390 \$
Éléments spéciaux	1	-	(30)	(23)
Amortissement	74	75	267	242
RAIIA avant éléments spéciaux	168	159	655	609
Autres éléments sans effet de trésorerie				
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	-	1	(1)	(2)
Charge (revenus) à base d'actions	(8)	2	5	3
Entrée de fonds liée aux éléments spéciaux	-	-	7	16
Variation nette des soldes hors caisse	518	690	308	478
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	678	852	974	1 104
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(591)	(575)	(2 213)	(1 971)
<b>Flux de trésorerie disponibles (utilisation)</b>	<b>87 \$</b>	<b>277 \$</b>	<b>(1 239) \$</b>	<b>(867) \$</b>

<sup>(1)</sup> Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails concernant le retraitement des chiffres de 2012.

La diminution de 190 millions \$ pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

- la variation nette négative d'un trimestre à l'autre des soldes hors caisse (172 millions \$) (se reporter à l'explication ci-après).

La diminution de 372 millions \$ pour l'exercice découle surtout :

- de l'accroissement des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (242 millions \$), attribuable à nos investissements importants soutenus dans le développement de produits; et
- de la variation nette négative d'un exercice à l'autre des soldes hors caisse (170 millions \$) (se reporter à l'explication ci-après).

En partie contrebalancés par :

- la hausse du RAIIA avant éléments spéciaux (46 millions \$).

### Variation nette des soldes hors caisse

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2013, les entrées de fonds de 518 millions \$ sont surtout attribuables à :

- la baisse des stocks de matières premières et de travaux en cours, surtout dans les catégories d'avions d'affaires légers et intermédiaires;
- l'accroissement des avances sur programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires; et
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

En partie contrebalancés par :

- l'accroissement des stocks de produits finis, en raison surtout des avions d'affaires ne faisant pas l'objet d'une commande ferme.

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012, les entrées de fonds de 690 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- l'augmentation des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du fait que le nombre de nouvelles commandes était supérieur au nombre de livraisons d'avions d'affaires et d'avions commerciaux; et
- la baisse des stocks de travaux en cours et de produits finis, surtout dans la catégorie des avions d'affaires légers et pour les avions d'affaires d'occasion.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013, les entrées de fonds de 308 millions \$ sont essentiellement attribuables à :

- l'augmentation des autres passifs, liée principalement aux contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques en cours de développement;
- l'augmentation des avances pour les programmes aéronautiques d'avions commerciaux et dans la catégorie des grands avions d'affaires; et
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

En partie contrebalancées par :

- l'accroissement des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des grands avions d'affaires et pour les biréacteurs régionaux;
- la hausse des autres actifs, principalement les charges payées d'avance et l'actif lié aux avantages de retraite; et
- l'accroissement des stocks de produits finis, en raison surtout des avions d'affaires ne faisant pas l'objet d'une commande ferme.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, les entrées de fonds de 478 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'augmentation des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du fait que le nombre de nouvelles commandes était supérieur au nombre de livraisons d'avions d'affaires et avions commerciaux;
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs; et
- la baisse des stocks d'avions d'affaires d'occasion.

En partie contrebalancées par :

- l'accroissement des stocks de travaux en cours, principalement pour les avions d'affaires.

## Investissements importants dans le développement de produits

### Investissements dans le développement de produits

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
Outillage des programmes <sup>(1)</sup>	490 \$	512 \$	1 983 \$	1 728 \$
Charges de R et D <sup>(2)</sup>	5	9	26	29
	<b>495 \$</b>	<b>521 \$</b>	<b>2 009 \$</b>	<b>1 757 \$</b>
En pourcentage des revenus de fabrication	<b>22,6%</b>	26,6%	<b>29,4%</b>	28,2%

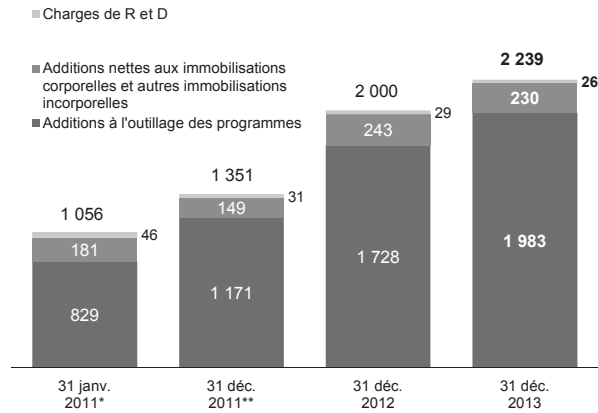
<sup>(1)</sup> Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques.

<sup>(2)</sup> À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques respectivement de 42 millions \$ et 147 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013 (respectivement 43 millions \$ et 126 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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

**DÉPENSES LIÉES AU DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS**

(pour les exercices clos les)

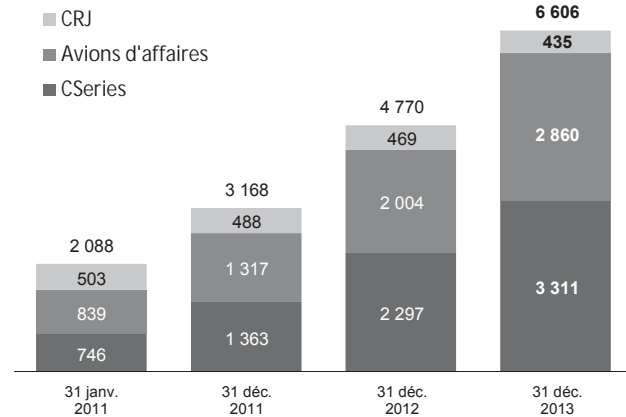


\* Retraités en raison de modifications de politiques et méthodes comptables.

\*\* L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois d'exploitation.

**OUTILLAGE DES PROGRAMMES AÉRONAUTIQUES<sup>(1)</sup>**

(aux)

<sup>(1)</sup> Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques totalisaient 609 millions \$ au 31 décembre 2013 (352 millions \$ au 31 décembre 2012, 178 millions \$ au 31 décembre 2011 et 99 millions \$ au 31 janvier 2011).

D'ici la MES du programme d'avion CS300, nous prévoyons que les coûts capitalisés à l'outillage des programmes aéronautiques CSeries augmenteront d'environ 750 millions \$ relativement aux dépenses liées au développement, et d'environ 300 millions \$ relativement aux coûts d'emprunt capitalisés.

Nous exécutons un processus d'examen approfondi avant même qu'un avion soit lancé en faisant évaluer tous les nouveaux programmes par le Comité de stratégie du portefeuille d'avions (CSPA). Composé de représentants de toutes les fonctions clés engagées, le CSPA veille à ce que nous soyons alignés en interne et aptes à tenir nos engagements à tous les échelons de l'organisation. Entre autres choses, cet examen confirme la disponibilité des ressources humaines et financières, la mise au point des nouvelles technologies et leur disponibilité à des fins de fabrication, et la solidité globale de l'analyse de rentabilité en imposant des lignes directrices de plus en plus strictes à mesure que le lancement d'un programme approche. Ce processus est exécuté en même temps que sont franchies les étapes du Système d'ingénierie de Bombardier avant le lancement (définition conceptuelle et préparation du lancement) et prend fin avec l'approbation du conseil d'administration de Bombardier, moment où nous commençons habituellement à capitaliser les dépenses engagées dans le développement de produits dans l'outillage des programmes.

Reconnaissant le caractère à long terme des activités de développement de produits et l'importance des ressources humaines et financières requises, nous suivons un processus par étape pour le développement de produits, nous concentrant sur la détermination précoce et l'atténuation des risques éventuels. Tous les programmes appliquent le Système d'ingénierie de Bombardier, au cœur du processus, tout au long du cycle de développement de produits. Le processus de développement de produits est constamment perfectionné pour y intégrer les leçons apprises de nos propres programmes et de l'industrie. Les étapes du processus sont décrites ci-après, et des jalons précis doivent être atteints avant qu'un produit puisse passer à l'étape suivante du développement. Ces jalons consistent en des examens de passage par des membres de divers paliers de gestion et des experts techniques en vue de prouver la faisabilité, l'acceptation de la clientèle et la performance financière. Concevoir des produits ayant des incidences environnementales minimales durant tout leur cycle de vie constitue le fondement de notre stratégie en matière de responsabilité de produits. En plus de notre approche en matière d'éco-conception, nous intégrons aussi des considérations sur la santé et la sécurité dans la conception de nos produits.

## NOTRE PROCESSUS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS

Étape		Description
Définition conceptuelle	JTAP	<b>Phase d'évaluation technique conjointe</b> – Examen préliminaire avec nos partenaires et fournisseurs éventuels en vue d'analyser les technologies souhaitées pour construire ou modifier un avion.
	JCDP	<b>Phase de définition conceptuelle conjointe</b> – 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.
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	<b>Phase conjointe de définition</b> – 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	<b>Phase de conception détaillée</b> – Préparation des dessins de fabrication détaillés et confirmation de la conception d'après la définition préliminaire de la conception effectuée 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 CS100 est passé à l'étape de la certification du produit, et le programme d'avion CS300 est en transition de la phase de conception détaillée à la phase de lancement de la définition du produit. La MES de l'avion CS100 est maintenant prévue pour la seconde moitié de 2015 et celle de l'avion CS300 suivra environ six mois après.	
Production et essais	<p>Le premier véhicule d'essais en vol (FTV1) a réalisé avec succès son vol inaugural le 16 septembre 2013, et a donc entrepris le programme complet d'essais en vol. Le FTV2 a réalisé avec succès son vol inaugural le 3 janvier 2014. Les résultats de performance initiaux des essais au sol et en vol correspondent à nos attentes et aucun changement de conception majeur ne s'est révélé nécessaire.</p> <p>Outre le FTV1 et le FTV2, les autres véhicules d'essais en vol en sont à divers stades de fabrication et d'assemblage et participeront au programme d'essais en vol au cours des prochains mois. De plus, les composants des véhicules d'essais en vol CS300 et des premiers avions de série CS100 sont à divers stades de fabrication.</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, et 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 <sup>(1)</sup> .
Installations	La construction de la chaîne d'assemblage final pour les programmes d'avions est en cours près de nos installations existantes de Mirabel, au Québec, au Canada. De plus, le 11 octobre 2013, nous avons officiellement inauguré notre usine de production d'ailes à Belfast, en Irlande du Nord, au R.-U., où l'assemblage des ailes en matériaux composites sera réalisé.

<sup>(1)</sup> 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 *Learjet 85* en est à l'étape de lancement de la définition du produit. Une mise à jour de la date de MES de l'avion *Learjet 85* sera fournie dès que notre examen des activités du vol inaugural à venir du FTV1 ainsi que du calendrier du programme d'essais en vol sera achevé.

Production et essais	La construction du FTV1 est achevée. La mise en œuvre des procédures d'essai de fonctionnement progresse comme prévu. Des essais du groupe auxiliaire de bord (APU) et des moteurs, ainsi que des essais de roulage à basse vitesse ont été réalisés avec succès. De plus, les essais de vibration et de commandes de vol au sol, des exigences de sécurité de vol, ont été effectués. À ce jour, les résultats des essais sont conformes aux attentes. Nous prévoyons faire la demande d'autorisation de vol d'essai auprès de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. sous peu.
	D'autres véhicules d'essais en vol sont à divers stades de fabrication et d'assemblage.
	Les essais structuraux visant la sécurité des vols ont été effectués au National Institute for Aviation Research (NIAR) au moyen de la plateforme de l'essai statique de cellule complète (CAST). À ce jour, les résultats sont conformes à nos attentes. Le NIAR, qui fait partie de l'Université d'État de Wichita, est un centre de recherche en aviation des É.-U. qui se spécialise dans les mises à l'essai de matériaux composites.
	Dans le cadre du programme de préparation technologique des structures en matériaux composites de Bombardier, nous continuons de valider et de certifier le processus de fabrication de notre technologie des matériaux composites avec la FAA des É.-U.
Fournisseurs	La fabrication des composants et leur livraison à la chaîne d'assemblage final par tous les fournisseurs sont déjà bien avancées. Les tests sur les bancs d'essai des fournisseurs visant la sécurité des vols sont achevés. Ces bancs d'essai servent d'abord à s'assurer que des essais critiques de la sécurité des systèmes sont réalisés pour des composants avant l'expédition des pièces prêtes pour les vols à la chaîne d'assemblage final de Wichita.
Installations	La chaîne d'assemblage final de Wichita et le nouveau hangar de production d'avions sont opérationnels. Des projets de construction d'autres installations, notamment des installations de peinture et un nouveau centre de livraison pour le soutien du programme d'avion <i>Learjet 85</i> , progressent.

## LES PROGRAMMES D'AVIONS *LEARJET 70* ET *LEARJET 75*

Les avions *Learjet 70* et *Learjet 75* ont été mis en service au quatrième trimestre de 2013.

Production et essais	Après avoir obtenu les certifications de la FAA des É.-U., les avions <i>Learjet 75</i> et <i>Learjet 70</i> ont respectivement été mis en service en novembre et décembre 2013.
----------------------	--

## LES PROGRAMMES D'AVIONS *GLOBAL 7000* ET *GLOBAL 8000*

Les programmes d'avions *Global 7000* et *Global 8000* sont passés à l'étape 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. Les activités liées à la définition de la conception de l'avion se déroulent comme prévu. 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.
	La production et l'assemblage du poste de pilotage et du fuselage arrière du FTV1 ont débuté.
Fournisseurs	Les principaux fournisseurs de composants structuraux s'affairent à produire 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. Le premier essai au sol complet du premier moteur en développement a commencé en juin 2013. Le système de propulsion intégré du nouveau moteur Passport 20 est mis au point par GE Aviation spécifiquement pour la nouvelle plateforme d'avions <i>Global</i> .

## 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 mise en service en 2014.

Production et essais	Le programme d'avion <i>Challenger 350</i> a été lancé en mai 2013. Le vol inaugural a été réalisé avec succès à bord d'un avion <i>Challenger 300</i> modifié équipé d'une suite avionique évoluée, de nouvelles ailettes de bout d'aile et de moteurs améliorés. Au 31 décembre 2013, les véhicules d'essai en vol ont effectué environ 75 % du programme d'essai en vol.
	La certification de l'aménagement intérieur a été obtenue le 19 décembre 2013, à bord d'un avion <i>Challenger 300</i> modifié. Le premier avion de série <i>Challenger 350</i> a réalisé avec succès son vol inaugural le 27 décembre 2013.

## Volume de livraisons d'avions d'affaires similaire à celui de l'exercice précédent

### Livraisons d'avions d'affaires

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
<b>Légers</b>				
<i>Learjet 40 XR/45 XR et Learjet 70/75</i>	18	11	19	24
<i>Learjet 60 XR</i>	2	8	10	15
<b>Intermédiaires</b>				
<i>Challenger 300</i>	13	13	55	48
<i>Challenger 605</i>	8	7	32	34
<i>Série Challenger 800</i>	2	2	2	4
<b>Grands</b>				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	17	19	62	54
	<b>60</b>	<b>60</b>	<b>180</b>	<b>179</b>

Le volume des livraisons d'avions d'affaires au quatrième trimestre est similaire à celui du quatrième trimestre de l'exercice précédent et reflète la transition aux avions *Learjet 75* et *Learjet 70*, mis respectivement en service en novembre et décembre 2013. Au cours de l'exercice 2013, le volume total des livraisons d'avions d'affaires a été similaire à celui de l'exercice précédent, en raison d'une augmentation du nombre de livraisons d'avions dans les catégories des biréacteurs d'affaires intermédiaires et grands, contrebalancée par une diminution du nombre de livraisons d'avions dans la catégorie des biréacteurs d'affaires légers. Comparativement aux prévisions, nous avons livré 10 avions d'affaires de moins au cours de l'exercice 2013, en raison surtout de la transition tardive aux avions *Learjet 75* et *Learjet 70*.

## Volume de livraisons d'avions commerciaux légèrement supérieur à celui de l'exercice précédent

### Livraisons d'avions commerciaux

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
CRJ700 NextGen	-	-	1	1
CRJ900 NextGen	11	2	18	5
CRJ1000 NextGen	-	5	7	8
<b>Biturbopropulseurs</b>				
Q400 NextGen	10	9	29	36
	<b>21</b>	<b>16</b>	<b>55</b>	<b>50</b>

Les volumes des livraisons d'avions commerciaux ont été supérieurs à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent, en raison surtout des livraisons d'avions CRJ900 NextGen liées aux commandes importantes reçues à l'exercice 2012. Les livraisons d'avions commerciaux correspondaient aux prévisions.

## Solides nouvelles commandes

### Total des commandes nettes d'avions

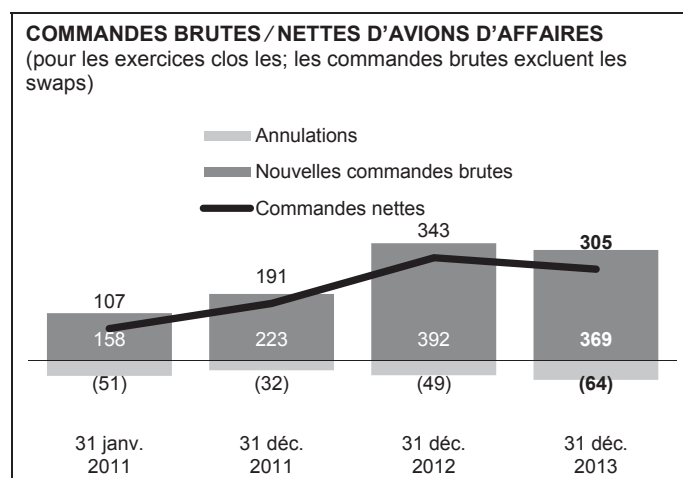
(en unités)	31 décembre 2013			31 décembre 2012		
	Commandes brutes	Annulations	Commandes nettes	Commandes brutes	Annulations	Commandes nettes
<b>Quatrièmes trimestres clos les</b>						
Avions d'affaires	231	(23)	208	141	(17)	124
Avions commerciaux	42	-	42	60	-	60
Avions amphibies	2	-	2	-	-	-
	<b>275</b>	<b>(23)</b>	<b>252</b>	<b>201</b>	<b>(17)</b>	<b>184</b>
<b>Exercices clos les</b>						
Avions d'affaires	369	(64)	305	392	(49)	343
Avions commerciaux	92	(11)	81	138	-	138
Avions amphibies	2	-	2	-	-	-
	<b>463</b>	<b>(75)</b>	<b>388</b>	<b>530</b>	<b>(49)</b>	<b>481</b>

### Avions d'affaires

De solides nouvelles commandes ont été enregistrées au quatrième trimestre de l'exercice 2013 dans toutes les catégories d'avions d'affaires, en raison surtout de deux commandes importantes, de Flexjet, LLC et d'un client préférant garder l'anonymat.

Nous avons enregistré un volume de nouvelles commandes nettes de 305 avions pour un ratio de nouvelles commandes sur livraisons de 1,7<sup>(1)</sup>, comparativement à 343 commandes nettes à l'exercice précédent.

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





Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours de l'exercice 2013 :

Client	Commande ferme	Valeur <sup>(1)</sup>	Options <sup>(2)</sup>
Flexjet, LLC (É.-U.)	25 <i>Learjet 75</i> 60 <i>Learjet 85</i> 20 <i>Challenger 350</i> 10 <i>Challenger 605</i>	2 400 \$	35 <i>Learjet 75</i> 65 <i>Learjet 85</i> 40 <i>Challenger 350</i> 10 <i>Challenger 605</i>
Client préférant garder l'anonymat	28 <i>Global</i> 10 <i>Challenger 605</i>	2 200 \$	-
Client préférant garder l'anonymat	12 <i>Global 8000</i>	804 \$	-
VistaJet (Suisse)	20 <i>Challenger 350</i>	518 \$	20 <i>Challenger 350</i>
Client préférant garder l'anonymat	5 <i>Challenger 300</i> 5 <i>Challenger 605</i>	280 \$	-
Client préférant garder l'anonymat	10 <i>Challenger 350</i>	259 \$	-

<sup>(1)</sup> Valeur de la commande ferme d'après les prix affichés.

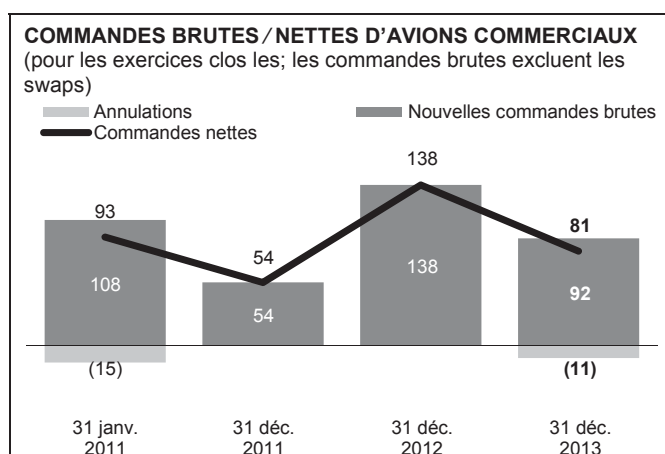
<sup>(2)</sup> Non incluses dans le carnet de commandes.

Après la fin de l'exercice, une commande ferme d'un client préférant garder l'anonymat a été signée pour 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, qui n'était pas incluse dans le carnet de commandes au 31 décembre 2013, totalise 537 millions \$.

## Avions commerciaux

### Commandes nettes d'avions commerciaux

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700 NextGen</i>	-	7	2	7
<i>CRJ900 NextGen</i>	33	40	25	48
<i>CRJ1000 NextGen</i>	-	-	3	18
<b>Biréacteurs commerciaux</b>				
<i>CS100</i>	-	-	(3)	5
<i>CS300</i>	5	10	37	10
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q400 NextGen</i>	4	3	17	50
	<b>42</b>	<b>60</b>	<b>81</b>	<b>138</b>



Au cours de l'exercice 2013, les commandes importantes suivantes ont été reçues :

Client	Commande ferme	Valeur <sup>(1)</sup>	Options <sup>(2)</sup>
Ilyushin Finance Co. (IFC) (Russie)	32 CS300	2 560 \$	10 CS300
American Airlines Group Inc. (É.-U.)	30 CRJ900 NextGen	1 420 \$	40 CRJ900 NextGen
Iraqi Airways (Irak)	5 CS300	387 \$	11 CS300
Arik Air (Nigeria)	3 CRJ1000 NextGen 4 Q400 NextGen	297 \$	-

<sup>(1)</sup> Valeur de la commande ferme d'après les prix affichés.

<sup>(2)</sup> Non incluses dans le carnet de commandes.

Au cours du premier trimestre de l'exercice 2013, nous avons résilié et retiré du carnet de commandes une commande de trois avions *C-Series* d'un client souhaitant garder l'anonymat, et ce, en raison de difficultés financières du client. Ce client avait aussi des options pour trois autres avions *C-Series*.

Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2013, nous avons résilié et retiré du carnet de commandes les commandes de deux clients pour un total de huit avions *CRJ900 NextGen* assorties d'options pour un total de quatre avions.

Au cours du troisième trimestre de l'exercice 2013, nous avons signé un protocole d'entente avec Rostec pour valider la possibilité de mettre en place une chaîne d'assemblage final de biturbopropulseurs *Q400 NextGen* en Russie, qui serait gérée par une coentreprise de BA et Rostec et serait complémentaire à nos activités de production de biturbopropulseurs *Q400 NextGen* existantes de Toronto, au Canada. Nous travaillons avec Rostec à l'élaboration d'ententes définitives à conclure en 2014, sous réserve des autorisations internes, gouvernementales et de tierces parties nécessaires, ainsi que d'autres conditions habituelles. Nous avons aussi signé des lettres d'intention pour un total de 100 biturbopropulseurs *Q400 NextGen* avec Rostec et IFC.

Après la fin de l'exercice, 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. Ces avions seront exploités par SaudiGulf Airlines, transporteur national nouvellement créé. D'après les prix affichés, la commande ferme est évaluée à 1,2 milliard \$ et pourrait passer à 2,0 milliards \$ si les 10 options sont converties en commandes fermes. La commande n'était pas incluse dans le carnet de commandes au 31 décembre 2013.

## Carnet de commandes record et solide ratio de nouvelles commandes sur livraisons

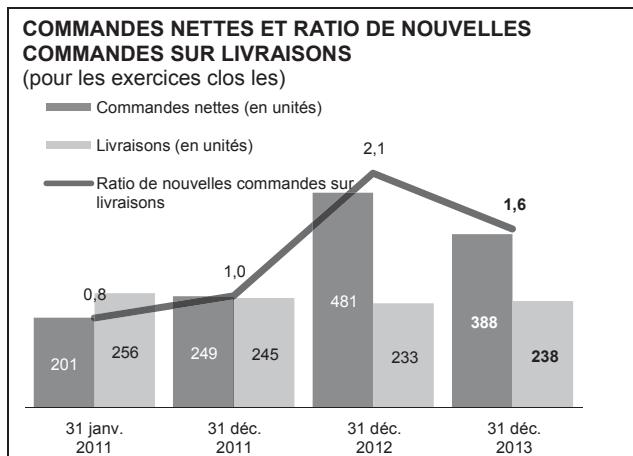
### Ratio de nouvelles commandes sur livraisons<sup>(1)</sup>

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
Avions d'affaires	3,5	2,1	1,7	1,9
Avions commerciaux	2,0	3,8	1,5	2,8
<b>Total</b>	<b>3,0</b>	<b>2,4</b>	<b>1,6</b>	<b>2,1</b>

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

Pour l'exercice 2013, le ratio de nouvelles commandes sur livraisons d'avions d'affaires reflète surtout un volume considérable de nouvelles commandes dans toutes les catégories d'avions d'affaires.

Le ratio de nouvelles commandes sur livraisons d'avions commerciaux pour l'exercice 2013 reflète surtout les commandes importantes reçues d'IFC et d'American Airlines Group Inc. pour respectivement 32 avions CS300 et 30 avions CRJ900 NextGen.



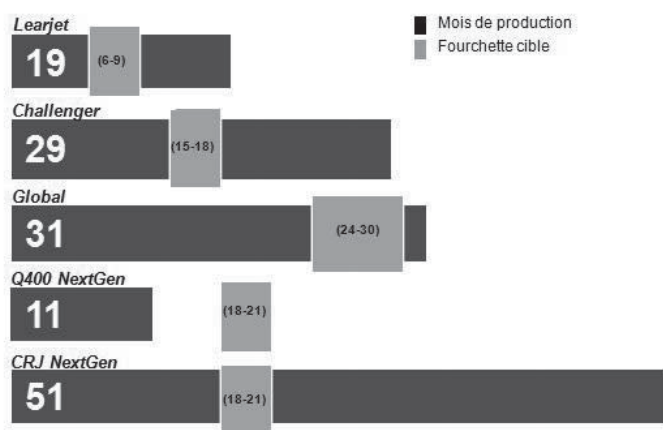
### Carnet de commandes

	<b>Aux</b>	
(en milliards de dollars)	31 décembre 2013	31 décembre 2012
Programmes d'avion	33,9 \$	29,5 \$
Ententes à long terme de maintenance et de soutien des pièces de rechange	2,9	2,8
Formation à l'aviation militaire	0,5	0,6
	<b>37,3 \$</b>	<b>32,9 \$</b>

Notre carnet de commandes tient compte d'un nombre de commandes nettes supérieur au nombre de livraisons dans toutes les catégories de biréacteurs d'affaires et d'une augmentation des nouvelles commandes nettes de la gamme d'avions C-Series, contrebalancée en partie par un nombre de nouvelles commandes inférieur au nombre de livraisons de biturbopropulseurs. 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<sup>(1)</sup>

(au 31 décembre 2013)



<sup>(1)</sup> Le nombre de mois de production est calculé en divisant le carnet de commandes en unités au 31 décembre 2013 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 décembre 2013		31 décembre 2012	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700 NextGen</i>	16	-	15	2
<i>CRJ900 NextGen</i>	60	73	53	42
<i>CRJ1000 NextGen</i>	35	22	39	22
<b>Biréacteurs commerciaux</b>				
<i>CS100</i>	63 <sup>(1)</sup>	49	66 <sup>(2)</sup>	52
<i>CS300</i>	119 <sup>(1)</sup>	93	82 <sup>(2)</sup>	72
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q400 NextGen</i>	26	90	38	101
	<b>319</b>	<b>327</b>	<b>293</b>	<b>291</b>

<sup>(1)</sup> Le total de 182 commandes comprend 80 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *CSeries*.

<sup>(2)</sup> Le total de 148 commandes comprend 83 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 182 avions de la part de 11 clients au 31 décembre 2013. À la date de publication de ce rapport, nous avons des commandes fermes signées et d'autres ententes<sup>(1)</sup> visant au total 445 avions *CSeries* avec 17 clients et exploitants, dont des commandes fermes de 201 appareils.

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

Les commandes conditionnelles, les options, les lettres d'intention et les droits d'achat importants suivants ne sont pas inclus dans notre carnet de commandes, puisqu'ils ne constituent pas des commandes fermes :

Client	Commande conditionnelle	Lettre d'intention	Options	Droits d'achat	Nombre total d'avions	Valeur <sup>(1)</sup>
Porter Airlines (Canada)	12 CS100		18 CS100	6 Q400 NextGen	30 CS100 6 Q400 NextGen	2 290 \$
CDB Leasing Co., Ltd (Chine)	5 CS100 10 CS300		5 CS100 10 CS300		10 CS100 20 CS300	2 070 \$
Rostec (Russie)		50 Q400 NextGen			50 Q400 NextGen	1 695 \$
Ilyushin Finance Co. (IFC) (Russie)		50 Q400 NextGen			50 Q400 NextGen	1 695 \$
Nantong Tongzhou Bay Aviation Industry Co., Ltd (Chine)		30 Q400 NextGen			30 Q400 NextGen	995 \$
China Express Airlines (Chine) <sup>(2)</sup>	5 CRJ900 NextGen		8 CRJ900 NextGen		13 CRJ900 NextGen	599 \$
Client préférant garder l'anonymat (Moyen-Orient et Afrique)		12 CRJ900 NextGen			12 CRJ900 NextGen	563 \$

<sup>(1)</sup> Valeur totale d'après les prix affichés.

<sup>(2)</sup> En plus d'une commande conditionnelle de cinq avions CRJ900 NextGen et d'options pour huit avions additionnels, China Express Airlines a aussi passé une commande ferme de trois avions CRJ900 NextGen en décembre 2013. Cette commande ferme était incluse dans notre carnet de commandes au 31 décembre 2013.

## Croissance de notre présence mondiale

En février 2013, la production dans nos installations de transition de Casablanca, au Maroc, a commencé. Les installations produisent actuellement des structures aéronautiques de petite taille, notamment des systèmes de commande de vol des avions de la série CRJ. En septembre 2013, nous avons célébré l'ouverture de la zone franche de Midparc Casablanca par une cérémonie d'inauguration des travaux tenue au site de nos futures installations de fabrication en présence du roi Mohammed VI du Maroc. La construction de notre usine permanente de fabrication au Maroc a débuté et les travaux devraient être terminés d'ici le milieu de l'année 2014.

En août 2013, une lettre d'intention a été signée avec un avionneur russe, Irkut Corporation, pour entamer des pourparlers préliminaires à propos du soutien à la clientèle de l'avion MC-21 d'Irkut. Cette lettre d'intention pourrait donner lieu à une entente de partenariat visant le soutien à la clientèle pour les avions MC-21 et CSeries en Russie ou dans d'autres marchés.

## Effectifs

### Nombre total d'employés

	31 décembre 2013	Aux 31 décembre 2012
Permanents <sup>(1)</sup>	32 400	31 400
Contractuels	5 300	4 100
	<b>37 700</b>	<b>35 500</b>
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	47%	47%

<sup>(1)</sup> Y compris les employés inactifs.

L'augmentation du nombre d'employés est principalement attribuable aux embauches liées aux programmes d'avions *CSeries*, *Global 7000*, *Global 8000* et *Learjet 85*, en partie contrebalancée par l'exclusion du nombre d'employés de Flexjet (800 employés de Flexjet au 31 décembre 2012) attribuable à la vente de nos activités de Flexjet. Notre stratégie à long terme de ressources humaines consiste à conserver une combinaison d'employés permanents et d'employés contractuels afin de permettre une flexibilité accrue en périodes de fluctuation, tout en assurant la stabilité de nos effectifs permanents.

En janvier 2014, nous avons annoncé une réduction de nos effectifs d'environ 1700 postes. Cette réduction de postes touche des employés permanents et des employés contractuels, surtout au Canada et aux É.-U., et se réalisera au cours des prochaines semaines. Une provision d'environ 20 millions \$ sera comptabilisée à cet égard au cours du premier trimestre de l'exercice 2014.

### Principales conventions collectives

Emplacement	Syndicat	Nombre approximatif d'employés permanents couverts au 31 décembre 2013	Expiration de la convention collective actuelle
Montréal	Section locale 712 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale	5 000	28 novembre 2014
Belfast	Unite the Union et General Machinists & Boilermakers	4 200	24 janvier 2015
Toronto	Travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile (TCA)	2 400	22 juin 2015
Centre de finition des avions <i>Global</i> de Montréal	Section locale 62 du Syndicat national de l'automobile, de l'aérospatiale, du transport et des autres travailleurs et travailleuses du Canada (TCA)	1 700	5 décembre 2016
Querétaro	Confederación de Trabajadores de México	900	30 avril 2014
Wichita	Section locale 639 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale	900	9 octobre 2017

# TRANSPORT

Les données exposées dans la présente section du rapport de gestion contiennent à la fois des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR et sont regroupées par segment de marché (matériel roulant, services, systèmes et signalisation), reflétant notre structure organisationnelle, et par région géographique (Europe, Amérique du Nord, Asie-Pacifique et Ailleurs dans le monde).

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 notre rapport de gestion de mieux comprendre les résultats et les tendances connexes de BT et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de nos activités. Le RAIL avant éléments spéciaux et le RAILA avant éléments spéciaux, tous deux avant éléments spéciaux, sont des mesures non conformes aux PCGR qui excluent des éléments qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement de base. Par conséquent, ces mesures non conformes aux PCGR procurent une information plus transparente aux fins de l'analyse des résultats et améliorent la comparabilité des résultats d'une période à l'autre tout en offrant une meilleure comparabilité avec les pairs.

		PAGE
<b>MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT</b>	Mesures clés et indicateurs connexes de rendement nous permettant d'évaluer nos progrès Nos résultats des quatre derniers exercices	<b>70</b>
<b>FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE</b>	Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats et de nos principaux événements	<b>71</b>
<b>PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS</b>	Ce que nous avons dit, ce que nous avons fait et ce qui s'en vient Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs	<b>72</b>
<b>INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE</b>	Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur nos activités	<b>74</b>
<b>ANALYSE DES RÉSULTATS</b>	Notre rendement financier pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013 Commandes, carnet de commandes et effectifs	<b>77</b>

Pour de l'information supplémentaire sur les produits et la stratégie de BT ainsi que sur l'industrie du rail et son marché, se reporter à la présentation Profil, stratégie et marché de BT disponible dans la section Profil du site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à [ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com).

## Modifications apportées à la présentation de nos résultats opérationnels des coentreprises

Par suite de l'adoption de l'IFRS 11, *Partenariats*, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, nous utilisons la méthode de la mise en équivalence pour comptabiliser nos participations dans les coentreprises et présentons notre quote-part du résultat net provenant des coentreprises dans un seul poste, nette des impôts, aux résultats opérationnels. Avant l'adoption de l'IFRS 11, notre quote-part des revenus et charges des coentreprises a été consolidée poste par poste aux résultats opérationnels à l'aide de la méthode de la consolidation proportionnelle. L'IFRS 11 a été adoptée rétrospectivement et les données comparatives ont été retraitées.

Par suite de l'application de la méthode de la mise en équivalence, certaines transactions entre nous et nos coentreprises, comme les ventes intersociétés, ne sont plus éliminées, mais les transactions engagées par nos coentreprises ne sont pas incluses dans chaque poste. Par conséquent, nos revenus comprennent les ventes entre nous et nos coentreprises, mais excluent les ventes de nos coentreprises à leurs clients finaux. Un autre effet de cette modification est que nous présentons nos nouvelles commandes et notre carnet de commandes sur une base conforme à la présentation de nos revenus, c.-à-d. que nos nouvelles commandes et notre carnet de commandes comprennent des commandes fermes entre nous et nos coentreprises, mais excluent notre quote-part des nouvelles commandes et du carnet de commandes de nos coentreprises. Ce changement de présentation a une incidence sur la manière dont les résultats de nos coentreprises sont présentés dans le rapport de gestion, mais n'en a aucune sur les aspects financiers de nos activités sous-jacentes.

## MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

Le tableau ci-dessous résume nos mesures clés et indicateurs connexes de rendement les plus pertinents.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
<b>Croissance et position en regard de la concurrence</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs.</li> <li>• Ratio de nouvelles commandes sur revenus, comme indicateur des revenus futurs.</li> <li>• Revenus et diversification géographique des revenus, comme mesures de la croissance et de la durabilité de notre position en regard de la concurrence.</li> <li>• Position sur le marché, comme mesure de notre position en regard de la concurrence.</li> </ul>
<b>Rentabilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RAI, marge RAI, RAI avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> et marge RAI avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup>, comme mesures du rendement.</li> </ul>
<b>Liquidités</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup>, comme mesure de la génération de liquidités.</li> </ul>
<b>Satisfaction de la clientèle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Divers indicateurs de satisfaction de la clientèle, concentrés sur les quatre dimensions principales : ventes et prix, orientation client, exécution de projet et offre de produits.</li> </ul>
<b>Exécution</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation d'étapes importantes dans le développement et la livraison de produits, comme mesure d'une exécution sans faille.</li> <li>• Atteinte des cibles en matière d'engagement et d'habilitation, comme mesure de l'engagement et de la motivation des employés.</li> </ul>

En 2013, la rémunération incitative de nos employés était liée à l'atteinte de résultats cibles, fondés sur le RAI avant éléments spéciaux, les flux de trésorerie disponibles et l'engagement des employés.

### Sommaire des quatre derniers exercices

Pour les exercices clos les et aux	31 décembre 2013	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 janvier 2011
		<i>retraité</i> <sup>(4)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(4)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(4)</sup>
Revenus				
Matériel roulant	5 511 \$	5 071 \$	6 412 \$	5 991 \$
Services	1 596	1 437	1 409	1 308
Systèmes et signalisation	1 659	1 278	1 489	1 390
	<b>8 766 \$</b>	<b>7 786 \$</b>	<b>9 310 \$</b>	<b>8 689 \$</b>
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	8,8 \$	9,2 \$	9,5 \$	13,9 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,0	1,2	1,0	1,6
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	32,4 \$	32,0 \$	30,1 \$	31,5 \$
RAI	505 \$	276 \$	675 \$	652 \$
Marge RAI	5,8%	3,5%	7,3%	7,5%
RAI avant éléments spéciaux <sup>(1)(2)</sup>	505 \$	439 \$	675 \$	652 \$
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(1)(2)</sup>	5,8%	5,6%	7,3%	7,5%
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) <sup>(1)</sup>	668 \$	488 \$	(296) \$	586 \$
Nombre d'employés <sup>(3)</sup>	<b>38 500</b>	36 000	36 200	34 900

<sup>(1)</sup> Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR de la section Sommaire pour les définitions de ces indicateurs. Se reporter à la rubrique Analyse des résultats pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.

<sup>(2)</sup> Les éléments spéciaux pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012 comportent des frais de restructuration de 119 millions \$ liés à la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et à la réduction du personnel direct et indirect d'environ 1200 employés à l'échelle mondiale; une perte de couverture de change de 25 millions \$; et une perte de 19 millions \$ liée à des inondations dans le New Jersey, aux É.-U.

<sup>(3)</sup> Y compris les employés contractuels et les employés inactifs.

<sup>(4)</sup> Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails concernant le retraitement des chiffres des exercices antérieurs.

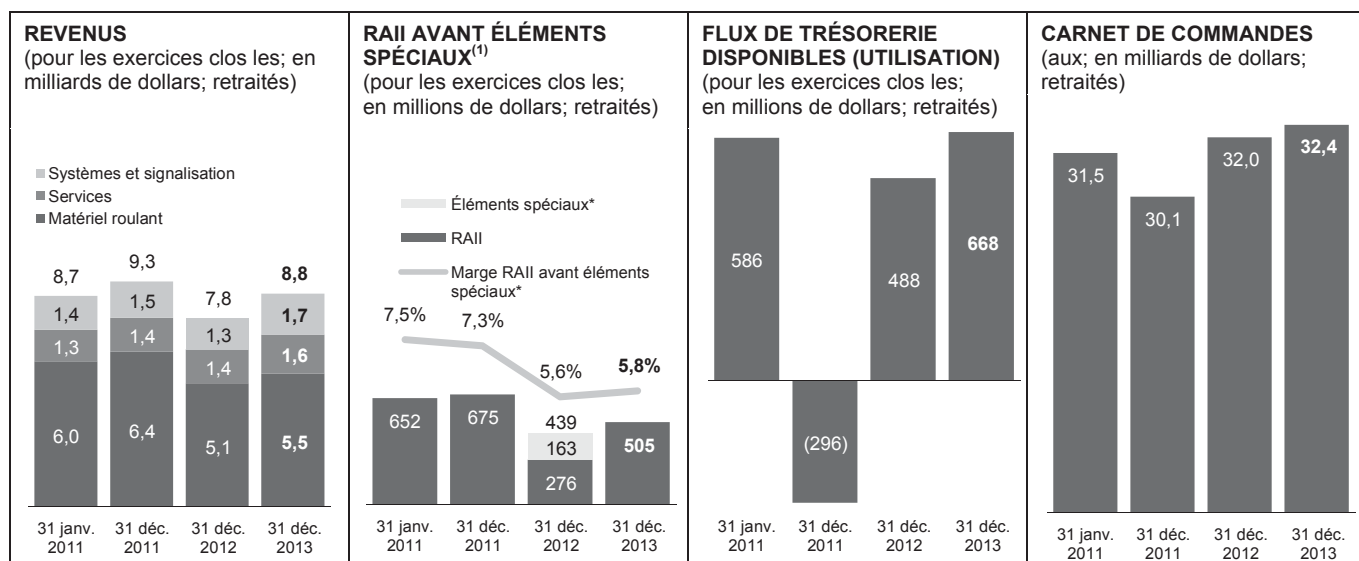


## FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

### Amélioration des revenus et solide carnet de commandes

REVENUS	MARGE RAI	FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES <sup>(1)</sup>	NOUVELLES COMMANDES	CARNET DE COMMANDES
<b>8,8 milliards \$</b>	<b>5,8 %</b>	<b>668 millions \$</b>	<b>8,8 milliards \$</b>	<b>32,4 milliards \$</b>

RÉSULTATS	<ul style="list-style-type: none"> <li>Revenus de 8,8 milliards \$, une hausse de 11 %, excluant les incidences des taux de change, par rapport à 7,8 milliards \$ pour l'exercice précédent.</li> <li>RAI de 505 millions \$, ou 5,8 % des revenus, en regard de 276 millions \$, ou 3,5 %, pour l'exercice précédent.</li> <li>RAI avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> de 505 millions \$, ou 5,8 % des revenus, en regard de 439 millions \$, ou 5,6 %, pour l'exercice précédent.</li> <li>RAIA avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> de 629 millions \$, ou 7,2 % des revenus, en regard de 561 millions \$, ou 7,2 %, pour l'exercice précédent.</li> <li>Flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup> de 668 millions \$, contre 488 millions \$ pour l'exercice précédent.</li> <li>Nouvelles commandes totalisant 8,8 milliards \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0), comparativement à 9,2 milliards \$ pour l'exercice précédent.</li> <li>Solide carnet de commandes de 32,4 milliards \$ au 31 décembre 2013, comparativement à 32,0 milliards \$ au 31 décembre 2012.</li> </ul>
-----------	--



<sup>(1)</sup> Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR de la section Sommaire pour les définitions de ces indicateurs. Se reporter à la rubrique Analyse des résultats pour les rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS.

\* Les éléments spéciaux pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012 comportent des frais de restructuration de 119 millions \$ liés à la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et à la réduction du personnel direct et indirect d'environ 1200 employés à l'échelle mondiale; une perte de couverture de change de 25 millions \$; et une perte de 19 millions \$ liée à des inondations dans le New Jersey, aux É.-U.

- Des contrats importants ont été signés dans l'ensemble des segments de produits et des régions. Se reporter au tableau des commandes importantes dans l'Analyse des résultats pour plus d'information.
- Nous sommes entrés sur le marché florissant des tramways en Chine par l'entremise de notre entente de licence de technologie, avec CSR Nanjing Puzhen Rolling Stock Co. Ltd. (CSR Puzhen). CSR Puzhen a remporté des commandes de 18 tramways à plancher bas et de 15 tramways à plancher bas sans caténaire pour lesquelles nous agirons à titre de fournisseur clé. Avec notre soutien, CSR Puzhen construira ces tramways selon notre technologie *FLEXITY 2*.
- Nous avons conclu des accords avec Uralvagonzavod (UVZ), fabricant de produits ferroviaires russe, en établissant un partenariat pour le développement conjoint de métros pour la CEI, et avec la Russian First Locomotive Company (FLC) pour développer et produire des locomotives en Russie.
- Le 10 avril 2013, le train à très grande vitesse *ZEFIRO 380* a atteint 385 km/h pendant des essais effectués en Chine, soit la vitesse la plus rapide de l'histoire de BT.
- Le 3 juin 2013, M. Lutz Bertling a remplacé M. André Navarri au poste de président et chef de l'exploitation de BT.
- Après la fin de l'exercice, nous avons franchi les étapes qui suivent qui permettront d'accroître notre carnet de commandes :
  - Dans le cadre d'un consortium, nous avons signé un d'une valeur de 4,1 milliards \$ avec l'État du Queensland, en Australie, pour le « projet de matériel roulant de prochaine génération ». Notre part du contrat, soit la livraison de 75 rames automotrices électriques, la construction d'installations d'entretien spécialisées et des services d'entretien sur une période de 30 ans, s'élève à 2,7 milliards \$;
  - La société de transport BART (Bay Area Rapid Transit District) de San Francisco aux É.-U. a levé une option pour 365 voitures sur rail additionnelles, d'une valeur de 639 millions \$, portant ainsi les commandes fermes à 775 voitures pour une valeur totale de 1,5 milliard \$; et
  - Transport for London (TfL) et le Department for Transport, R.-U. nous ont avisés de leur intention de nous accorder un contrat pour Crossrail. Le contrat visé entre TfL et BT porte sur la fourniture, la livraison et l'entretien de 65 trains et un nouvel entrepôt à Old Oak Common.

## PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Ce que nous avons dit	Ce que nous avons fait	Ce qui s'en vient <sup>(1)</sup>
<b>Rentabilité</b>	Notre date cible pour atteindre une marge RAIL de 8 % a été repoussée jusqu'en 2014.	RAIL de 5,8 %.	Bien qu'une marge RAIL de 8 % demeure notre objectif, nous prévoyons une marge RAIL d'environ 6 % en 2014 alors que nous nous concentrons sur l'amélioration de l'exécution des contrats.
<b>Liquidités</b>	Maintenir l'alignement des flux de trésorerie disponibles sur le RAIL, bien qu'ils puissent varier considérablement d'un trimestre à l'autre.	Flux de trésorerie disponibles <sup>(2)</sup> de 668 millions \$, supérieurs au RAIL de 505 millions \$.	Nous prévoyons, de façon générale, l'alignement des flux de trésorerie disponibles sur le RAIL, bien qu'ils puissent varier considérablement d'un trimestre à l'autre.
<b>Croissance et nouvelles commandes</b>	À l'exclusion de l'incidence des taux de change, les revenus en 2013 devraient être plus élevés qu'en 2012, avec une croissance juste sous la barre de 10 %.  Maintenir un ratio de nouvelles commandes sur revenus autour de 1,0, au rythme de l'évolution du marché.	Croissance des revenus de 11 % excluant l'incidence des taux de change.  Ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0.	À l'exclusion de l'incidence des taux de change, les revenus en 2014 devraient être plus élevés qu'en 2013, avec une croissance d'environ 5 %.  Pour l'exercice 2014, nous prévoyons un ratio de nouvelles commandes sur revenus supérieur à 1,0.

<sup>(1)</sup> Voir Énoncés prospectifs ci-dessous.

<sup>(2)</sup> Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR de la section Sommaire pour les définitions de ces indicateurs.

## Nous avons jeté les bases d'une rentabilité durable

Notre important volume de commandes dans l'ensemble des segments et des régions témoigne de la confiance soutenue de nos clients en nos produits et services novateurs.

Nous avons clos l'exercice avec un carnet de commandes bien garni de 32,4 milliards \$. En 2013, nous avons enregistré une augmentation modeste de la marge RAI avant éléments spéciaux en raison d'une meilleure absorption des charges de vente et d'administration et de R et D plus faibles, tandis que nous connaissions une baisse de la marge brute totale dans le segment du matériel roulant découlant de la poursuite de difficultés d'exécution dans quelques contrats importants.

Pour résoudre ces difficultés d'exécution, nous créons une fonction centralisée de conception et de développement de produits et intensifions la R et D en amont. Ces mesures, combinées à une part plus importante d'options dans les nouvelles commandes, réduiront les risques d'exécution en augmentant la standardisation des produits, entraînant ainsi l'utilisation accrue de technologies et de processus reconnus dans les contrats.

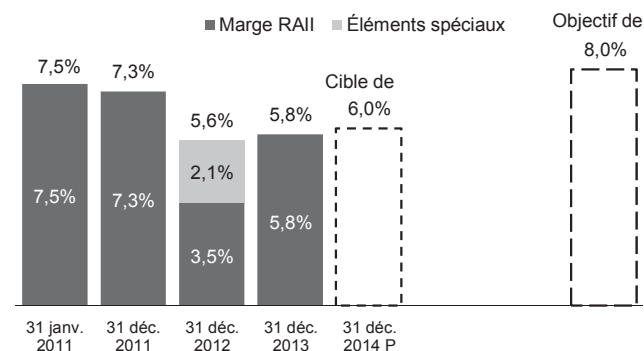
Notre capacité de gestion de projet demeure une composante déterminante en vue d'atteindre nos objectifs de marge RAI. Selon notre système d'exploitation Bombardier BOS, nous avons bien progressé dans notre approche d'exploitation à valeur ajoutée, laquelle soutient les objectifs continus d'amélioration de l'exécution et de réduction des coûts. Nous intensifions maintenant ces efforts en adoptant des initiatives du programme Système atteindre l'excellence (SAE) de BA.

De plus, nous avons mis en place une nouvelle structure organisationnelle le 1<sup>er</sup> janvier 2014 pour accorder plus d'importance à la gestion de projets, réduire les échelons hiérarchiques et les coûts indirects, accélérer la prise de décision, mettre en place des processus à plus grande valeur ajoutée et favoriser en amont le développement des produits et leur standardisation. Ces mesures devraient aussi réduire considérablement les risques d'exécution.

La nouvelle structure organisationnelle de BT est une initiative qui vise à assurer notre compétitivité à long terme et à améliorer notre structure de coûts. Notre engagement à soutenir la clientèle et à exécuter sans faille nos contrats demeure notre priorité. Nous continuons à viser une marge RAI de 8 % et, selon notre carnet de commandes et nos perspectives de nouvelles commandes, nous sommes d'avis que cet objectif peut être atteint.

### ÉVOLUTION DE LA MARGE RAI

(marge RAI avant éléments spéciaux et objectif de marges RAI; retraités)



#### Leviers

- Se concentrer sur une exécution sans faille.
- Tirer parti de notre capacité de gestion de projet.
- Continuer de réduire les coûts (charges de vente et d'administration).
- Tirer parti de notre présence mondiale (marchés établis et marchés émergents).

Les éléments spéciaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 comprennent des frais de restructuration de 119 millions \$; une perte de couverture de change de 25 millions \$; et une perte de 19 millions \$ liée à des inondations.

### Énoncés prospectifs

Les énoncés prospectifs<sup>(1)</sup> de cette section du rapport de gestion sont fondés sur :

- notre carnet de commandes actuel;
- la réalisation des appels d'offres à venir et notre capacité à les remporter;
- l'exécution normale des contrats et la poursuite du déploiement et de la mise en œuvre des principales initiatives, surtout celles liées aux réductions de coûts, dont les initiatives d'amélioration de l'exploitation;
- un niveau soutenu de dépenses publiques; et
- la capacité de notre bassin de fournisseurs à soutenir l'exécution de nos projets.

<sup>(1)</sup> Se reporter aussi à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

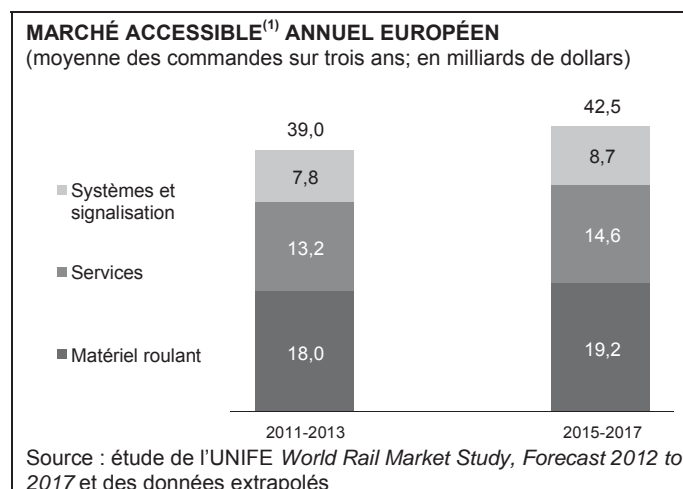
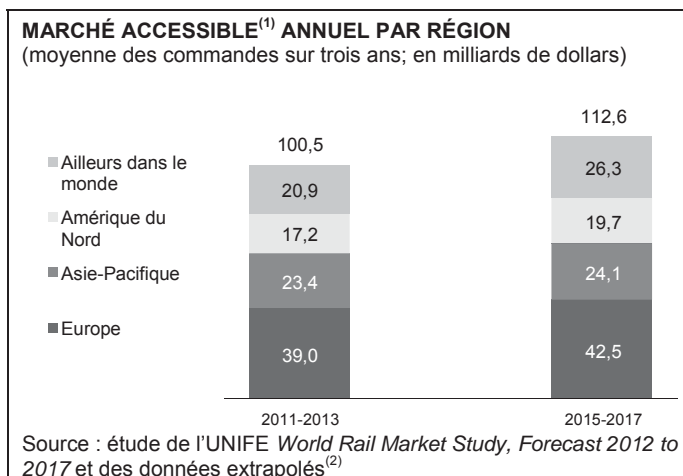
# INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

## Solidité continue du secteur ferroviaire et perspectives encourageantes

Au cours des dernières années, l'industrie ferroviaire a fait preuve de résilience malgré l'incertitude économique. Le marché du rail a continué à enregistrer un fort taux de commandes, montrant qu'il est moins touché par la volatilité à court terme que d'autres industries.

Au cours des prochaines années, nous continuons à prévoir une intensification du niveau d'activités dans nos marchés accessibles<sup>(1)</sup> tandis que les inducteurs fondamentaux du secteur du rail, comme la tendance mondiale à l'urbanisation et un besoin grandissant de mobilité, demeurent positifs. La demande soutenue de solutions de transport par rail, comme en témoignent aujourd'hui la concrétisation de plans d'investissement qui seront déployés au cours des trois prochaines années, est attendue<sup>(2)</sup>. De nombreux projets clés en main dans les marchés émergents de même que des projets importants de remplacement de parcs dans des marchés matures constituent des indicateurs encourageants de la croissance continue de l'industrie.

En **Europe**, le marché du transport sur rail est demeuré très dynamique en 2013, mené par des contrats importants accordés en Allemagne, en France, en Suède et au R.-U. L'incertitude économique qui touche encore quelques pays européens, comme la Grèce, l'Espagne et le Portugal n'ont pas de répercussions importantes sur BT, puisqu'ils ne font pas partie de nos marchés principaux. De plus, les exploitants européens ont enregistré une croissance tant dans le transport de marchandises que dans le transport de passagers. Nous produisons des locomotives pour le transport de marchandises par rail, le seul mode de transport de marchandises actuellement en croissance, qui récupère après une chute marquée en 2008<sup>(3)</sup>. Le transport de passagers non urbain et le transport urbain par métro et tramway n'ont cessé d'augmenter depuis 1995, hormis la légère diminution du transport de passagers non urbain enregistrée en 2009. Ces données montrent la stabilité et la résilience dont fait preuve le marché européen du transport sur rail de passagers.



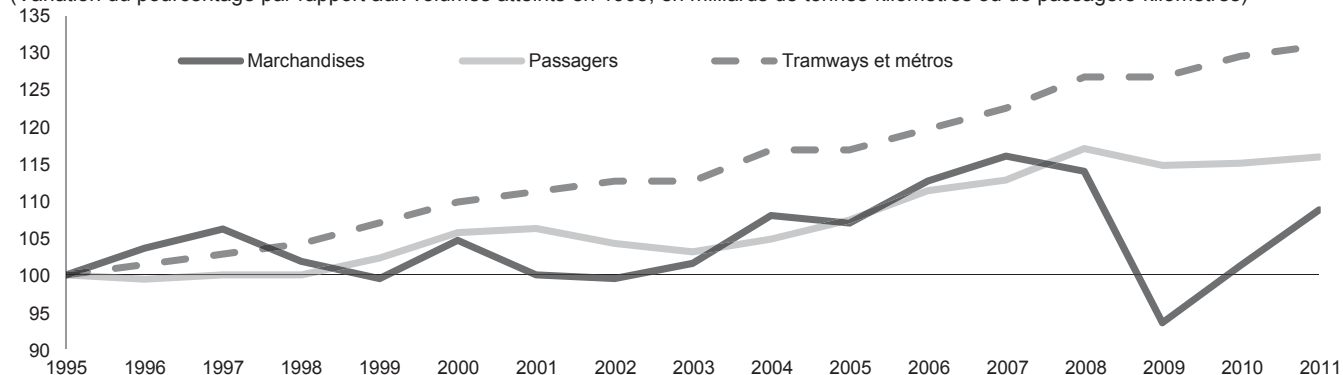
<sup>(1)</sup> Notre marché accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Notre marché accessible exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

<sup>(2)</sup> Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2012 to 2017*, publiée en septembre 2012 pour nos marchés accessibles seulement. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans d'après un sondage effectué dans les 50 plus grands marchés du rail du monde. Les montants de l'UNIFE sont publiés en euros. Un taux de change de 1 € = 1,33746 \$, le taux de change moyen cumulatif pour la période 2011-2013 a été utilisé pour convertir tous les montants. Les montants pour la période 2011-2013 ont été extrapolés à partir des données de l'UNIFE pour 2009-2011 et 2012-2014.

<sup>(3)</sup> Selon les dernières données disponibles selon *EU transport in figures – Statistical pocketbook 2013*. Pour les 27 États membres de l'Union européenne avant le 1<sup>er</sup> juillet 2013.

## PERFORMANCE DU TRANSPORT SUR RAIL DANS 27 PAYS DE L'UE 1995-2011

(Variation du pourcentage par rapport aux volumes atteints en 1995, en milliards de tonnes-kilomètres ou de passagers-kilomètres)



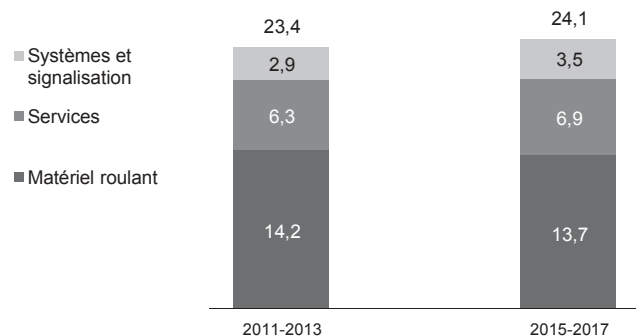
Source : Dernières données disponibles selon *EU transport in figures – Statistical pocketbook 2013*. Pour les 27 États membres de l'Union européenne avant le 1<sup>er</sup> juillet 2013.

Nous continuons d'être bien positionnés pour une croissance future en Europe occidentale, qui demeure notre plus grand marché. Plusieurs grands projets sont planifiés au cours des prochaines années, sur tout le continent et dans différents segments de marché, comme une nouvelle ligne ferroviaire de banlieue pour Londres, plusieurs projets de métro à Paris et à Londres, et des trains de banlieue et des trains régionaux en Allemagne, en Belgique et en Hollande.

Le marché **Asie-Pacifique** a enregistré une croissance dynamique au cours des dernières années, menée principalement par des commandes importantes en Chine dans les segments grande vitesse et très grande vitesse et les perspectives demeurent positives, ce qui confirme l'engagement solide de la région en matière d'investissement dans le transport sur rail.

En Chine, de nouvelles commandes de trains à grande vitesse et de véhicules légers sur rail sont attendues dans un proche avenir, et il existe un potentiel de croissance additionnelle avec l'ouverture de nouveaux segments de matériel roulant, comme le segment des trains de banlieue. Nous prévoyons aussi de nouvelles possibilités qui devraient être attribuées dans les segments grandissants de la signalisation et des services dans les années à venir.

### MARCHÉ ACCESSIBLE<sup>(1)</sup> ANNUEL EN ASIE-PACIFIQUE (moyenne des commandes sur trois ans, en milliards de dollars)



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2012 to 2017* et des données extrapolés

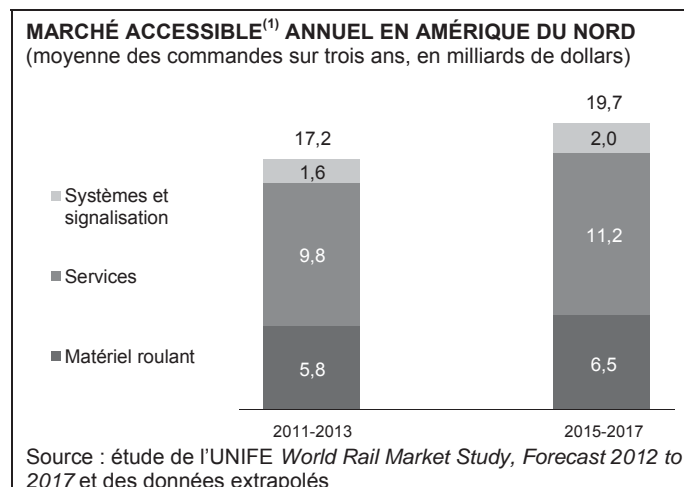
La récente commande importante de l'État du Queensland en Australie prouve l'engagement qu'ont les autorités australiennes d'installer de nouveaux systèmes ferroviaires.

En Inde, plusieurs projets ferroviaires sont planifiés et le potentiel du marché demeure très attrayant, même si les dates de réalisation effectives sont parfois difficiles à prévoir. La demande en Inde est principalement menée par le segment actif du transport en commun et celui des locomotives de même que par des projets de trains régionaux.

En Asie du Sud-Est, nous prévoyons la poursuite de la croissance des investissements ferroviaires, sous l'impulsion principalement des projets de métro dans les grandes zones urbaines où il existe un fort besoin de mobilité en raison de l'urbanisation rapide.

<sup>(1)</sup> Notre marché accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Notre marché accessible exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

Le marché du transport sur rail **nord-américain** devrait enregistrer des tendances positives après un niveau d'activité élevé au cours des dernières années. Dans le transport en commun, des commandes pour du transport sur rail ont été passées pour renouveler les parcs des services de banlieue et des centres urbains à l'échelle du Canada et des États-Unis. À l'avenir, les projets de trains urbains (métros, véhicules légers sur rail et trains de banlieue) devraient se poursuivre. De plus, le déploiement de nouvelles normes de signalisation aux É.-U. devrait entraîner une vague d'investissements dans le pays. Enfin, à long terme, nous continuons à voir le potentiel de couloirs à très grande vitesse, et à surveiller ces projets. Au Mexique, de nouvelles possibilités pointent à l'horizon, particulièrement pour le transport urbain dans plusieurs villes, des solutions de transport léger sur rail jusqu'aux métros et aux trains de banlieue.



Dans la région **Ailleurs dans le monde<sup>(2)</sup>**, la croissance des investissements dans le transport sur rail est menée par des projets à venir dans toutes les régions. La construction de nouveaux systèmes de rail et le remplacement des parcs vieillissants se poursuivent.

En Amérique du Sud, le Brésil demeure le marché le plus important. Les Jeux olympiques de 2016 à Rio de Janeiro entraînent de nouveaux investissements pour des solutions de transport sur rail, mais aussi d'autres pays, comme le Pérou, le Chili et la Colombie investissent également dans de nouveaux systèmes de transport urbain ou modernisent les systèmes existants.

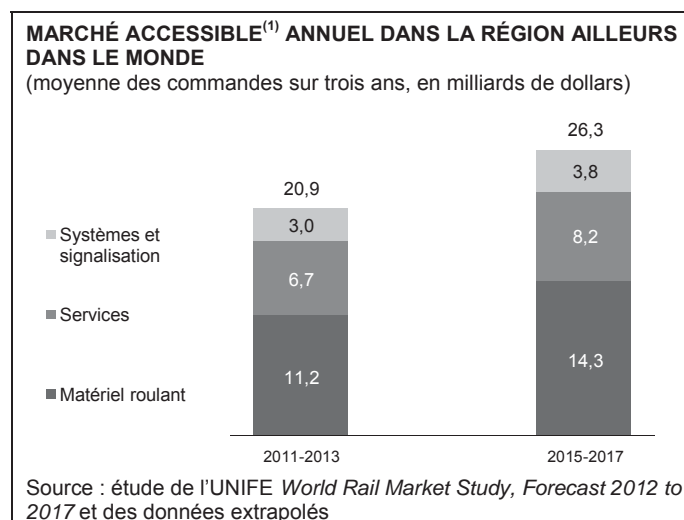
En Afrique du Sud, d'autres possibilités visant les locomotives surgiront, tandis que le gouvernement poursuit son programme de modernisation du réseau ferroviaire. En Afrique du Nord, les investissements publics devraient croître dans tous les segments au cours des prochaines années, particulièrement en Égypte, au Maroc et en Tunisie.

Au Moyen-Orient, la Coupe du Monde de la FIFA 2022 au Qatar amène de nouveaux investissements dans des solutions de transport sur rail, tandis que d'autres pays de la région modernisent aussi leurs systèmes de transport.

Dans la CEI, particulièrement en Russie, la modernisation des parcs et infrastructures vieillissants se poursuit et représente un potentiel de marché important dans tous les segments.

<sup>(1)</sup> Notre marché accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Notre marché accessible exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

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



# ANALYSE DES RÉSULTATS

## Augmentation des revenus et des flux de trésorerie disponibles

### Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012 <i>retraité</i> <sup>(8)</sup>	2013	2012 <i>retraité</i> <sup>(8)</sup>
Revenus				
Matériel roulant <sup>(1)</sup>	1 480 \$	1 290 \$	5 511 \$	5 071 \$
Services <sup>(2)</sup>	450	414	1 596	1 437
Systèmes et signalisation <sup>(3)</sup>	521	324	1 659	1 278
Total des revenus	2 451	2 028	8 766	7 786
Coût des ventes	2 163	1 796	7 540	6 626
<b>Marge brute</b>	<b>288</b>	<b>232</b>	<b>1 226</b>	<b>1 160</b>
Charges de vente et d'administration	175	168	718	737
R et D	36	51	120	144
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(17)	(61)	(119)	(153)
Autres charges (revenus) <sup>(4)</sup>	2	(6)	2	(7)
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(5)</sup></b>	<b>92</b>	<b>80</b>	<b>505</b>	<b>439</b>
Éléments spéciaux <sup>(6)</sup>	-	163	-	163
<b>RAII</b>	<b>92</b>	<b>(83)</b>	<b>505</b>	<b>276</b>
Amortissement <sup>(7)</sup>	32	32	124	122
<b>RAIIA<sup>(5)</sup></b>	<b>124 \$</b>	<b>(51) \$</b>	<b>629 \$</b>	<b>398 \$</b>
<b>RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(5)</sup></b>	<b>124 \$</b>	<b>112 \$</b>	<b>629 \$</b>	<b>561 \$</b>
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge brute	11,8%	11,4%	14,0%	14,9%
RAII avant éléments spéciaux	3,8%	3,9%	5,8%	5,6%
RAII	3,8%	(4,1%)	5,8%	3,5%
RAIIA avant éléments spéciaux	5,1%	5,5%	7,2%	7,2%
RAIIA	5,1%	(2,5%)	7,2%	5,1%

(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 fabriqués par nos autres divisions.

(4) Comptent i) les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations); et ii) les (gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles sauf lorsque ces éléments sont présentés comme des éléments spéciaux.

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

(6) Les éléments spéciaux pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012 comprennent des frais de restructuration de 119 millions \$ liés à la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et à la réduction du personnel direct et indirect d'environ 1200 employés à l'échelle mondiale (y compris les effectifs de l'usine de Aachen); une perte de couverture de change de 25 millions \$; et une perte de 19 millions \$ liée à des inondations dans le New Jersey, aux É.-U.

(7) 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. Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012, la dépréciation des immobilisations corporelles de 9 millions \$ est comprise dans les frais de restructuration de 119 millions \$ présentés dans les éléments spéciaux.

(8) Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails concernant le retraitement des chiffres de 2012.

## Revenus par région

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2013		2012		2013		2012	
Europe <sup>(1)</sup>	1 677 \$	68%	1 325 \$	65%	5 874 \$	67%	5 139 \$	66%
Amérique du Nord	429	18%	359	18%	1 581	18%	1 454	19%
Asie-Pacifique <sup>(1)</sup>	189	8%	201	10%	770	9%	658	8%
Ailleurs dans le monde <sup>(2)</sup>	156	6%	143	7%	541	6%	535	7%
	<b>2 451 \$</b>	<b>100%</b>	<b>2 028 \$</b>	<b>100%</b>	<b>8 766 \$</b>	<b>100%</b>	<b>7 786 \$</b>	<b>100%</b>

<sup>(1)</sup> Les augmentations en Europe reflètent une incidence positive des taux de change de respectivement 109 millions \$ et 176 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013, tandis que les écarts en Asie-Pacifique reflètent une incidence négative des taux de change de respectivement 6 millions \$ et 23 millions \$.

<sup>(2)</sup> 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<sup>(1)</sup>

	Quatrième trimestre clos le 31 décembre 2013			Exercice clos le 31 décembre 2013		
	Revenus	Incidence des taux de change	Revenus compte non tenu des taux de change	Revenus	Incidence des taux de change	Revenus compte non tenu des taux de change
Revenus						
Matériel roulant	1 480 \$	65 \$	1 415 \$	5 511 \$	105 \$	5 406 \$
Services	450	18	432	1 596	18	1 578
Systèmes et signalisation	521	20	501	1 659	18	1 641
	<b>2 451 \$</b>	<b>103 \$</b>	<b>2 348 \$</b>	<b>8 766 \$</b>	<b>141 \$</b>	<b>8 625 \$</b>

<sup>(1)</sup> 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 (définie 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.

Le total des revenus pour le quatrième trimestre et l'exercice se sont accrus en raison de l'accélération de la production. Au cours du quatrième trimestre, l'augmentation était surtout liée à des contrats en Europe et en Amérique du Nord, tandis que pour l'exercice, elle était menée par des contrats en Europe, en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique.

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

### Revenus de matériel roulant

L'augmentation de 125 millions \$ pour le quatrième trimestre s'explique par un accroissement des activités en Europe et en Amérique du Nord, qui découle principalement de l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux et de contrats de métros, en partie contrebalancé par un ralentissement des activités lié à quelques contrats de locomotives sur le point d'être achevés en Europe et en Amérique du Nord (135 millions \$).

La progression de 335 millions \$ pour l'exercice s'explique surtout par un accroissement des activités en Europe, en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique, qui découle principalement de l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux et de trains à grande vitesse dans ces régions, ainsi qu'à des contrats de métros en Amérique du Nord, en partie contrebalancée par un ralentissement des activités lié à quelques contrats de locomotives en Europe et en Amérique du Nord et à quelques contrats de trains interurbains, de véhicules légers sur rail et de métros sur le point d'être achevés en Europe (353 millions \$).



### **Revenus de services**

L'augmentation de 18 millions \$ des revenus de services pour le quatrième trimestre découle surtout d'une hausse des activités en Europe (46 millions \$), contrebalancée en partie par un ralentissement des activités dans les régions Ailleurs dans le monde, Amérique du Nord et Asie-Pacifique (28 millions \$).

L'augmentation de 141 millions \$ des revenus de services pour l'exercice découle surtout d'une hausse des activités en Europe et en Amérique du Nord (168 millions \$), contrebalancée en partie par un ralentissement des activités dans les régions Ailleurs dans le monde et Asie-Pacifique (27 millions \$).

### **Revenus de systèmes et signalisation**

L'augmentation de 177 millions \$ pour le quatrième trimestre et de 363 millions \$ pour l'exercice découle principalement de l'accroissement des activités dans toutes les régions, de la meilleure performance de notre activité systèmes en Europe et de l'accélération de la production liée à certains contrats de systèmes et de signalisation.

### **Marge RAI**

La marge RAI du quatrième trimestre a augmenté de 7,9 points de pourcentage. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir le détail des éléments spéciaux ci-après) a diminué de 0,1 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- une baisse de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées;
- une baisse de la marge brute du matériel roulant attribuable à des difficultés d'exécution de quelques contrats importants;
- une baisse de la marge brute des services attribuable à une combinaison défavorable de contrats au cours du trimestre; et
- une perte nette liée aux fluctuations de taux de change et à certains instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le coût des ventes contre un gain net au cours du quatrième trimestre de l'exercice précédent.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la marge brute de systèmes et signalisation attribuable à une meilleure exécution globale des contrats;
- une meilleure absorption des charges de vente et d'administration; et
- une meilleure absorption de charges moins élevées de R et D.

La marge RAI de l'exercice a augmenté de 2,3 points de pourcentage. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir le détail des éléments spéciaux ci-après) a augmenté de 0,2 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- une augmentation de la marge brute de systèmes et signalisation et de services attribuable à une meilleure exécution globale des contrats; et
- une meilleure absorption des charges de vente et d'administration et de R et D plus faibles.

En partie contrebalancées par :

- une baisse de la marge brute du matériel roulant attribuable à des difficultés d'exécution de quelques contrats importants;
- une baisse de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées;
- une hausse de la perte nette liée aux fluctuations de taux de change et à certains instruments financiers comptabilisés à la juste valeur dans le coût des ventes.

Les marges RAI du quatrième trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2012 ont subi une incidence négative des éléments spéciaux suivants :

- des frais de restructuration totalisant 119 millions \$ liés à des mesures visant à améliorer notre compétitivité et notre structure de coûts, principalement la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et la réduction du personnel direct et indirect d'environ 1200 employés à l'échelle mondiale, y compris les effectifs de l'usine de Aachen, ayant une incidence négative de respectivement 5,5 % et 1,5 % sur la marge RAI;
- une perte de couverture de change de 25 millions \$, ayant une incidence négative de respectivement 1,2 % et 0,3 % sur la marge RAI; et
- une perte de 19 millions \$ liée aux inondations dans le New Jersey, aux É.-U., ayant une incidence négative de respectivement 0,9 % et 0,2 % sur la marge RAI.

## Flux de trésorerie disponibles supérieurs au RAI

### Flux de trésorerie disponibles

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012 <i>retraité</i> <sup>(1)</sup>	2013	2012 <i>retraité</i> <sup>(1)</sup>
RAI	92 \$	(83) \$	505 \$	276 \$
Éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	-	163	-	163
Amortissement	32	32	124	122
RAIIA avant éléments spéciaux	124	112	629	561
Autres éléments sans effet de trésorerie				
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(17)	(61)	(119)	(153)
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	-	(1)	1	(4)
Charge (revenus) à base d'actions	(6)	2	6	4
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	18	59	115	94
Variation nette des soldes hors caisse	684	617	110	89
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	803	728	742	591
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(36)	(53)	(74)	(103)
<b>Flux de trésorerie disponibles</b>	<b>767 \$</b>	<b>675 \$</b>	<b>668 \$</b>	<b>488 \$</b>

<sup>(1)</sup> Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour plus de détails concernant le retraitement des chiffres de 2012.

<sup>(2)</sup> Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2012, les éléments spéciaux comprennent une dépréciation des immobilisations corporelles de 9 millions \$.

L'amélioration de 92 millions \$ pour le quatrième trimestre est essentiellement attribuable à :

- l'écart positif par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (67 millions \$) (voir l'explication ci-après);
- la baisse de l'incidence négative découlant d'autres éléments hors caisse, surtout de la baisse de la quote-part des revenus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (37 millions \$); et
- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (17 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la diminution des dividendes reçus des coentreprises et des entreprises associées (41 millions \$).

L'amélioration de 180 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- l'augmentation du RAIIA avant éléments spéciaux (68 millions \$);
- la diminution de l'incidence négative découlant d'autres éléments hors caisse, principalement de la baisse de la quote-part des revenus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (41 millions \$);
- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (29 millions \$);
- l'augmentation des dividendes obtenus des coentreprises et des entreprises associées (21 millions \$); et
- l'écart positif par rapport à l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (21 millions \$) (voir l'explication ci-après).

#### **Variation nette des soldes hors caisse**

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2013, les entrées de fonds de 684 millions \$ sont surtout attribuables à ce qui suit :

- les livraisons dans le cadre de plusieurs contrats ainsi que l'incidence des commandes récemment reçues qui ont entraîné l'augmentation des avances et facturations progressives pour les nouvelles commandes et les contrats existants et la réduction des stocks; et
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012, les entrées de fonds de 617 millions \$ sont surtout attribuables aux livraisons dans le cadre de plusieurs contrats ainsi qu'à l'incidence des commandes récemment reçues qui ont entraîné :

- la réduction des stocks avant l'accélération des contrats dans la phase de démarrage; et
- l'augmentation des avances et facturations progressives liées à de nouvelles commandes et à des contrats existants, avant l'incidence des livraisons.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013, les entrées de fonds de 110 millions \$ sont surtout attribuables à ce qui suit :

- les livraisons dans le cadre de plusieurs contrats ainsi que l'incidence des commandes récemment reçues qui ont entraîné l'augmentation des avances et facturations progressives liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes; et
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

En partie contrebalancées par :

- l'accroissement des stocks en raison de l'accélération de la production avant des livraisons; et
- la baisse des provisions découlant surtout d'une diminution des provisions pour garanties de produits, essentiellement pour les contrats approchant la fin de la période de garantie.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, les entrées de fonds de 89 millions \$ sont surtout attribuables à des livraisons effectuées dans le cadre de plusieurs contrats qui ont entraîné :

- la réduction des stocks avant l'accélération des contrats dans la phase de démarrage.

En partie contrebalancée par :

- la diminution des avances et facturations progressives liées à des contrats existants, en partie compensée par des avances sur de nouvelles commandes et des contrats existants.

Les entrées nettes de fonds résultant des éléments susmentionnés sont en partie compensées par :

- l'incidence du règlement d'instruments financiers dérivés utilisés dans des relations de couverture de flux de trésorerie dans le cadre d'une stratégie de reconduction; et
- la baisse des provisions découlant surtout d'une diminution des provisions pour garanties de produits pour les contrats approchant la fin de la période de garantie.

## Nous continuons d'obtenir d'importantes commandes

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

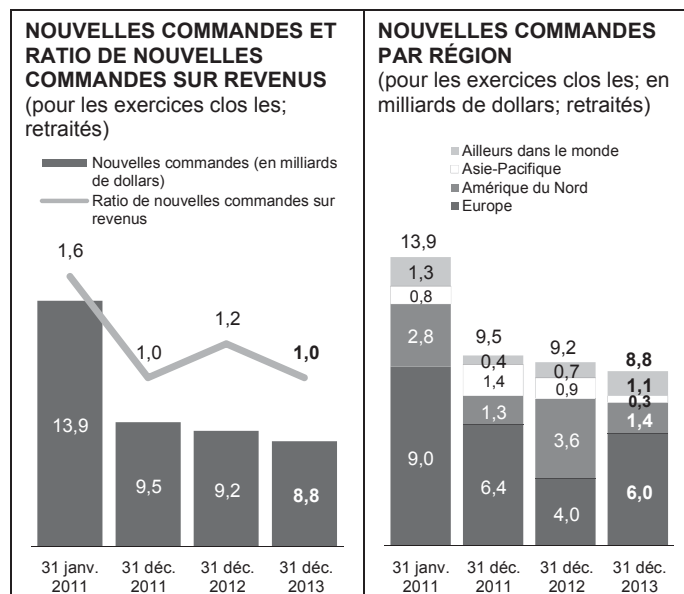
	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2013	2012	2013	2012
Nouvelles commandes (en milliards de dollars) <sup>(1)</sup>				
Matériel roulant	1,4 \$	0,6 \$ <i>retraité</i>	5,4 \$	4,9 \$ <i>retraité</i>
Services	0,5	1,5	2,0	2,5
Systèmes et signalisation	-	0,8	1,4	1,8
	1,9 \$	2,9 \$	8,8 \$	9,2 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,8	1,4	1,0	1,2

<sup>(1)</sup> Incluant toute nouvelle commande entre BT et ses coentreprises, mais excluant les nouvelles commandes de nos coentreprises.

Les nouvelles commandes pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013 reflètent une incidence positive des taux de change de respectivement 63 millions \$ et 132 millions \$.

BT est un leader mondial du transport sur rail<sup>(1)</sup> avec de nouvelles commandes totalisant 27,5 milliards \$ ces trois dernières années.

<sup>(1)</sup> 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.



Au quatrième trimestre de 2013, nous avons remporté plusieurs commandes dans toutes nos divisions et régions, et nous nous sommes maintenus dans le peloton de tête dans le secteur du transport sur rail<sup>(1)</sup>. Les commandes importantes au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2013 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
<b>Quatrième trimestre</b>					
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	France	Rames automotrices électriques à deux niveaux	234	Matériel roulant	379 \$
<b>Troisième trimestre</b>					
Autorité du Développement de Riyad (ADA)	Arabie saoudite	Gestion de l'interface du réseau, gestion de projet, conception et livraison de rames <i>INNOVIA</i> Metro 300	94	Systèmes et signalisation	383 \$ <sup>(2)</sup>
Deutsche Bahn AG (DB)	Allemagne	Rames <i>TWINDEXX</i> à deux niveaux	102	Matériel roulant	289 \$
Southern Railway	R.-U.	Rames automotrices électriques <i>ELECTROSTAR</i> et entente de fourniture de pièces	116	Matériel roulant	274 \$
Chemins de fer d'Azerbaïdjan CJSC	Azerbaïdjan	Signalisation <i>INTERFLO</i> 200	s. o.	Systèmes et signalisation	203 \$ <sup>(2)</sup>
<b>Deuxième trimestre</b>					
Stockholm Public Transport Authority (SL)	Suède	Voitures de métro <i>MOVIA</i>	384	Matériel roulant	771 \$
Deutsche Bahn AG (DB)	Allemagne	Locomotives électriques <i>TRAXX</i>	130	Matériel roulant	573 \$
S-Bahn Hamburg GmbH	Allemagne	Rames automotrices électriques de classe ET490	180	Matériel roulant	427 \$
National Express Rail GmbH	Allemagne	Rames automotrices électriques <i>TALENT</i> 2	155	Matériel roulant	221 \$
Département des Transports de la Floride	É.-U.	Mobilisation et dix ans de services d'exploitation et d'entretien du réseau de trains de banlieue	s. o.	Services	195 \$
Transport for London (TfL)	R.-U.	Voitures <i>ELECTROSTAR</i>	57	Matériel roulant	137 \$
<b>Premier trimestre</b>					
Siemens AG	Allemagne	Développement et fourniture de composants pour les trains à grande vitesse ICx dans le cadre d'un contrat de DB	170	Matériel roulant	440 \$
Deutsche Bahn AG (DB)	Allemagne	Rames <i>TWINDEXX</i> à deux niveaux	48	Matériel roulant	145 \$

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> Contrat réalisé par le biais d'un consortium. Seule la valeur de notre quote-part est déclarée.

s. o. : sans objet

Après la fin de l'exercice, nous avons remporté les commandes suivantes qui ne sont pas incluses dans notre carnet de commandes au 31 décembre 2013 :

- Dans le cadre d'un consortium avec John Laing, ITOCHU Corporation et Uberior, nous avons signé un contrat dont la valeur est de l'ordre d'environ 4,1 milliards \$ avec l'État du Queensland, en Australie, pour le « projet de matériel roulant de prochaine génération ». Notre part du contrat, soit la livraison de 75 rames automotrices électriques, la construction d'installations d'entretien spécialisées et des services d'entretien sur une période de 30 ans, s'élève à 2,7 milliards \$.
- La société de transport BART (Bay Area Rapid Transit District) de San Francisco aux É.-U. a levé une option pour 365 voitures sur rail additionnelles, d'une valeur de 639 millions \$, portant ainsi les commandes fermes à 775 voitures pour une valeur totale de 1,5 milliard de dollars.
- Transport for London (TfL) et le Department for Transport, R.-U. nous ont avisés de leur intention de nous accorder un contrat pour Crossrail. Le contrat visé entre TfL et BT porte sur la fourniture, la livraison et l'entretien de 65 trains et un nouvel entrepôt à Old Oak Common.

### Carnet de commandes<sup>(1)</sup>

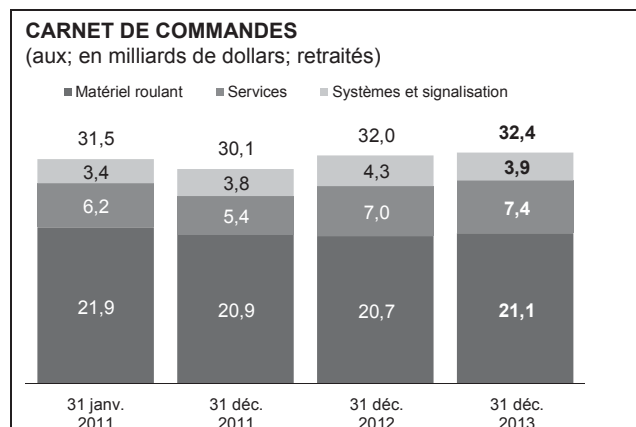
(en milliards de dollars)	31 décembre 2013	31 décembre 2012
		<i>retraité</i>
Matériel roulant <sup>(2)</sup>	<b>21,1 \$</b>	20,7 \$
Services	<b>7,4</b>	7,0
Systèmes et signalisation	<b>3,9</b>	4,3
	<b>32,4 \$</b>	32,0 \$

<sup>(1)</sup> Y compris le carnet de commandes pour les contrats entre BT et ses coentreprises, mais exclusion faite de notre quote-part du carnet de commandes des coentreprises.

<sup>(2)</sup> Dont 12,0 milliards \$, ou 57 % du carnet de commandes du matériel roulant avaient un degré d'achèvement de 0 % à 25 % au 31 décembre 2013 (12,9 milliards \$, ou 62 %, au 31 décembre 2012).

La hausse du carnet de commandes tient compte de l'incidence du raffermissement de certaines devises en regard du dollar américain au 31 décembre 2013, comparativement au 31 décembre 2012, principalement de l'euro (0,4 milliard \$).

À l'adoption de l'IFRS 11, *Partenariats*, en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013, nous avons commencé à utiliser la méthode de la mise en équivalence pour comptabiliser les participations dans des coentreprises au lieu de la méthode de la consolidation proportionnelle. Nous avons retraité notre carnet de commandes en retirant notre quote-part du carnet de commandes des coentreprises, afin de nous aligner sur la présentation des revenus.



## Augmentation des effectifs dans toutes les régions correspondant à l'intensification des activités

### Nombre total d'employés

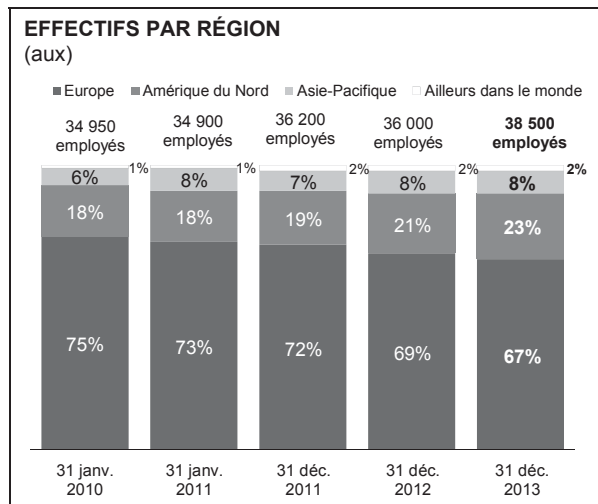
	31 décembre 2013	31 décembre 2012	Aux
Permanents <sup>(1)</sup>	34 250		32 350
Contractuels	4 250		3 650
	<b>38 500</b>		<b>36 000</b>
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	<b>55%</b>		<b>60%</b>

<sup>(1)</sup> Y compris les employés inactifs.

Depuis le 31 décembre 2012, le nombre d'employés a augmenté au total de 7 %, soit 2500 employés répartis dans toutes les régions.

L'augmentation de nos effectifs en Amérique du Nord, en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde est surtout attribuable au début des travaux liés aux commandes importantes reçues dans ces régions au cours des exercices précédents.

L'augmentation en Europe est surtout attribuable à l'embauche d'employés contractuels pour soutenir une surcharge de travail liée au développement de nouveaux produits de même qu'au travail pour des commandes importantes reçues au cours de cet exercice et des exercices précédents. Parallèlement, cette augmentation du travail contractuel a été en partie contrebalancée par la réduction des effectifs permanents liée aux mesures annoncées au cours du dernier exercice.



# AUTRES

	<b>PAGE</b>
<b>ARRANGEMENTS HORS BILAN</b>	<b>87</b>
<b>RISQUES ET INCERTITUDES</b>	<b>88</b>
<b>NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE</b>	<b>96</b>
<b>INSTRUMENTS FINANCIERS</b>	<b>101</b>
<b>OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES</b>	<b>102</b>
<b>JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES</b>	<b>103</b>
<b>CONTRÔLES ET PROCÉDURES</b>	<b>108</b>
<b>TAUX DE CHANGE</b>	<b>109</b>
<b>RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES</b>	<b>110</b>
<b>PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES</b>	<b>111</b>
<b>DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)</b>	<b>112</b>



## 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. Pour plus de détails, voir la Note 16 – Créances clients et autres débiteurs, aux états financiers consolidés.

### ***Garanties de crédit et de valeur résiduelle***

Dans le cadre de la vente de certains de nos produits, principalement des avions commerciaux, nous fournissons un soutien financier sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle qui sont destinées à accroître la capacité de certains clients à obtenir d'un tiers un financement leur permettant de procéder à leurs acquisitions.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'un manquement. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. La durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 13 ans. Dans le cas d'un défaut de paiement, nous procédons habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. Nous sommes habituellement rémunérés pour ces services.

Les garanties de valeur résiduelle procurent aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie à une date convenue. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement à l'intention d'un client (la durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 13 ans). La valeur de l'actif sous-jacent pourrait être touchée de façon négative par un certain nombre de facteurs. Afin de réduire le risque auquel nous sommes exposés, les avions servant de garantie doivent généralement, en vertu des arrangements de financement, respecter certaines conditions contractuelles de retour afin d'exercer la garantie. Si elle est réalisée, la garantie de valeur résiduelle prévoit un paiement limité contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, lequel équivaut habituellement aux premières pertes subies par le bénéficiaire de la garantie. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie qu'à l'échéance de l'arrangement de financement, lorsque l'actif sous-jacent est vendu à un tiers.

Lorsqu'une garantie de crédit et une garantie de valeur résiduelle sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement qui vise le même actif sous-jacent, la garantie de valeur résiduelle ne peut être réalisée que si la garantie de crédit expire sans avoir été exercée. Ainsi, les garanties sont mutuellement exclusives.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 39 – Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés.

### ***Engagements de financement***

Nous offrons quelquefois un soutien financier pour faciliter l'accès de nos clients à du capital. Ce soutien peut prendre diverses formes, y compris aider un client à obtenir et à structurer un prêt et les capitaux nécessaires à l'acquisition d'avions ou encore fournir l'assurance que des prêts et des capitaux sont disponibles pour financer ses acquisitions.

Au 31 décembre 2013, nous n'avions aucun engagement de financement lié à des clients relativement à la vente future d'avions.

### ***Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux***

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, BA a offert des garanties de crédit ou des garanties de valeur résiduelle, ou les deux, et des prêts subordonnés à certaines entités créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux, et a conservé des droits résiduels dans ces entités. BA offre également des services administratifs à certaines de ces entités en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

En général, ces entités sont financées par de la dette à long terme et des capitaux propres provenant de tiers. Souvent, les détenteurs de titres de capitaux propres profitent d'incitatifs fiscaux. Les avions sont donnés en garantie de la dette à long terme des entités.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 38 – Entités structurées non consolidées, aux états financiers consolidés.

## RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes décrits ci-dessous pourraient avoir une incidence importante sur nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels, mais ne sont pas nécessairement 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. Dans la mesure du possible, nous effectuons une évaluation du risque et avons recours à des pratiques d'atténuation du risque pour réduire la nature et l'ampleur de notre exposition à ces risques et les ramener à un niveau acceptable.

---

**Risque lié à la conjoncture économique**

Une perte potentielle imputable à des conditions économiques défavorables, comme un ralentissement macro-économique dans d'importants marchés, pourrait se traduire par des retards dans l'achat éventuel de nos produits ou services, une baisse des nouvelles commandes, des annulations ou des reports de commandes, une baisse de la disponibilité du financement en faveur de clients, une augmentation de notre apport de financement en faveur des clients, des pressions à la baisse sur les prix de vente, l'accroissement des niveaux de stocks, la diminution des avances de clients, le ralentissement du recouvrement des créances, la réduction des activités de production, l'abandon de la production de certains produits, des mises à pied d'employés et des incidences défavorables sur nos fournisseurs.

---

**Risque lié au contexte commercial**

Le risque lié au contexte commercial s'entend du risque de perte potentielle imputable aux facteurs de risque externes. Ces facteurs peuvent comprendre la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et des principaux exploitants ferroviaires, les politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation et celles qui ont trait à l'acquisition d'entreprises, la modification des priorités gouvernementales et les réductions possibles des dépenses de certains organismes gouvernementaux, l'aide gouvernementale aux exportations, les politiques du commerce international, dont notamment les pratiques de commerce régionales précises, la concurrence accrue d'autres entreprises, y compris des nouveaux venus dans des segments de marché où nous livrons concurrence, ainsi que des clauses de portée des conventions collectives de pilotes qui viendraient réduire l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux. De plus, les actes de terrorisme, les catastrophes naturelles, les risques pour la santé dans le monde, l'instabilité politique, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde pourraient entraîner une diminution des commandes ou leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes existant pour certains de nos produits.

---

**Risque opérationnel**

Le risque opérationnel correspond au risque de perte potentielle découlant de la nature de nos activités. Les sources du risque opérationnel correspondent au développement de nouveaux produits et services, au développement de nouvelles affaires, aux actions de partenaires commerciaux, aux pertes découlant de garanties de rendement des produits et de sinistres, de conditions réglementaires et juridiques, de questions environnementales, de santé et de sécurité, ainsi que de la dépendance à l'égard des clients, des fournisseurs, des partenaires et en matière de ressources humaines. En outre, les grands projets complexes qui sont courants dans le cadre de nos activités sont structurés comme des contrats à prix fixe et ainsi exposés à des risques liés à la production et à l'exécution de projets. Nous sommes aussi assujettis à des risques liés aux problèmes de l'approvisionnement, à la fiabilité des systèmes informatiques, à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle ainsi qu'à l'intégration réussie de nouvelles acquisitions d'entreprises.

---

<b>Risque de financement</b>	Le risque de financement s'entend du risque découlant de pertes potentielles liées à la liquidité de nos actifs financiers, y compris le risque de crédit de contrepartie, à l'accès aux marchés financiers, aux clauses restrictives des conventions d'emprunt, au soutien financier fourni en faveur de certains clients et à l'aide gouvernementale.
<b>Risque de marché</b>	Le risque de marché correspond au risque de perte potentielle imputable aux mouvements néfastes des facteurs du marché, y compris les fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt, les baisses de valeur résiduelle des actifs et les hausses de prix des produits de base.

## **Risque lié au contexte commercial**

### ***Situation financière de l'industrie du transport aérien et des clients d'avions d'affaires***

La situation financière et la viabilité de l'industrie du transport aérien, ainsi que la capacité des sociétés aériennes à obtenir du financement, influent sur la demande d'avions commerciaux de BA. En raison de la nature de l'industrie du transport aérien, il est difficile de prédire à quel moment les ralentissements ou les reprises économiques se répercuteront sur l'industrie, et les cycles économiques peuvent être plus longs que prévu. Les pressions continues sur les coûts et les efforts déployés en vue d'atteindre une rentabilité acceptable au sein de l'industrie du transport aérien peuvent comprimer les prix de vente des produits de BA. Les clauses de portée des conventions collectives de pilotes aux États-Unis réduisent l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux et, par conséquent, peuvent réduire la demande sur le marché des avions régionaux.

L'achat de nos produits et services peut s'avérer un investissement important pour une entreprise, un particulier ou un gouvernement. Lorsque la conjoncture économique ou la conjoncture commerciale est défavorable, les acheteurs potentiels peuvent reporter leurs achats de nos produits et services. La disponibilité du financement est également un facteur important et la rareté du crédit peut entraîner le report des livraisons ou l'annulation des commandes par les clients.

Un approvisionnement accru en avions d'occasion à mesure que les sociétés restructurent, réduisent ou abandonnent leurs activités peut se traduire par des pressions à la baisse sur le prix de vente des avions d'affaires et des avions commerciaux neufs et d'occasion. Nous devons alors relever le défi de trouver des moyens de réduire les coûts et d'améliorer la productivité pour conserver une position favorable sur le marché à des marges bénéficiaires acceptables. La perte d'une grande société aérienne ou d'un exploitant de programme de multipropriété ou d'une société de nolisement comme client ou la résiliation d'un contrat pourrait réduire considérablement nos revenus et notre rentabilité.

### ***Situation financière de l'industrie du transport sur rail***

L'industrie du rail résiste plutôt bien aux ralentissements économiques. Le contexte économique et financier difficile dans certaines régions peut toutefois avoir une incidence négative sur certains exploitants ferroviaires. Alors que les gouvernements tentent de remédier aux crises économiques par des mesures d'austérité ou en augmentant leur dette pour financer les plans de relance de l'économie, il peut devenir plus difficile pour les sociétés ferroviaires publiques d'obtenir du financement public. L'insuffisance de financement peut entraîner une réduction de la taille des projets et leur report, sinon leur annulation. Ces actions par les exploitants ferroviaires ou les gouvernements pourraient nuire aux nouvelles commandes et aux revenus de BT et exercer des pressions sur notre structure de coûts et les prix, réduisant ainsi notre compétitivité. En outre, les modalités de règlement, y compris le montant et la date des paiements anticipés par nos clients, peuvent se détériorer et porter atteinte à nos flux de trésorerie.

### ***Instabilité politique***

L'agitation politique dans certaines régions du monde pourrait se prolonger et être imprévisible. Une prolongation de cette instabilité politique pourrait entraîner des retards ou l'annulation de commandes, de livraisons ou de projets dans lesquels nous avons investi des ressources considérables, surtout si les clients concernés sont des sociétés d'État ou paragouvernementales.

## ***Cas de force majeure ou catastrophes naturelles***

Les cas de force majeure ou les catastrophes naturelles (y compris les événements liés à un séisme et à des conditions météorologiques violentes, comme des tempêtes de verglas, des ouragans, des inondations, des tornades ou tout autre cataclysme) sont imprévisibles et peuvent avoir des conséquences néfastes importantes, comme des lésions corporelles ou des décès; des dommages causés à des projets en cours, à des installations ou à de l'équipement, ou leur destruction; des atteintes à l'environnement; des retards ou des annulations de commandes et de livraisons; des retards de réception des matériaux de nos fournisseurs; des retards dans les projets; et des problèmes de responsabilité civile.

## **Risque opérationnel**

### ***Développement de nouveaux produits et services***

Les changements attribuables aux tendances mondiales comme les changements climatiques, la rareté du pétrole, la hausse du coût de l'énergie, l'urbanisation, la croissance et les facteurs démographiques influent sur les demandes des clients dans nos principaux marchés. Pour répondre aux besoins de nos clients, nous devons constamment développer et concevoir de nouveaux produits et améliorer les produits et services existants, de même qu'investir dans de nouvelles technologies et les développer. Le lancement de nouveaux produits ou de nouvelles technologies exige un engagement considérable au titre d'investissements importants en R et D, y compris le maintien d'un nombre important d'employés hautement compétents. En outre, nos investissements dans de nouveaux produits ou de nouvelles technologies peuvent ne pas toujours réussir.

Nos résultats peuvent être touchés si nous investissons dans des produits qui ne remportent pas la faveur du marché, si la demande ou les préférences de la clientèle changent, si les nouveaux produits ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation ou ne sont pas mis en marché en temps voulu ou si nos produits deviennent désuets. Nous pouvons avoir des dépassements de coûts pour développer de nouveaux produits et il existe un risque que nos produits ne respectent pas les spécifications de rendement que nous nous sommes engagés à respecter envers les clients. Malgré les mesures utilisées pour protéger nos informations exclusives, comme les ententes de confidentialité, les brevets et les licences, nous pourrions ne pas être en mesure d'affirmer nos droits sur notre propriété intellectuelle ou d'empêcher un détournement de notre technologie.

Nous sommes assujettis à des exigences strictes en matière de certification et d'approbation, et dépendons de la capacité des organismes de réglementation d'effectuer ces évaluations en temps opportun, tous des éléments qui varient selon le pays et peuvent retarder la certification de nos produits. Le non-respect des exigences réglementaires actuelles ou futures imposées par Transports Canada (TC), la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U., l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA), le Transport Safety Institute aux É.-U. et les organismes de réglementation des chemins de fer nationaux ou autres organismes de réglementation pourrait entraîner une interruption de service de nos produits, une diminution des ventes ou un ralentissement des livraisons, une réduction de la valeur des stocks ou la dépréciation des actifs.

Dans les segments de marché où BA livre concurrence, nos concurrents développent de nombreux programmes d'avions, dont l'entrée en service est prévue au cours de la prochaine décennie. Nous courons un risque d'érosion de notre part de marché si les clients potentiels optent pour les produits de nos concurrents. Nous pouvons aussi être touchés si nous ne pouvons pas respecter les attentes en matière de soutien des produits ou assurer notre présence à l'échelle internationale pour notre clientèle variée.

L'acceptation par les clients des produits hautement personnalisés et complexes de BT peut être retardée pour diverses raisons, notamment le non-respect des exigences des clients ou une divergence d'interprétation de ces exigences, qui peuvent entraîner également des retards de livraison et l'accroissement des stocks et avoir une incidence financière consécutive. Les résultats de BT pourraient également être touchés si nous ne parvenons pas à concevoir ou à obtenir l'homologation de nouvelles technologies et plateformes en respectant le budget et le calendrier. De plus, notre croissance à long terme, notre compétitivité et notre rentabilité soutenue dépendent de notre capacité de continuer à développer notre gamme de produits et d'aligner notre présence mondiale sur les occasions qui se présentent sur le marché mondial.

## ***Engagements à prix fixe et production et exécution des projets***

Nous avons toujours offert et continuerons d'offrir une partie considérable de nos produits en vertu de contrats à prix fixe plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement de la main-d'œuvre et des pièces nécessaires. En général, nous ne pouvons résilier unilatéralement les contrats.

Nous faisons face à des risques liés aux contrats à prix fixe, notamment des problèmes technologiques imprévus, des difficultés avec nos partenaires et sous-traitants, des difficultés de logistique et d'exécution qui pourraient entraîner des dépassements de coûts, des pénalités pour livraison tardive ou des retards dans la réception des paiements d'étape. Nous pouvons également encourir des pénalités pour livraison tardive si nous ne sommes pas en mesure d'augmenter nos cadences de production assez rapidement pour respecter nos engagements. De plus, en raison de la nature du processus de soumission, les revenus liés aux contrats à long terme sont fondés, en partie, sur des estimations de coûts qui, à leur tour, reposent sur de nombreuses hypothèses, comme les prévisions de coûts des matériaux, de taux d'inflation, de taux de change, de productivité de la main-d'œuvre et de niveau d'emploi et de salaires, et sont influencés par la nature et la complexité des travaux à exécuter. Les revenus et les coûts liés aux contrats à long terme peuvent aussi différer des prévisions initiales en raison de l'incidence des demandes de modifications de commandes et des retards de livraisons.

## ***Partenaires commerciaux***

Pour certains projets exécutés par l'intermédiaire de consortiums ou de partenariats auxquels nous participons, les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Le succès de ces partenariats est tributaire d'une exécution satisfaisante de notre part et de la part de nos partenaires d'affaires. Le non-respect par nos partenaires d'affaires de leurs obligations contractuelles pourrait nous soumettre à d'autres obligations financières et obligations d'exécution qui pourraient provoquer une hausse de coûts, entraîner des retards imprévus et se traduire par une dépréciation des actifs. En outre, le retrait d'un partenaire d'un consortium au cours de la période de soumission pourrait entraîner la perte de nouvelles commandes potentielles.

## ***Pertes découlant des garanties de rendement des produits et des sinistres***

Les produits que nous fabriquons sont très complexes et hautement techniques et peuvent comporter des défauts difficiles à détecter ou à corriger. Nos produits doivent respecter des spécifications précises stipulées dans chaque contrat avec un client et des exigences très strictes en matière de certification ou d'approbation. Les défauts de nos produits peuvent être décelés par le client avant ou après leur livraison. Lorsqu'elles sont décelées, nous pouvons nous exposer à des coûts additionnels importants de modification ou de rattrapage, ou les deux, et nous pouvons ne pas être en mesure de corriger les défauts en temps opportun, voire de les corriger tout court. L'occurrence de défauts et de défaillances de nos produits pourrait donner lieu à des coûts pour non-conformité, notamment des réclamations en vertu de garanties et des demandes d'indemnisation, entacher notre réputation, nuire à notre rentabilité et entraîner une perte de clientèle. La correction de telles défauts peut nécessiter d'importants investissements.

De plus, en raison de la nature de nos activités, nous pouvons faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents, d'incidents ou de désastres impliquant nos produits ou des produits pour lesquels nous avons fourni des services, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès. Ces accidents peuvent comprendre des événements malheureux causés par des facteurs climatiques ou une erreur humaine. Nous ne pouvons être certains que nos assurances suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que nous serons en mesure d'obtenir une couverture d'assurance suffisante et à des coûts acceptables dans l'avenir.

## ***Risques réglementaires et juridiques***

Nous sommes exposés à de nombreux risques liés aux règlements actuels et futurs, de même qu'aux procédures judiciaires auxquelles nous sommes actuellement partie ou qui pourraient être engagées dans l'avenir. Dans le cours normal de nos activités, nous sommes partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de livraison tardive de biens ou de prestations de services, des affaires en matière de responsabilité du fait des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Les litiges peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et nos provisions pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la

dépense en fin de compte. De plus, toute mauvaise conduite de la part d'un employé, d'un mandataire, d'un fournisseur ou d'un partenaire ou leur non-respect de toute loi et de tout règlement anticorruption ou autre peut entacher notre réputation, miner nos revenus et notre rentabilité et nous exposer à des poursuites au civil ou au criminel.

Voir aussi la Note 39 – Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés pour plus de renseignements sur les poursuites judiciaires en cours, se rapportant à la poursuite intentée par S-Bahn et l'enquête menée au Brésil.

### ***Risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité***

Nos produits ainsi que nos activités de fabrication et de prestation de services sont soumis, dans chaque territoire où nous exerçons nos activités, à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le rendement ou le contenu d'un produit; l'utilisation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre; la pollution de l'air, de l'eau et par le bruit; l'utilisation, l'entreposage, le transport, l'étiquetage et l'enlèvement ou l'émission de substances dangereuses; les risques pour la santé humaine découlant de l'exposition à des matières dangereuses ou toxiques et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés sur et sous nos propriétés (que la contamination ait été causée ou non par nous) ou sur ou sous d'autres propriétés et provoquée par nos activités actuelles ou passées.

Les exigences environnementales réglementaires ou leur application pourraient devenir plus rigoureuses à l'avenir et nous pourrions devoir engager des coûts supplémentaires pour nous y conformer. En outre, nous pouvons avoir des responsabilités contractuelles ou autres à l'égard de questions environnementales liées aux entreprises, produits ou propriétés que nous avons fermés, vendus ou autrement cédés, ou que nous fermerons, vendrons ou céderons.

### ***Dépendance à l'égard des clients***

Nous dépendons d'un nombre limité de clients et nous croyons que nous continuerons de le faire. Par conséquent, la perte d'un de ces clients pourrait entraîner une baisse des ventes ou de notre part de marché, ou des deux. Étant donné que la majorité des clients de BT sont du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, les nouvelles commandes de BT sont tributaires des budgets et des politiques en matière de dépenses du secteur public.

### ***Développement commercial***

Les activités de BA et de BT sont tributaires de l'obtention de nouvelles commandes et de nouveaux clients et, par conséquent, du renouvellement continu de notre carnet de commandes. Les résultats de BA et de BT peuvent être touchés négativement si nous sommes dans l'incapacité de mettre en œuvre efficacement nos stratégies visant à accéder à de nouveaux marchés, à saisir les occasions de croissance ou à nous ancrer avec succès dans de nouveaux marchés.

### ***Dépendance à l'égard des fournisseurs***

Nos activités de fabrication dépendent d'un nombre limité de fournisseurs pour la livraison de matières premières (principalement l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués et le titane) et la livraison de composants importants (principalement des moteurs, des ailes, des nacelles, des trains d'atterrissage, des appareils électroniques de bord, des systèmes de commande de vol et des fuselages) pour BA, et la livraison de matières premières (principalement l'acier et l'aluminium), la prestation de services (principalement les contrats de sous-traitance en ingénierie, en génie civil et en électricité) et de composants importants (comme les freins, les portes, le chauffage, l'aération et la climatisation) pour BT. L'incapacité d'un ou de plusieurs des fournisseurs de respecter les spécifications de rendement, les normes de qualité ou le calendrier de livraisons pourrait avoir une incidence néfaste sur notre capacité de respecter nos engagements envers nos clients.

Certains de nos fournisseurs participent au développement des produits, comme des plateformes d'avion ou de matériel roulant. La progression de plusieurs de nos programmes de développement de nouveaux produits repose également sur le rendement de ces principaux fournisseurs et, par conséquent, tout retard de leur part que nous ne pouvons compenser pourrait retarder l'avancement d'un programme dans son ensemble. Ces fournisseurs nous livrent ensuite des composants importants et détiennent une partie de la propriété intellectuelle liée à des composants clés qu'ils ont développés. Par conséquent, nous concluons des contrats à long terme avec ces fournisseurs. Le remplacement de ces fournisseurs pourrait se révéler coûteux et prendre beaucoup de temps.

### ***Ressources humaines (y compris les conventions collectives)***

Le risque en matière de ressources humaines comprend le risque lié au recrutement tardif des employés hautement compétents, ou à l'incapacité de les fidéliser et de les motiver, notamment ceux participant aux activités de R et D et de fabrication qui sont essentielles à notre succès. De plus, nous avons conclu plusieurs conventions collectives qui viennent à échéance à différentes dates. Notre incapacité à renouveler ces conventions collectives à des conditions mutuellement acceptables lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, pourrait donner lieu à des arrêts ou conflits de travail, comme des grèves, des débrayages ou des lock-out, et entraîner une hausse des coûts de main-d'œuvre, ce qui pourrait nuire à notre capacité à livrer nos produits et à rendre nos services à temps.

## **Risque de financement**

### ***Liquidités et accès aux marchés financiers***

Nous avons besoin de sources de financement suffisantes et d'un accès continu aux marchés financiers pour soutenir nos activités opérationnelles et le développement de nouveaux produits. Pour répondre à nos besoins de financement, nous dépendons de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, des ressources des marchés financiers, comme l'émission de titres de créance et de capitaux propres, et d'autres arrangements financiers, comme les facilités de crédit renouvelables. L'érosion de nos cotes de crédit, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de cautionnements ou de financements, tout élargissement des différentiels de crédit, toute fluctuation importante des taux d'intérêt ou de la conjoncture économique en général, ou la perception négative de la part des banques et des marchés financiers de notre situation ou de nos perspectives financières pourraient accroître considérablement nos coûts de financement ou nuire à notre capacité d'accéder aux marchés des capitaux. Nos cotes de crédit peuvent être touchées par de nombreux facteurs et, par conséquent, rien ne garantit qu'elles ne seront pas abaissées à l'avenir. En outre, les nouvelles exigences réglementaires à l'égard de l'adéquation du capital des banques et le risque de liquidité du marché pourraient réduire la disponibilité du financement, rendant l'accès au crédit plus difficile et entraînant l'accroissement des coûts d'emprunt.

Notre droit de convertir en liquidités certains dépôts ou placements détenus dans des structures de financement pour garantir nos obligations pourrait être assujéti à des restrictions. De plus, dans certains pays, le droit de convertir ou de rapatrier, ou les deux, les liquidités générées par les activités opérationnelles peut être assujéti à des restrictions, et ces liquidités peuvent ne pas être disponibles pour utilisation immédiate.

### ***Risque lié aux régimes d'avantages de retraite***

Nous sommes tenus de verser des cotisations à un certain nombre de régimes de retraite, dont la plupart sont à l'heure actuelle en situation de déficit. Nos exigences de financement dépendent d'exigences réglementaires et de l'évaluation des actifs et des passifs des régimes, qui sont assujétiées à un certain nombre de facteurs, y compris le rendement des actifs des régimes, les taux d'intérêt à long terme, de même que les normes actuarielles applicables et diverses autres hypothèses. L'exigence potentielle de verser des cotisations additionnelles en raison de modifications apportées aux règlements ou d'autres facteurs pourrait réduire le montant des fonds disponibles à des fins opérationnelles, nuisant ainsi à notre situation financière.

Rien ne garantit que les actifs de nos régimes d'avantages de retraite enregistreront les taux de rendement prévus. La capacité de nos régimes d'avantages de retraite à dégager les taux de rendement prévus dépend en grande partie de la performance des marchés financiers. Les conditions du marché se répercutent également sur les taux d'actualisation utilisés pour calculer le montant net de nos passifs liés aux avantages de retraite et pourraient aussi avoir une incidence sur les coûts liés à nos avantages de retraite, les exigences de financement en espèces et notre situation de liquidités.

### ***Risque de crédit***

Nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et des autres activités d'investissement que nous réalisons dans le cadre de nos activités normales de trésorerie, ainsi qu'à l'égard de nos créances clients découlant de nos activités commerciales normales et du financement que nous procurons aux clients de BA relativement à la vente d'avions, essentiellement sous forme de prêts et créances liées à des contrats de location – avions. L'incapacité de nos clients ou d'autres contreparties de verser les montants qui nous sont dus, ou tout retard de paiement, pourrait réduire nos liquidités et nous pourrions subir des pertes de valeur sur ces actifs. En outre, si la qualité du crédit de nos clients se détériore, nous pouvons être tenus de i) fournir un soutien financier additionnel direct ou indirect pour maintenir les ventes, ce qui accroîtrait notre exposition au risque de crédit, ou ii) réduire les limites de crédit de nos clients, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur nos revenus.

Nous sommes également exposés à la solvabilité des banques sous la forme d'engagements de crédit. Si les banques avec lesquelles nous faisons affaire sont dans l'incapacité de faire face aux pressions en matière de réglementation ou de liquidité, les facilités de crédit, y compris les facilités de lettres de crédit, pourraient ne plus être disponibles ou nous pourrions ne plus pouvoir prolonger ces facilités à leur échéance.

### ***Clauses restrictives des emprunts***

Les conventions régissant certains de nos emprunts, nos facilités de crédit renouvelable et nos facilités de lettres de crédit contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, limitent notre capacité :

- de contracter une dette additionnelle et de fournir des garanties;
- de rembourser la dette subordonnée;
- de créer ou de permettre certains privilèges;
- d'employer le produit de la vente d'actifs et de capital-actions de filiales;
- de verser des dividendes et d'effectuer certains autres décaissements;
- de permettre à nos filiales de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres paiements;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées; et
- d'entreprendre certains regroupements, fusions ou cessions de la totalité ou d'une partie de nos actifs.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à notre capacité de financement de nos activités futures ou à nos besoins de capitaux, ou pourraient nous empêcher de nous engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient nous être bénéfiques.

Nous sommes assujettis à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit de BA et de BT et de nos facilités de crédit renouvelables non garanties, qui doivent être respectées tous les trimestres. La facilité de lettre de crédit de BA de 600 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA et un niveau minimum de liquidités de 500 millions \$, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure BT. La facilité de lettre de crédit de BT de 3,5 milliards € et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € comportent des clauses financières restrictives exigeant un seuil minimum de liquidités de 600 millions €, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données distinctes de BT. Ces expressions et ratios sont définis dans leurs conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport.



Des événements sur lesquels nous n'avons pas de contrôle peuvent nuire à notre capacité de respecter ces clauses restrictives. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou notre incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait à nos banques d'exiger la constitution immédiate d'une garantie en espèces à l'égard de toutes nos lettres de crédit en cours et autoriserait nos porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Si le remboursement anticipé de notre dette est exigé, nous pourrions ne plus être en mesure de la rembourser ou d'emprunter les fonds nécessaires à son refinancement.

### ***Financement en faveur de certains clients***

Nous consentons, de temps à autre, du soutien aux clients relatif au financement d'avions. Nous pouvons offrir, directement ou indirectement, des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle ou des garanties de différentiel de crédit maximum pour fournir un soutien au financement de certains clients tels que des sociétés aériennes ou pour soutenir le financement par certaines entités ad hoc créées uniquement pour i) acheter nos avions commerciaux et les louer à des sociétés aériennes ou ii) acheter des actifs financiers, comme les prêts et créances liées à des contrats de location relativement à la vente de nos avions commerciaux. En vertu de ces arrangements, nous devons faire des paiements au bénéficiaire de la garantie si le débiteur ou le locataire original omet de faire des paiements en vertu du prêt ou du contrat de location, ou encore si la valeur marchande ou la valeur de revente de l'avion est inférieure à la valeur résiduelle garantie à une date convenue. Une tranche importante de ces garanties se rapporte à des débiteurs ou à des locataires initiaux qui ont une cote de crédit inférieure à une cote de première qualité.

### ***Aide gouvernementale***

De temps à autre, nous recevons divers types d'aide financière gouvernementale. Certains de ces programmes de soutien financier exigent que nous remboursions des montants au gouvernement au moment de la livraison des produits. Le montant de l'aide gouvernementale relève de la politique des gouvernements et dépend des niveaux de dépenses gouvernementales et d'autres facteurs politiques et économiques. Nous ne pouvons pas prévoir si nous pourrions nous prévaloir d'une aide gouvernementale dans l'avenir. La perte ou la réduction considérable de l'aide gouvernementale pourrait nuire à nos hypothèses concernant les liquidités liées au développement des avions ou de nouveaux produits et services relatifs au transport sur rail. Par ailleurs, toute aide gouvernementale future reçue par nos concurrents pourrait influencer négativement sur notre compétitivité, nos revenus et notre part de marché.

## **Risque de marché**

### ***Risque de change***

Nos résultats financiers sont présentés en dollars américains, et une tranche importante de nos ventes et de nos coûts opérationnels est libellée en devises autres que le dollar américain, le plus souvent en euros, en dollars canadiens, en livres sterling, en francs suisses et en couronnes suédoises. Nos résultats opérationnels sont donc touchés par les fluctuations de ces devises par rapport au dollar américain. Les fluctuations importantes des valeurs relatives des devises par rapport au dollar américain pourraient donc avoir un effet néfaste sur notre rentabilité future. De plus, les dates de règlement de nos instruments financiers dérivés libellés en devises pourraient avoir une incidence importante sur nos liquidités.

### ***Risque de taux d'intérêt***

Les variations de taux d'intérêt peuvent entraîner des fluctuations des flux de trésorerie futurs liés aux actifs et aux passifs financiers portant intérêt à des taux variables, y compris la dette à long terme à taux fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables. Les variations de taux d'intérêt peuvent également se répercuter sur nos flux de trésorerie futurs liés aux engagements d'offrir du soutien financier pour faciliter l'accès de nos clients au capital. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. En outre, nous sommes exposés aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, y compris le risque de revente, au moyen de nos instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur, comme certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, des placements dans des titres et certains dérivés.

### **Risque de valeur résiduelle**

Nous sommes exposés au risque de valeur résiduelle en raison des garanties de valeur résiduelle liées au soutien des ventes d'avions commerciaux. Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous pouvons fournir des garanties de valeur résiduelle directement à la société aérienne, au locateur ou à la partie qui participe au financement à long terme. Des garanties de valeur résiduelle sont offertes sous forme de tranche de la valeur d'un avion comportant un niveau plafond et un niveau plancher. Si l'avion sous-jacent est vendu à la fin de la période de financement (ou, dans certaines circonstances limitées, pendant cette période), la valeur de revente est comparée à la tranche de la garantie de valeur résiduelle. Nous devons effectuer des paiements en vertu de ces garanties de valeur résiduelle si la valeur de revente de l'avion est inférieure au plafond de la tranche couverte par la garantie, mais notre paiement est plafonné au plancher de la tranche si la valeur de revente de l'avion est inférieure à ce niveau.

### **Risque lié au prix des produits de base**

Nous sommes exposés au risque lié au prix des produits de base relativement aux fluctuations du coût des matériaux utilisés dans notre chaîne d'approvisionnement, comme l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués, le titane et l'acier, qui pourraient avoir une incidence négative sur nos activités et nos résultats opérationnels.

## **NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE**

### **Modifications de politiques et méthodes comptables**

#### **Présentation des états financiers**

En juin 2011, l'IASB a modifié l'IAS 1, *Présentation des états financiers*. Le principal changement résultant des modifications apportées à l'IAS 1 est l'exigence de regrouper les éléments dans les AERG qui peuvent être reclassés dans l'état du résultat. Les modifications ont également repris les exigences existantes voulant que les AERG et le résultat net soient présentés soit dans un seul état, soit dans deux états consécutifs. L'IAS 1 modifiée est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Aucun changement n'a été apporté à la présentation de nos états financiers consolidés résultant de ces modifications parce que les éléments dans les AERG qui peuvent être reclassés dans l'état du résultat consolidé sont déjà présentés ensemble.

#### **Évaluation de la juste valeur**

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 13, *Évaluation de la juste valeur*. L'IFRS 13 améliore la cohérence et réduit la complexité en fournissant une définition précise de la juste valeur et une source unique qui s'applique à l'ensemble des IFRS pour l'évaluation de la juste valeur et les exigences en matière d'informations à fournir lorsqu'une autre norme IFRS exige ou permet que l'élément soit évalué à la juste valeur. L'IFRS 13 est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. L'adoption de cette norme n'a pas eu d'incidence importante sur nos états financiers consolidés autre que d'entraîner la présentation d'informations supplémentaires, voir la Note 35 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés.

#### **Consolidation**

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 10, *États financiers consolidés*, qui remplace la SIC-12, *Consolidation – Entités ad hoc*, et certaines parties de l'IAS 27, *États financiers consolidés et individuels*, se rapportant à la préparation et à la présentation des états financiers consolidés. La nouvelle norme reprend les principes existants d'identification du concept de contrôle comme le facteur qui permet de déterminer si une entité doit être incluse dans les états financiers consolidés d'une entité. La norme fournit des directives additionnelles pour aider à la détermination du contrôle lorsque ce dernier est difficile à évaluer. L'IFRS 10 est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. L'adoption de cette norme n'a eu aucune incidence sur nos états financiers consolidés.

### **Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités**

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 12, *Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités*. L'IFRS 12 est une nouvelle norme complète sur les exigences en matière d'informations à fournir sur toutes les formes d'intérêts détenus dans d'autres entités, y compris les filiales, les partenariats, les entreprises associées, les entités ad hoc et les autres entités hors bilan. La norme exige qu'une entité présente des informations sur la nature et les risques associés à ses intérêts détenus dans d'autres entités et les effets de ces intérêts sur sa situation financière, sa performance financière et ses flux de trésorerie. L'IFRS 12 est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Voir la Note 36 – Placements dans des coentreprises et des entreprises associées, et la Note 38 – Entités structurées non consolidées, aux états financiers consolidés.

### **Partenariats**

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 11, *Partenariats*, qui remplace l'IAS 31, *Participation dans des coentreprises*, et la SIC-13, *Entités contrôlées conjointement – Apports non monétaires par des coentrepreneurs*. L'IFRS 11 porte surtout sur les droits et les obligations inhérents à un partenariat, plutôt que sur la forme légale, comme c'était le cas pour l'IAS 31. L'IFRS 11 classe les partenariats selon deux types : les coentreprises et les entreprises communes. Une coentreprise est un partenariat dans lequel les parties ont des droits sur l'actif net, tandis qu'une entreprise commune est un partenariat dans lequel les parties ont des droits sur les actifs, et des obligations au titre des passifs. La norme élimine les choix en matière de présentation de l'information sur les partenariats en exigeant le recours à la méthode de la mise en équivalence pour la comptabilisation des intérêts dans des coentreprises, et en exigeant que les coparticipants comptabilisent les actifs et les passifs relatifs à leurs intérêts dans les entreprises communes. L'IFRS 11 est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et la modification a été appliquée rétrospectivement conformément aux règles transitoires de l'IFRS 11.

Une grande partie de nos placements dans les partenariats répondent à la définition de coentreprises et sont désormais comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence. Ces placements étaient comptabilisés auparavant selon la méthode de la consolidation proportionnelle. Selon la méthode de la mise en équivalence, notre quote-part de l'actif net, du résultat net et des AERG des coentreprises est présentée sur une ligne distincte, respectivement dans l'état de la situation financière consolidé, l'état du résultat consolidé et l'état du résultat global consolidé. En outre, l'état des flux de trésorerie consolidé établi selon la méthode de la mise en équivalence inclut les flux de trésorerie entre nous et nos coentreprises, mais non notre quote-part des flux de trésorerie des coentreprises.

### **Avantages du personnel**

En juin 2011, l'IASB a modifié l'IAS 19, *Avantages du personnel*. Entre autres changements, les modifications exigent que les entités calculent la composante coût de financement des régimes à prestations définies en appliquant le taux d'actualisation utilisé pour évaluer les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi aux obligations nettes au titre des avantages postérieurs à l'emploi (habituellement, la valeur actuelle des obligations au titre des prestations définies moins la juste valeur des actifs des régimes). Selon la norme IAS 19 précédente, les revenus d'intérêt étaient présentés séparément des charges d'intérêt et étaient calculés selon le rendement prévu des actifs des régimes. En outre, les modifications apportées à l'IAS 19 rehaussent les exigences en matière d'informations à fournir à l'égard des régimes à prestations définies, notamment des informations additionnelles sur les caractéristiques des régimes à prestations définies et les risques auxquels les entités sont exposées par suite de leur participation à ces régimes. L'IAS 19, dans sa version modifiée, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Les modifications de politiques comptables ont été appliquées rétrospectivement conformément aux dispositions transitoires de l'IAS 19, dans sa version modifiée, et les informations supplémentaires sont fournies à la Note 22 – Avantages de retraite, aux états financiers consolidés.

### **Modification des méthodes d'évaluation de certains actifs financiers**

Nous avons modifié nos méthodes d'évaluation de certains actifs financiers comptabilisés à la juste valeur, surtout les placements dans des structures de financement. La valeur comptable de ces actifs financiers est déterminée en utilisant un modèle d'évaluation fondé sur des simulations stochastiques et une analyse des flux de trésorerie actualisés. Par le passé, les méthodes utilisées pour déterminer le taux d'actualisation ne comprenaient pas toutes les composantes que les intervenants sur le marché considéreraient comme données d'entrée pour établir la juste valeur. Par conséquent, les actifs financiers touchés ont été réévalués en utilisant les taux d'actualisation révisés et la modification de la méthode a été appliquée rétrospectivement. De même, certains de ces actifs financiers réévalués ont été reclassés dans l'état de la situation financière consolidé pour les présenter séparément des provisions connexes.

### Incidence de l'adoption des modifications de politiques et méthodes comptables susmentionnées

Les tableaux suivants résument les retraitements rétrospectifs de nos états financiers consolidés résultant de l'adoption de la version modifiée de l'IAS 19, *Avantages du personnel*, de l'IFRS 11, *Partenariats*, et de la modification des méthodes d'évaluation de certains actifs financiers, y compris l'incidence du reclassement.

Les incidences sur l'état du résultat consolidé se présentent comme suit :

	Quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012				
	Comme présentés	Retraitements			Comme retraités
		Partenariats <sup>(1)</sup>	Avantages du personnel	Réévaluation de certains actifs financiers	
Revenus	4 755 \$	(130) \$	- \$	- \$	4 625 \$
Coût des ventes	4 129	(80)	3	-	4 052
<b>Marge brute</b>	626	(50)	(3)	-	573
Charges de vente et d'administration	357	(3)	4	-	358
R et D	103	-	-	-	103
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(18)	(43)	-	-	(61)
Autres charges	9	-	-	-	9
Éléments spéciaux	163	-	-	-	163
<b>RAII</b>	12	(4)	(7)	-	1
Charges de financement	144	-	(75)	(1)	68
Revenus de financement	(111)	2	108	(18)	(19)
<b>RAI</b>	(21)	(6)	(40)	19	(48)
Impôts sur le résultat	(35)	(6)	(5)	2	(44)
<b>Résultat net</b>	14 \$	- \$	(35) \$	17 \$	(4) \$
<b>RPA (en dollars)</b>					
De base et dilué	- \$				(0,01) \$

Les incidences sur l'état du résultat consolidé se présentent comme suit pour l'exercice :

	2012				
	Comme présentés	Retraitements			Comme retraités
		Partenariats <sup>(1)</sup>	Avantages du personnel	Réévaluation de certains actifs financiers	
Revenus	16 768 \$	(354) \$	- \$	- \$	16 414 \$
Coût des ventes	14 269	(230)	14	-	14 053
<b>Marge brute</b>	2 499	(124)	(14)	-	2 361
Charges de vente et d'administration	1 443	(8)	7	-	1 442
R et D	299	-	-	-	299
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(45)	(108)	-	-	(153)
Autres revenus	(33)	-	-	-	(33)
Éléments spéciaux	140	-	-	-	140
<b>RAII</b>	695	(8)	(21)	-	666
Charges de financement	596	-	(301)	-	295
Revenus de financement	(599)	12	427	(5)	(165)
<b>RAI</b>	698	(20)	(147)	5	536
Impôts sur le résultat	100	(20)	(16)	2	66
<b>Résultat net</b>	598 \$	- \$	(131) \$	3 \$	470 \$
<b>RPA (en dollars)</b>					
De base et dilué	0,32 \$				0,25 \$

<sup>(1)</sup> Ajustements résultant de l'application de la méthode de la mise en équivalence :

- Incidence de l'arrêt de la consolidation proportionnelle de notre quote-part des revenus et des charges des coentreprises;
- Incidence de la non-élimination de certaines opérations entre nous et nos coentreprises; et
- Incidence de la comptabilisation de notre quote-part du résultat net découlant des coentreprises présentée au poste Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

Les incidences sur les états de la situation financière consolidés se présentent comme suit aux :

31 décembre 2012

	Retraitements				
	Comme présentés	Partenariats	Avantages du personnel	Réévaluation de certains actifs financiers <sup>(1)</sup>	Comme retraités
<b>Actifs</b>					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 896 \$	(339) \$	- \$	- \$	2 557 \$
Autres actifs courants	9 937	(406)	-	-	9 531
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	66	245	-	-	311
Autres actifs financiers	1 759	(6)	-	29	1 782
Autres actifs non courants	11 132	(128)	-	(10)	10 994
	25 790 \$	(634) \$	- \$	19 \$	25 175 \$
<b>Passifs</b>					
Autres passifs courants	11 312 \$	(578) \$	- \$	59 \$	10 793 \$
Provisions	1 586	(58)	-	80	1 608
Avantages de retraite	2 997	(2)	4	-	2 999
Autres passifs non courants	8 518	-	-	-	8 518
	24 413	(638)	4	139	23 918
<b>Capitaux propres</b>	1 377	4	(4)	(120)	1 257
	25 790 \$	(634) \$	- \$	19 \$	25 175 \$

1<sup>er</sup> janvier 2012

	Retraitements				
	Comme présentés	Partenariats	Avantages du personnel	Réévaluation de certains actifs financiers <sup>(1)</sup>	Comme retraités
<b>Actifs</b>					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 372 \$	(480) \$	- \$	- \$	2 892 \$
Autres actifs courants	9 365	(159)	-	-	9 206
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	37	238	-	-	275
Autres actifs financiers	1 831	(15)	-	17	1 833
Autres actifs non courants	9 259	(118)	-	(8)	9 133
	23 864 \$	(534) \$	- \$	9 \$	23 339 \$
<b>Passifs</b>					
Autres passifs courants	10 877 \$	(479) \$	- \$	- \$	10 398 \$
Provisions	1 672	(59)	-	132	1 745
Avantages de retraite	3 226	-	5	-	3 231
Autres passifs non courants	7 418	-	-	-	7 418
	23 193	(538)	5	132	22 792
<b>Capitaux propres</b>	671	4	(5)	(123)	547
	23 864 \$	(534) \$	- \$	9 \$	23 339 \$

<sup>(1)</sup> Y compris les reclassements.

Les retraitements des avantages du personnel dans les états de la situation financière consolidés ne sont pas importants, puisque l'incidence cumulative de la comptabilisation de charges d'intérêt nettes plus élevées selon la norme modifiée est en grande partie contrebalancée par la reprise des pertes actuarielles cumulées des actifs des régimes qui ont été comptabilisées antérieurement dans les AERG cumulés.

Les incidences sur les états du résultat global consolidés, nets des impôts sur le résultat, se présentent comme suit :

	Quatrième trimestre clos le 31 décembre 2012	Exercice 2012
<b>Résultat global comme présenté</b>	191 \$	904 \$
Résultat net		
Avantages du personnel	(35)	(131)
Réévaluation de certains actifs financiers	17	3
AERG		
Avantages du personnel	35	132
Augmentation nette du résultat global	17	4
<b>Résultat global comme retraité</b>	208 \$	908 \$

Les incidences sur l'état des flux de trésorerie consolidé se présentent comme suit pour l'exercice :

	2012		
	Comme présentés	Retraitements Partenariats	Comme retraités
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 348 \$	90 \$	1 438 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(1 950)	51	(1 899)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	77	4	81
Incidence des taux de change	49	(4)	45
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(476)	141	(335)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	3 372	(480)	2 892
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	2 896 \$	(339) \$	2 557 \$

## Modifications futures de méthodes comptables

### Instruments financiers

En octobre 2010, l'IASB a publié l'IFRS 9, *Instruments financiers*, qui est la première partie d'un projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*. La première partie couvre uniquement le classement et l'évaluation des actifs et des passifs financiers. Les deux autres parties portant sur la dépréciation des actifs financiers et la comptabilité de couverture sont encore en cours d'élaboration. 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.

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. La date d'entrée en vigueur obligatoire de l'IFRS 9, fixée initialement pour notre exercice ouvert à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, fait présentement l'objet d'un examen par l'IASB. L'IFRS 9 peut encore être appliquée de manière anticipée. Nous n'avons pas encore évalué l'incidence que l'adoption de cette norme aura sur nos états financiers consolidés.

En juin 2013, l'IASB a modifié l'IAS 39 afin de permettre la poursuite de la comptabilité de couverture lorsqu'un dérivé désigné comme un instrument de couverture fait l'objet d'une novation, si certaines conditions sont remplies. Cette modification sera en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014. Des allègements similaires seront inclus dans l'IFRS 9.

## **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<sup>er</sup> janvier 2015, et l'application anticipée est permise. Nous n'avons pas encore évalué l'incidence que l'adoption de cette norme aura sur nos états financiers consolidés.

## **INSTRUMENTS FINANCIERS**

Une partie importante de nos bilans consolidés se compose d'instruments financiers. Nos actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement et l'encaisse affectée. Nos passifs financiers comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les dérivés dont la juste valeur est négative, les avances gouvernementales remboursables, les incitatifs à la location, les obligations au titre des transactions de cession-bail et les coûts non récurrents des fournisseurs. Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer notre exposition aux risques de change et de taux d'intérêt. Ils sont principalement composés de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt et de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises.

L'utilisation d'instruments financiers nous expose surtout aux risques de crédit, de liquidité et de marché, dont le risque de change et le risque de taux d'intérêt. Une description de la manière dont nous gérons ces risques figure à la rubrique Gestion des risques de la section Sommaire et à la Note 34 – Gestion du risque financier, aux états financiers consolidés.

### ***Juste valeur des instruments financiers***

Tous les instruments financiers doivent être comptabilisés à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, plus les coûts de transaction relatifs aux instruments financiers qui ne sont pas comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net. Par la suite, ils sont évalués au coût amorti ou à la juste valeur selon leur classement. Les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net ou DAV sont comptabilisés à la juste valeur, tandis que tous les autres sont comptabilisés au coût amorti. Le classement de nos instruments financiers, ainsi que des revenus, charges, gains et pertes associés à ces instruments, est présenté à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 14 – Instruments financiers, aux états financiers consolidés.

La Note 35 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés fournit une description détaillée des méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers. La juste valeur est établie au moyen des cours sur le marché principal à la date d'évaluation et aux conditions actuelles du marché. Il s'agit d'estimations établies à un moment précis qui peuvent être modifiées au cours de périodes de présentation de l'information financière futures en raison de l'évolution des conditions du marché ou d'autres facteurs. En l'absence de cours cotés, ce qui est le cas pour la plupart de nos actifs et passifs financiers, nous établissons la juste valeur selon des modèles d'évaluation internes ou externes. Nous utilisons des modèles stochastiques, des modèles d'établissement de prix d'options et des modèles de flux de trésorerie actualisés lorsqu'il faut modéliser les flux de trésorerie. La juste valeur établie selon ces modèles d'évaluation internes 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. Nous utilisons des données externes du marché facilement observables, lorsqu'elles sont disponibles, notamment 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. 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.

La Note 35 fournit également une hiérarchie de la juste valeur à trois niveaux, selon laquelle les instruments financiers sont classés en fonction des données utilisées pour évaluer leur juste valeur. Cette hiérarchie place au

plus haut niveau les cours non ajustés sur des marchés actifs (données d'entrée de Niveau 1), et au niveau le plus bas les données d'entrée non observables (données d'entrée de Niveau 3). Dans le cas où des données utilisées pour évaluer la juste valeur sont classées à des niveaux différents dans la hiérarchie, la juste valeur obtenue est alors classée au plus bas niveau de la donnée d'entrée qui importe pour la juste valeur prise dans son ensemble. L'appréciation de l'importance d'une donnée d'entrée prise en compte pour la juste valeur dans son ensemble nécessite l'exercice du jugement et tient compte des facteurs spécifiques à l'actif ou au passif. La hiérarchie de la juste valeur ne vise pas à fournir des renseignements sur la liquidité d'un actif en particulier ou sur le degré de sensibilité d'un actif ou d'un passif à d'autres données ou facteurs du marché.

Nous sommes d'avis que les gains et les pertes découlant de certaines variations de la juste valeur des instruments financiers sont accessoires à notre rendement de base, comme celles découlant des fluctuations du rendement du marché, étant donné que nous avons l'intention de continuer à détenir ces instruments dans un avenir prévisible. Ces gains et ces pertes sont exclus de nos mesures du résultat net ajusté et du RPA ajusté afin de permettre aux utilisateurs de nos états financiers de mieux comprendre les résultats de base de notre Société et d'améliorer la comparabilité de nos résultats d'une période à l'autre et avec les pairs.

Au cours des dernières années, l'option d'achat rattachée aux billets de premier rang de 785 millions € échéant en novembre 2016 a donné lieu à des gains ou à des pertes comptables considérables. Cet instrument financier se trouve en position d'actif. Le gain non réalisé sur cet instrument ne peut être concrétisé qu'en cas de remboursement anticipé des billets.

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous détenons des actifs financiers et avons contracté des passifs financiers, évalués à la juste valeur, dont certains sont classés à titre d'instruments financiers de Niveau 3, y compris certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement et certains incitatifs à la location. La juste valeur de ces instruments financiers est évaluée au moyen d'hypothèses, et l'hypothèse sur l'augmentation du risque de revente est la plus susceptible de modifier considérablement la juste valeur d'une période à l'autre. La juste valeur des prêts et créances liées à des contrats de location – avions a également été touchée modérément par des changements de cotes de crédit récemment.

#### *Analyse de sensibilité*

Nos principaux risques liés aux variations de la juste valeur des instruments financiers ont trait aux variations des taux de change, des taux d'intérêt, des courbes de valeur résiduelle d'avions, des cotes de crédit et des ajustements en fonction du risque de revente. La Note 34 – Gestion du risque financier, et la Note 35 - Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés présentent des analyses de sensibilité fondées sur des hypothèses de variations de taux de change et de taux d'intérêt.

## **OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES**

Nos parties liées telles que définies par les IFRS sont nos coentreprises, nos entreprises associées et nos principaux dirigeants. La Note 37 – Opérations entre parties liées, aux états financiers consolidés contient une description de nos opérations entre parties liées.



## JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Nos principales méthodes comptables et l'utilisation d'estimations et de jugements sont décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 5 – Utilisation d'estimations et de jugements, aux états financiers consolidés. La préparation des états financiers selon les IFRS exige l'utilisation d'estimations et de jugements. Les estimations comptables critiques, qui sont reconsidérées régulièrement et qui peuvent changer d'une période à l'autre, sont décrites dans la présente section. Une estimation comptable est considérée comme critique si:

- elle exige que nous formulions des hypothèses sur des questions très incertaines au moment où elle est établie, et
- des estimations différentes pourraient avoir été utilisées ou si des changements raisonnables de l'estimation susceptibles de se produire d'une période à l'autre avaient une incidence notable sur notre situation financière, nos variations de la situation financière ou nos résultats opérationnels.

Nos meilleures estimations à l'égard de l'avenir sont fondées sur les faits et circonstances disponibles au moment où les estimations sont faites. Pour établir des estimations, nous utilisons l'expérience, la conjoncture économique et les tendances générales, ainsi que des hypothèses à l'égard de l'issue probable de ces événements. Les estimations et leurs hypothèses sous-jacentes sont périodiquement passées en revue, et l'incidence de toute modification est immédiatement comptabilisée. Les résultats réels différeront des estimations utilisées, et ces écarts pourraient être importants.

Notre budget et notre plan stratégique couvrent une période de trois ans et représentent des informations fondamentales utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires à la préparation des informations financières. Nous préparons annuellement un budget et un plan stratégique couvrant une période de trois ans, selon un processus en vertu duquel un budget détaillé de un an et un plan stratégique biennal sont préparés par chaque division, puis consolidés au niveau du secteur isolable et de la Société. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur les contrats et les commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. Nous utilisons le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour estimer les résultats prévus des périodes ultérieures. Nous assurons ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel constituent un élément déclencheur qui amène à évaluer s'il faut réviser certaines des estimations utilisées pour préparer les informations financières.

Les éléments qui suivent font l'objet d'estimations et de jugements critiques de la part de la direction. Les analyses de sensibilité figurant dans la présente section devraient être utilisées avec prudence, car les variations sont hypothétiques et l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

### ***Contrats à long terme***

BT exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et BA conclut des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement pour des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris la révision des véhicules sur rail et des composants) et des contrats de services sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. Le degré d'avancement des travaux est habituellement établi en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations à long terme du total des coûts d'un contrat et des revenus à l'achèvement.

Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des pénalités et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. S'il est probable que des revenus additionnels seront réalisés, ils sont inclus dans les revenus estimatifs à l'achèvement.

Les coûts d'un contrat comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts comme ceux liés aux garanties et au transport. Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux et de la main-d'œuvre, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la main-d'œuvre. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification des commandes et des possibles retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. Nous exerçons notre jugement pour déterminer la probabilité d'engager des coûts additionnels par suite de retards ou de verser des pénalités; ces coûts, s'ils sont probables, sont inclus en coûts estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. Nous examinons les coûts et les revenus totaux estimatifs tous les trimestres. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation de notre budget et de notre planification stratégique. Lorsqu'une révision peut avoir une incidence importante, elle est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées.

#### *Analyse de sensibilité*

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer les marges brutes de BT d'environ 89 millions \$ pour l'exercice 2013.

### **Outillage des programmes aéronautiques**

BA capitalise les coûts de développement dans l'outillage des programmes aéronautiques lorsque certains critères de report sont remplis. L'outillage des programmes aéronautiques est amorti sur le nombre prévu d'avions qui seront produits, à compter de la date de livraison du premier avion d'un programme. Un test de dépréciation est effectué au moins une fois l'an pour les programmes d'avions en développement et pour tous les programmes s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu avoir subi une perte de valeur. Une dépréciation est constatée si la valeur recouvrable d'un groupe d'actifs générant des flux de trésorerie indépendants (une UGT) est inférieure à la valeur comptable de ces actifs. La valeur recouvrable d'un groupe d'actifs est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité, habituellement établie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés.

Lorsque les principales estimations varient considérablement, on peut sous-estimer la dotation aux amortissements, on peut ne pas être en mesure de recouvrer les coûts capitalisés et on peut avoir surestimé l'outillage des programmes aéronautiques.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé dans le test de dépréciation exigent des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et notre part prévue de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, nous exerçons notre jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et afin d'identifier les UGT par gamme d'avions. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir le montant recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable et les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme.

Le taux d'actualisation est basé sur le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché, disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou basées sur un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives.

Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, ajustée selon le risque et établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur le calendrier des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs, des conditions générales du marché et des taux d'imposition applicables.

La valeur recouvrable a été établie au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2013 d'après la juste valeur diminuée des coûts de vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. En appliquant le modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés, les flux de trésorerie futurs estimés pour les trois premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique et sur les prévisions à longue échéance par la suite. Un taux d'actualisation après impôts de 7,5 % a été utilisé.

#### *Analyse de sensibilité*

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

Une baisse de 10 % des flux de trésorerie nets futurs prévus provenant de tous les programmes, répartis équitablement sur les périodes futures, aurait entraîné la comptabilisation d'une dépréciation d'environ 300 millions \$ au cours de l'exercice 2013 relative aux programmes en développement.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer le test de dépréciation aurait entraîné la comptabilisation d'une dépréciation d'environ 280 millions \$ au cours de l'exercice 2013 relative aux programmes en développement.

### **Goodwill**

Le goodwill est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill a été affecté au secteur isolable BT. Une évaluation de dépréciation est effectuée au moins une fois l'an ou lorsque des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que le goodwill pourrait avoir subi une perte de valeur. Nous avons choisi d'effectuer l'évaluation annuelle de dépréciation du goodwill au quatrième trimestre. La valeur recouvrable du secteur isolable BT est fondée sur la valeur la plus élevée entre la juste valeur diminuée des coûts de la vente et la valeur d'utilité.

Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2012, nous avons achevé un test de dépréciation et, au quatrième trimestre de l'exercice 2013, nous avons conclu que tous les critères pour l'utilisation du montant recouvrable découlant d'une période antérieure étaient respectés et que les évaluations de la dépréciation ont été effectuées en s'appuyant sur le montant recouvrable calculé à l'exercice 2012. La Société n'a relevé aucune dépréciation. La valeur recouvrable calculée à l'exercice 2012 était basée sur la juste valeur diminuée des coûts de la vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Les flux de trésorerie futurs estimatifs étaient fondés sur le budget et le plan stratégique pour les trois premières années et un taux constant de croissance de 1 % a été appliqué pour établir les flux de trésorerie estimatifs suivant la période initiale de trois ans. Aux fins de ce test, nous utilisons une période de 15 ans pour projeter les flux de trésorerie futurs. Le taux d'actualisation après impôts est lui aussi une estimation clé dans le modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré représentatif du capital. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable au cours de l'exercice 2012 s'établissait à 6,8 %. Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait pas entraîné de dépréciation au cours de l'exercice 2013.

### **Évaluation des actifs d'impôt différé**

Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, nous estimons le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. Nous exerçons notre jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies fiscales.

## ***Impôts éventuels***

Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité des relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre les résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs du revenu imposable et de la charge d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. Des provisions d'impôts ont été constituées pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où elle exerce ses activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale responsable. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile respectif des entités juridiques.

## ***Garanties de crédit et de valeur résiduelle***

Les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont généralement offertes aux transporteurs aériens ou aux participants aux structures de financement créées relativement à la vente d'avions commerciaux. Une provision correspondante est comptabilisée et est évaluée aux montants qui devraient être versés en vertu des garanties, en utilisant un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques.

Les montants prévus à verser en vertu des garanties dépendent de l'éventualité que des défaillances de crédit surviennent durant la période de financement d'origine. En cas de défaillance de crédit, la garantie de crédit peut être exercée. En l'absence de défaillance de crédit, la garantie de valeur résiduelle peut être exercée. Dans les deux cas, les garanties ne peuvent être exercées que s'il y a une perte au moment de la vente de l'avion. Par conséquent, la valeur de la garantie est largement tributaire de la valeur future de l'avion sous-jacent. Des courbes de valeur résiduelle d'avions, préparées par la direction d'après l'information provenant de rapports d'évaluation externes et ajustées pour refléter les facteurs particuliers du marché actuel des avions et d'un marché équilibré à moyen et à long terme, sont utilisées pour estimer cette valeur future. Le montant du passif est aussi considérablement influencé par l'hypothèse actuelle du marché sur les taux d'intérêt, puisque les paiements en vertu de ces garanties devraient s'effectuer surtout de moyen à long terme. D'autres estimations clés pour calculer la valeur des garanties comprennent les probabilités de défaillance, fondées sur les cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, ou, si ce n'est pas le cas, sur les hypothèses internes quant au risque de crédit des clients ainsi que sur la probabilité que les garanties de crédit ou de valeur résiduelle s'exerceront à l'échéance des arrangements de financement. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

### *Analyse de sensibilité*

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

En supposant une diminution de 5 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions au 31 décembre 2013, le RAI pour l'exercice 2013 aurait subi une incidence négative de 26 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2013, le RAI pour l'exercice 2013 aurait subi une incidence négative de 15 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2013, le RAI pour l'exercice 2013 aurait subi une incidence positive de 16 millions \$.

## ***Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme***

Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des régimes de retraite et des autres avantages de retraite repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les incidences des changements dans les taux d'actualisation et, lorsqu'elles sont importantes, dans les événements importants et les autres circonstances, sont comptabilisées tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite.

Comme le marché des obligations de société de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen terme et à long terme, nous avons établi le taux d'actualisation de nos régimes de retraite et autres avantages de retraite au Canada en élaborant une courbe de rendement selon quatre fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de société de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement en fonction de la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA dans les trois dernières fourchettes d'échéance de la courbe.

Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel.

Une analyse de sensibilité aux changements d'hypothèses actuarielles critiques est présentée à la rubrique Avantages de retraite dans la section Sommaire. Pour plus de détails sur les hypothèses utilisées, voir la Note 22 – Avantages de retraite, aux états financiers consolidés.

## ***Consolidation***

Nous consolidons des entités lorsque, à l'évaluation de la substance de la relation, nous déterminons que nous les contrôlons. Nous contrôlons une entité émettrice lorsque nous sommes exposés, ou avons droit, à des rendements variables en raison de nos liens avec celle-ci et que nous avons la capacité d'utiliser le pouvoir que nous détenons sur celle-ci pour influencer sur ces rendements. Nous réévaluons notre détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle ont fait l'objet de modifications.

De temps à autre, nous participons à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, nous pouvons recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si nous sommes exposés, ou avons droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si nous agissons à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer le résultat de ces analyses et pour déterminer si nous avons la capacité d'utiliser le pouvoir que nous détenons sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait.

## CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, nous avons déposé des attestations signées par le chef de la direction et le chef de la direction financière qui, entre autres, rendent compte de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

### ***Contrôles et procédures de communication de l'information***

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les contrôles et procédures de communication de l'information, pour fournir une assurance raisonnable que :

- l'information importante relative à la Société leur a été communiquée; et
- l'information à fournir dans les documents visés de la Société par les règlements d'information continue a été comptabilisée, traitée, résumée et présentée aux dates précisées par les lois sur les valeurs mobilières.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information.

### ***Contrôles internes à l'égard de l'information financière***

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont aussi établi des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux IFRS.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) (cadre de référence de 1992).

### ***Modifications des contrôles internes à l'égard de l'information financière***

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2013 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 :

	<b>31 décembre 2013</b>	31 décembre 2012	Augmentation (diminution)
Euro	<b>1,3791</b>	1,3194	5%
Dollar canadien	<b>0,9400</b>	1,0043	(6%)
Livre sterling	<b>1,6542</b>	1,6167	2%

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

	<b>31 décembre 2013</b>	31 décembre 2012	Augmentation (diminution)
Euro	<b>1,3616</b>	1,2980	5%
Dollar canadien	<b>0,9537</b>	1,0096	(6%)
Livre sterling	<b>1,6194</b>	1,6069	1%

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

	<b>31 décembre 2013</b>	31 décembre 2012	Augmentation (diminution)
Euro	<b>1,3285</b>	1,2860	3%
Dollar canadien	<b>0,9717</b>	1,0008	(3%)
Livre sterling	<b>1,5654</b>	1,5854	(1%)

## RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

### Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 11 février 2014

	Autorisées	Émises et en cours
Actions classe A (droits de vote multiples) <sup>(1)</sup>	1 892 000 000	314 530 462
Actions classe B (droits de vote limités) <sup>(2)</sup>	1 892 000 000	1 424 759 510 <sup>(3)</sup>
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

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

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

<sup>(3)</sup> 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 décembre 2013

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	29 355 757
UAR et UAD émises et en cours en vertu des régimes d'UAR et d'UAD	31 766 531
Actions classe B détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	18 736 908

### Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com



## PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les principales informations financières qui suivent sont tirées des états financiers consolidés des exercices clos les 31 décembre 2011, 2012 et 2013 et doivent être lues avec ceux-ci.

Le tableau suivant présente les principales informations financières pour les trois derniers exercices.

<b>Exercices</b>	<b>2013</b>	2012	2011 <sup>(1)</sup>
		<i>retraité</i> <sup>(2)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(2)</sup>
Revenus	<b>18 151 \$</b>	16 414 \$	17 904 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	<b>564 \$</b>	460 \$	737 \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	<b>0,31 \$</b>	0,25 \$	0,41 \$
Dividendes en espèces déclarés par action (en dollars canadiens)			
Actions classe A (droits de vote multiples)	<b>0,10 \$</b>	0,10 \$	0,10 \$
Actions classe B (droits de vote limités)	<b>0,10 \$</b>	0,10 \$	0,10 \$
Actions privilégiées, série 2	<b>0,75 \$</b>	0,75 \$	0,69 \$
Actions privilégiées, série 3	<b>0,78 \$</b>	1,05 \$	1,32 \$
Actions privilégiées, série 4	<b>1,56 \$</b>	1,56 \$	1,56 \$

<b>Aux</b>	<b>31 décembre 2013</b>	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
		<i>retraité</i> <sup>(2)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(2)</sup>
Total des actifs	<b>29 363 \$</b>	25 175 \$	23 339 \$
Passifs financiers non courants	<b>7 705 \$</b>	5 961 \$	5 250 \$

<sup>(1)</sup> Notre exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

<sup>(2)</sup> Voir la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière pour des détails au sujet des retraitements de montants des exercices précédents.

Le tableau contenant les données trimestrielles est présenté ci-après.

**12 février 2014**

**BOMBARDIER INC.**
**DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)**

(Dressées conformément à l'IAS 34, Information financière intermédiaire, à l'exception des fourchettes des cours)

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

Exercices	2013					2012				
	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	retraité (2) Premier trimestre
<b>Revenus</b>										
BA	9 385 \$	2 873 \$	1 999 \$	2 255 \$	2 258 \$	8 628 \$	2 597 \$	2 267 \$	2 265 \$	1 499 \$
BT	8 766	2 451	2 059	2 175	2 081	7 786	2 028	1 944	1 832	1 982
	<b>18 151 \$</b>	<b>5 324 \$</b>	<b>4 058 \$</b>	<b>4 430 \$</b>	<b>4 339 \$</b>	<b>16 414 \$</b>	<b>4 625 \$</b>	<b>4 211 \$</b>	<b>4 097 \$</b>	<b>3 481 \$</b>
<b>RAII</b>										
BA	418 \$	93 \$	86 \$	138 \$	101 \$	390 \$	84 \$	118 \$	99 \$	89 \$
BT	505	92	124	150	139	276	(83)	122	115	122
	<b>923</b>	<b>185</b>	<b>210</b>	<b>288</b>	<b>240</b>	<b>666</b>	<b>1</b>	<b>240</b>	<b>214</b>	<b>211</b>
Charges de financement <sup>(1)</sup>	271	55	58	83	75	295	68	67	89	82
Revenus de financement <sup>(1)</sup>	(119)	(10)	(22)	(47)	(40)	(165)	(19)	(52)	(60)	(45)
<b>RAI</b>	<b>771</b>	<b>140</b>	<b>174</b>	<b>252</b>	<b>205</b>	<b>536</b>	<b>(48)</b>	<b>225</b>	<b>185</b>	<b>174</b>
Impôts sur le résultat	199	43	27	72	57	66	(44)	53	38	19
<b>Résultat net</b>	<b>572 \$</b>	<b>97 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>180 \$</b>	<b>148 \$</b>	<b>470 \$</b>	<b>(4) \$</b>	<b>172 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>155 \$</b>
Attribuable aux										
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	564 \$	95 \$	145 \$	181 \$	143 \$	460 \$	(6) \$	169 \$	147 \$	150 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	8	2	2	(1)	5	10	2	3	-	5
	<b>572 \$</b>	<b>97 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>180 \$</b>	<b>148 \$</b>	<b>470 \$</b>	<b>(4) \$</b>	<b>172 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>155 \$</b>
<b>RPA (en dollars)</b>										
De base et dilué	0,31 \$	0,05 \$	0,08 \$	0,10 \$	0,08 \$	0,25 \$	(0,01) \$	0,09 \$	0,08 \$	0,08 \$
<b>Fourchette du cours des actions classe B (en dollars canadiens)</b>										
Haut	5,43 \$	5,43 \$	5,18 \$	5,00 \$	4,35 \$	4,93 \$	3,84 \$	4,25 \$	4,31 \$	4,93 \$
Bas	3,80 \$	4,32 \$	4,55 \$	3,80 \$	3,81 \$	2,97 \$	2,97 \$	3,37 \$	3,53 \$	3,86 \$

<sup>(1)</sup> Les montants présentés sur une base annuelle peuvent ne pas correspondre à la somme des montants des quatre trimestres, étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement trimestriels, et inversement, ont été effectués sur une base cumulative.

<sup>(2)</sup> Voir la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière pour des détails au sujet des retraitements de montants des exercices précédents.

**BOMBARDIER INC.**  
**RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE**

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action, le nombre d'actions ordinaires et les actionnaires inscrits)

Pour les exercices clos les	31 décembre 2013	31 décembre 2012	31 décembre 2011 <sup>(1)</sup>	31 janvier 2011
<b>Revenus</b>		<i>retraité</i> <sup>(2)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(2)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(2)</sup>
BA	9 385 \$	8 628 \$	8 594 \$	8 808 \$
BT	8 766	7 786	9 310	8 689
	<b>18 151 \$</b>	<b>16 414 \$</b>	<b>17 904 \$</b>	<b>17 497 \$</b>
<b>RAII avant éléments spéciaux</b>				
BA	388 \$	367 \$	491 \$	546 \$
BT	505	439	675	652
	<b>893</b>	<b>806</b>	<b>1 166</b>	<b>1 198</b>
<b>Éléments spéciaux</b>				
BA	(30)	(23)	-	-
BT	-	163	-	-
	<b>(30)</b>	<b>140</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>RAII</b>				
BA	418	390	491	546
BT	505	276	675	652
	<b>923</b>	<b>666</b>	<b>1 166</b>	<b>1 198</b>
Charges de financement	271	295	380	395
Revenus de financement	(119)	(165)	(70)	(86)
<b>RAI</b>	<b>771</b>	<b>536</b>	<b>856</b>	<b>889</b>
Impôts sur le résultat	199	66	119	218
<b>Résultat net</b>	<b>572 \$</b>	<b>470 \$</b>	<b>737 \$</b>	<b>671 \$</b>
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	564 \$	460 \$	737 \$	658 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	8 \$	10 \$	- \$	13 \$
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>608 \$</b>	<b>671 \$</b>	<b>887 \$</b>	<b>772 \$</b>
<b>RPA (en dollars)</b>				
De base	0,31 \$	0,25 \$	0,41 \$	0,37 \$
Dilué	0,31 \$	0,25 \$	0,41 \$	0,36 \$
Ajusté	0,33 \$	0,36 \$	0,49 \$	0,42 \$
<b>Information générale</b>				
Revenus à l'exportation provenant du Canada	6 767 \$	6 129 \$	5 866 \$	6 285 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	2 287 \$	2 074 \$	1 447 \$	1 189 \$
Amortissement	391 \$	364 \$	325 \$	413 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles	- \$	9 \$	- \$	8 \$
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)				
Classe A	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$
Classe B	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$
Dividende par action privilégiée (en dollars canadiens)				
Série 2	0,75 \$	0,75 \$	0,69 \$	0,66 \$
Série 3	0,78 \$	1,05 \$	1,32 \$	1,32 \$
Série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
<b>Fourchette du cours de l'action (en dollars canadiens)</b>				
<b>Classe A</b>				
Haut	5,42 \$	5,00 \$	7,29 \$	6,24 \$
Bas	3,81 \$	3,08 \$	3,41 \$	4,28 \$
Clôture	4,60 \$	3,83 \$	4,06 \$	5,72 \$
<b>Classe B</b>				
Haut	5,43 \$	4,93 \$	7,29 \$	6,24 \$
Bas	3,80 \$	2,97 \$	3,30 \$	4,25 \$
Clôture	4,61 \$	3,76 \$	4,06 \$	5,70 \$
<b>Aux</b>				
Nombre d'actions ordinaires (en millions)	1 739	1 730	1 724	1 726
Valeur comptable par action ordinaire (en dollars)	1,20 \$	0,50 \$	0,10 \$	0,58 \$
Actionnaires inscrits	13 503	13 544	13 427	13 591

<sup>(1)</sup> L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

<sup>(2)</sup> Voir la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière pour des détails au sujet des retraitements de montants des exercices précédents.

**BOMBARDIER INC.**  
**RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (SUITE)**  
**ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS**  
(en millions de dollars américains)

<b>Aux</b>	<b>31 décembre 2013</b>	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 janvier 2011	1 <sup>er</sup> février 2010
<b>Actifs</b>		<i>retraité</i> <sup>(1)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(1)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(1)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(1)</sup>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>3 397 \$</b>	2 557 \$	2 892 \$	3 559 \$	2 887 \$
Créances clients et autres débiteurs	<b>1 492</b>	1 311	1 342	1 356	1 043
Stocks	<b>8 234</b>	7 540	7 305	7 191	7 644
Autres actifs financiers	<b>637</b>	443	522	690	511
Autres actifs	<b>881</b>	680	559	648	517
<b>Actifs courants</b>	<b>14 641</b>	12 531	12 620	13 444	12 602
Titres déposés en garantie	-	-	-	676	682
Immobilisations corporelles	<b>2 066</b>	1 933	1 779	1 816	1 637
Outillage des programmes aéronautiques	<b>6 606</b>	4 770	3 168	2 088	1 385
Goodwill	<b>2 381</b>	2 316	2 244	2 349	2 237
Impôts sur le résultat différés	<b>1 231</b>	1 421	1 476	1 210	1 335
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	<b>318</b>	311	275	259	226
Autres actifs financiers	<b>1 568</b>	1 339	1 311	1 111	1 011
Autres actifs	<b>552</b>	554	466	403	512
<b>Actifs non courants</b>	<b>14 722</b>	12 644	10 719	9 912	9 025
	<b>29 363 \$</b>	25 175 \$	23 339 \$	23 356 \$	21 627 \$
<b>Passifs</b>					
Fournisseurs et autres créditeurs	<b>4 089 \$</b>	3 310 \$	3 032 \$	2 857 \$	2 836 \$
Provisions	<b>881</b>	1 000	1 019	1 136	1 107
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	<b>2 352</b>	1 763	1 638	1 971	1 654
Avances sur programmes aéronautiques	<b>3 228</b>	3 053	2 788	2 989	3 055
Autres passifs financiers	<b>1 009</b>	455	732	860	537
Autres passifs	<b>2 227</b>	2 212	2 208	2 168	2 001
<b>Passifs courants</b>	<b>13 786</b>	11 793	11 417	11 981	11 190
Provisions	<b>584</b>	608	726	709	733
Avances sur programmes aéronautiques	<b>1 688</b>	1 600	1 266	1 193	1 373
Dette à long terme	<b>6 988</b>	5 360	4 748	4 645	4 134
Avantages de retraite	<b>2 161</b>	2 999	3 231	1 978	2 184
Autres passifs financiers	<b>717</b>	601	502	532	558
Autres passifs	<b>990</b>	957	902	908	576
<b>Passifs non courants</b>	<b>13 128</b>	12 125	11 375	9 965	9 558
	<b>26 914</b>	23 918	22 792	21 946	20 748
<b>Capitaux propres</b>					
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	<b>2 426</b>	1 211	515	1 343	821
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	<b>23</b>	46	32	67	58
	<b>2 449</b>	1 257	547	1 410	879
	<b>29 363 \$</b>	25 175 \$	23 339 \$	23 356 \$	21 627 \$

<sup>(1)</sup> Voir la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière pour des détails au sujet des retraitements de montants des exercices précédents.

## **ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS**

**Pour les exercices clos les  
31 décembre 2013 et 2012**

## RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de Bombardier Inc., ainsi que toute l'information contenue dans le rapport financier, sont la responsabilité de la direction et ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux IFRS publiées par l'International Accounting Standards Board. Le rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des autorités canadiennes en valeurs mobilières. Les états financiers et le rapport de gestion renferment certains montants fondés sur les meilleures estimations et des jugements à l'égard de l'incidence prévue des événements et opérations actuels. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers et le rapport de gestion sont présentés fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs. L'information financière présentée dans le rapport de gestion est conforme à celle des états financiers consolidés.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont établi des contrôles et des procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à Bombardier Inc. leur a été communiquée; et que l'information à fournir dans les documents de Bombardier Inc. visés par les règlements d'information continue a été consignée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par les lois sur les valeurs mobilières canadiennes.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière en date de la fin de l'exercice 2013. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information et les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient efficaces à cette date, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne (cadre de référence de 1992) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). En outre, selon cette évaluation, ils ont établi qu'il n'existait aucune faiblesse importante du contrôle interne à l'égard de l'information financière à la fin de l'exercice 2013. Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont fourni aux autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

Le conseil d'administration doit s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés et 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 d'administration, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Le comité d'audit rencontre périodiquement la direction, ainsi que les auditeurs internes et indépendants, afin d'examiner les états financiers consolidés, le rapport des auditeurs indépendants et le rapport de gestion, de discuter de questions d'audit et de questions de présentation de l'information financière, de discuter de contrôles internes à l'égard de l'information financière, et de s'assurer que chaque partie s'acquitte correctement de ses responsabilités. En outre, il incombe au comité d'audit d'examiner la pertinence des méthodes comptables ainsi que les estimations et jugements importants qui sous-tendent les états financiers consolidés dressés par la direction, ainsi que d'examiner les honoraires versés aux auditeurs indépendants et de faire des recommandations au conseil d'administration à l'égard de leur indépendance et de leurs honoraires. Le comité d'audit fait part de ses constatations au conseil d'administration pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés et du rapport de gestion à l'intention des actionnaires.

Les états financiers consolidés ont été audités, au nom des actionnaires, par les auditeurs indépendants, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L., conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada et aux normes internationales sur l'audit. Les auditeurs indépendants ont librement et pleinement accès au comité d'audit afin de discuter de leur audit et des questions connexes.



Pierre Beaudoin,  
Président et chef de la direction



Pierre Alary, FCPA, FCA  
Vice-président principal et chef de la direction financière

Le 12 février 2014

## RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

### AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de Bombardier Inc., qui comprennent les états de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2013 et 2012 et au 1<sup>er</sup> janvier 2012, et les états consolidés du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2013 et 2012, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

#### **Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés**

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »), publiées par l'International Accounting Standards Board, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

#### **Responsabilité des auditeurs**

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de nos audits. Nous avons effectué nos audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada et les normes internationales sur l'audit. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

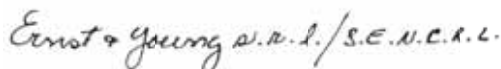
Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement des auditeurs, et notamment de leur évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, les auditeurs prennent en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus dans le cadre de nos audits sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

#### **Opinion**

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Bombardier Inc. aux 31 décembre 2013 et 2012 et au 1<sup>er</sup> janvier 2012, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2013 et 2012 conformément aux Normes internationales d'information financière, publiées par l'International Accounting Standards Board.

(1)



Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.  
Montréal, Canada

Le 12 février 2014

(1) CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A112431

# ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices 2013 et 2012

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

<b>États financiers consolidés</b>	<b>119</b>
<b>Notes aux états financiers consolidés</b>	<b>124</b>
1. MODE DE PRÉSENTATION	124
2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES	124
3. MODIFICATIONS DE POLITIQUES ET MÉTHODES COMPTABLES	135
4. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	140
5. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS	141
6. INFORMATION SECTORIELLE	145
7. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	147
8. AUTRES CHARGES (REVENUS)	148
9. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	148
10. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	149
11. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL	150
12. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	150
13. RÉSULTAT PAR ACTION	153
14. INSTRUMENTS FINANCIERS	153
15. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	156
16. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	156
17. STOCKS	157
18. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	158
19. AUTRES ACTIFS	158
20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	159
21. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	160
22. AVANTAGES DE RETRAITE	161
23. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS	171
24. PROVISIONS	172
25. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	173
26. AUTRES PASSIFS	173
27. DETTE À LONG TERME	174
28. CESSION D'UNE ENTREPRISE	175
29. CAPITAL SOCIAL	175
30. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	178
31. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	180
32. FACILITÉS DE CRÉDIT	181
33. GESTION DU CAPITAL	182
34. GESTION DU RISQUE FINANCIER	183
35. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	188
36. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES	191
37. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	192
38. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES	193
39. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	194
40. RECLASSEMENT	197

Voir le rapport de gestion pour les abréviations utilisées dans les états financiers consolidés.



**BOMBARDIER INC.****ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

Pour les exercices clos les 31 décembre

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

	Notes	2013	2012
Revenus		<b>18 151 \$</b>	16 414 \$
Coût des ventes	17	<b>15 658</b>	14 053
<b>Marge brute</b>		<b>2 493</b>	2 361
Charges de vente et d'administration		<b>1 417</b>	1 442
R et D	7	<b>293</b>	299
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	36	<b>(119)</b>	(153)
Autres charges (revenus)	8	<b>9</b>	(33)
Éléments spéciaux	9	<b>(30)</b>	140
<b>RAII</b>		<b>923</b>	666
Charges de financement	10	<b>271</b>	295
Revenus de financement	10	<b>(119)</b>	(165)
<b>RAI</b>		<b>771</b>	536
Impôts sur le résultat	12	<b>199</b>	66
<b>Résultat net</b>		<b>572 \$</b>	470 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier inc.		<b>564 \$</b>	460 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		<b>8</b>	10
		<b>572 \$</b>	470 \$
<b>RPA (en dollars)</b>	13		
De base et dilué		<b>0,31 \$</b>	0,25 \$

<sup>(1)</sup> Voir la Note 3 sur l'incidence des modifications de politiques et méthodes comptables.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

**BOMBARDIER INC.**  
**ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS**  
 Pour les exercices clos les 31 décembre  
 (en millions de dollars américains)

	2013	2012
		<i>retraité</i> <sup>(1)</sup>
<b>Résultat net</b>	<b>572 \$</b>	<b>470 \$</b>
<b>AERG</b>		
<b>Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net</b>		
<b>Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie</b>		
Incidence des fluctuations de taux de change	(6)	(5)
Gain net sur instruments financiers dérivés	26	163
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe <sup>(2)(3)</sup>	(32)	25
Impôts sur le résultat	6	(64)
	<b>(6)</b>	<b>119</b>
<b>Actifs financiers DAV</b>		
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	(5)	6
Reclassement en résultat	-	(29)
Impôts sur le résultat	-	6
	<b>(5)</b>	<b>(17)</b>
<b>ECC</b>		
Placements nets dans les établissements à l'étranger	36	75
Perte nette sur éléments de couverture connexes	(15)	(18)
	<b>21</b>	<b>57</b>
<b>Éléments jamais reclassés en résultat net</b>		
<b>Avantages de retraite</b>		
Gains actuariels nets	911	318
Impôts sur le résultat	(87)	(39)
	<b>824</b>	<b>279</b>
<b>Total des AERG</b>	<b>834</b>	<b>438</b>
<b>Total du résultat global</b>	<b>1 406 \$</b>	<b>908 \$</b>
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	1 399 \$	895 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	7	13
	<b>1 406 \$</b>	<b>908 \$</b>

<sup>(1)</sup> Voir la Note 3 sur l'incidence des modifications de politiques et méthodes comptables.

<sup>(2)</sup> Inclut 10 millions \$ de gain reclassé à l'actif non financier connexe pour l'exercice 2013 (22 millions \$ de gain pour l'exercice 2012).

<sup>(3)</sup> 104 millions \$ de perte nette différée devraient être reclassés des AERG à la valeur comptable de l'actif non financier connexe ou en résultat au cours de l'exercice 2014.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

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

	Notes	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
<b>Actifs</b>			<i>retraité</i> <sup>(1)</sup>	<i>retraité</i> <sup>(1)</sup>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15	3 397 \$	2 557 \$	2 892 \$
Créances clients et autres débiteurs	16	1 492	1 311	1 342
Stocks	17	8 234	7 540	7 305
Autres actifs financiers	18	637	443	522
Autres actifs	19	881	680	559
<b>Actifs courants</b>		<b>14 641</b>	<b>12 531</b>	<b>12 620</b>
Immobilisations corporelles	20	2 066	1 933	1 779
Outillage des programmes aéronautiques	21	6 606	4 770	3 168
Goodwill	21	2 381	2 316	2 244
Impôts sur le résultat différés	12	1 231	1 421	1 476
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	36	318	311	275
Autres actifs financiers	18	1 568	1 339	1 311
Autres actifs	19	552	554	466
<b>Actifs non courants</b>		<b>14 722</b>	<b>12 644</b>	<b>10 719</b>
		<b>29 363 \$</b>	<b>25 175 \$</b>	<b>23 339 \$</b>
<b>Passifs</b>				
Fournisseurs et autres créditeurs	23	4 089 \$	3 310 \$	3 032 \$
Provisions	24	881	1 000	1 019
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	17	2 352	1 763	1 638
Avances sur programmes aéronautiques		3 228	3 053	2 788
Autres passifs financiers	25	1 009	455	732
Autres passifs	26	2 227	2 212	2 208
<b>Passifs courants</b>		<b>13 786</b>	<b>11 793</b>	<b>11 417</b>
Provisions	24	584	608	726
Avances sur programmes aéronautiques		1 688	1 600	1 266
Dette à long terme	27	6 988	5 360	4 748
Avantages de retraite	22	2 161	2 999	3 231
Autres passifs financiers	25	717	601	502
Autres passifs	26	990	957	902
<b>Passifs non courants</b>		<b>13 128</b>	<b>12 125</b>	<b>11 375</b>
		<b>26 914</b>	<b>23 918</b>	<b>22 792</b>
<b>Capitaux propres</b>				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		2 426	1 211	515
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		23	46	32
		<b>2 449</b>	<b>1 257</b>	<b>547</b>
		<b>29 363 \$</b>	<b>25 175 \$</b>	<b>23 339 \$</b>
Engagements et éventualités	39			

<sup>(1)</sup> Voir la Note 3 sur l'incidence des modifications de politiques et méthodes comptables.  
 Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,



Laurent Beaudoin, C.C., FCPA, FCA  
 Administrateur



L. Denis Desautels, O.C., FCPA, FCA  
 Administrateur

**BOMBARDIER INC.**  
**ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS**

Pour les exercices clos les  
(en millions de dollars américains)

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.												
	Capital social		Résultats non distribués (déficit)		Surplus d'apport	Cumul des AERG			Total	Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres	
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués	Pertes actuarielles nettes		Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC				
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2012 <sup>(1)</sup>	347 \$	1 323 \$	1 988 \$	(3 073) \$	118 \$	27 \$	(316) \$	101 \$	515 \$	32 \$	547 \$	
Total du résultat global												
Résultat net	-	-	460	-	-	-	-	-	460	10	470	
AERG	-	-	-	279	-	(17)	119	54	435	3	438	
	-	-	460	279	-	(17)	119	54	895	13	908	
Options exercées	-	5	-	-	(2)	-	-	-	3	-	3	
Dividendes												
Actions ordinaires	-	-	(177)	-	-	-	-	-	(177)	-	(177)	
Actions privilégiées	-	-	(29)	-	-	-	-	-	(29)	-	(29)	
Distribution du capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(2)	(2)	
Actions distribuées – Régimes d'UAR	-	14	-	-	(14)	-	-	-	-	-	-	
Charge à base d'actions	-	-	-	-	7	-	-	-	7	-	7	
Achat de participations ne donnant pas le contrôle	-	-	(3)	-	-	-	-	-	(3)	3	-	
Au 31 décembre 2012 <sup>(1)</sup>	347 \$	1 342 \$	2 239 \$	(2 794) \$	109 \$	10 \$	(197) \$	155 \$	1 211 \$	46 \$	1 257 \$	
Total du résultat global												
Résultat net	-	-	564	-	-	-	-	-	564	8	572	
AERG	-	-	-	824	-	(5)	(6)	22	835	(1)	834	
	-	-	564	824	-	(5)	(6)	22	1 399	7	1 406	
Options exercées	-	13	-	-	(3)	-	-	-	10	-	10	
Dividendes												
Actions ordinaires	-	-	(173)	-	-	-	-	-	(173)	-	(173)	
Actions privilégiées	-	-	(32)	-	-	-	-	-	(32)	-	(32)	
Distribution du capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(30)	(30)	
Actions distribuées – Régimes d'UAR	-	25	-	-	(25)	-	-	-	-	-	-	
Charge à base d'actions	-	-	-	-	11	-	-	-	11	-	11	
<b>Au 31 décembre 2013</b>	<b>347 \$</b>	<b>1 380 \$</b>	<b>2 598 \$</b>	<b>(1 970) \$</b>	<b>92 \$</b>	<b>5 \$</b>	<b>(203) \$</b>	<b>177 \$</b>	<b>2 426 \$</b>	<b>23 \$</b>	<b>2 449 \$</b>	

<sup>(1)</sup> Retraité, voir la Note 3 sur l'incidence des modifications de politiques et méthodes comptables.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

**BOMBARDIER INC.****ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS**

Pour les exercices clos les 31 décembre

(en millions de dollars américains)

	Notes	2013	2012
<b>Activités opérationnelles</b>			
Résultat net		572 \$	retraité <sup>(1)</sup> 470 \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement		391	364
Dépréciation des immobilisations corporelles	9	-	9
Impôts sur le résultat différés	12	74	(41)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	8	-	(6)
Gain sur cession d'une entreprise	28	(23)	-
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(119)	(153)
Charge à base d'actions	30	11	7
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		115	94
Variation nette des soldes hors caisse	31	359	694
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>		<b>1 380</b>	<b>1 438</b>
<b>Activités d'investissement</b>			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(2 357)	(2 125)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		70	51
Additions aux placements dans des titres DAV		(122)	-
Produit de la cession des placements dans des titres DAV		52	133
Produit net de la cession d'une entreprise	28	83	-
Autres		13	42
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>(2 261)</b>	<b>(1 899)</b>
<b>Activités de financement</b>			
Produit net de l'émission de dette à long terme		1 983	509
Remboursements de dette à long terme		(51)	(186)
Dividendes versés <sup>(2)</sup>		(196)	(249)
Autres		(13)	7
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>1 723</b>	<b>81</b>
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(2)	45
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>840</b>	<b>(335)</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice</b>		<b>2 557 <sup>(1)</sup></b>	<b>2 892</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice</b>		<b>3 397 \$</b>	<b>2 557 \$</b>
<b>Information supplémentaire <sup>(3)(4)</sup></b>			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		303 \$	259 \$
Impôts sur le résultat		80 \$	87 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		36 \$	86 \$
Impôts sur le résultat		20 \$	19 \$

<sup>(1)</sup> Retraité, voir la Note 3 sur l'incidence des modifications de politiques et méthodes comptables.<sup>(2)</sup> 23 millions \$ de dividendes versés ont trait aux actions privilégiées pour l'exercice 2013 (25 millions \$ pour l'exercice 2012).<sup>(3)</sup> 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.<sup>(4)</sup> 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 créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, le cas échéant, un gain à la vente de placements dans des titres DAV et la tranche intérêts d'un gain lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre 2013 et 2012

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

## 1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. est constituée en vertu des lois du Canada. Les états financiers consolidés incluent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales (« la Société »). 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 principales activités de la Société sont décrites à la Note 6 – Information sectorielle.

La publication des états financiers consolidés de la Société pour les exercices 2013 et 2012 a été autorisée par le conseil d'administration le 12 février 2014.

### Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés de la Société sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux IFRS, publiées par l'IASB.

## 2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

À moins d'indication contraire, les méthodes comptables présentées ci-après ont été appliquées de manière uniforme pour toutes les périodes présentées dans les présents états financiers consolidés. Voir la Note 3 – Modifications de politiques et méthodes comptables.

### Règles de consolidation

**Filiales** – Les filiales sont entièrement consolidées à compter de la date de leur acquisition et continuent d'être consolidées jusqu'à la date où elles cessent d'être contrôlées.

La Société consolide les entités émettrices, y compris les entités structurées lorsque, selon l'évaluation de la substance de la relation avec la Société, cette dernière conclut qu'elle contrôle les entités émettrices. La Société contrôle une entité émettrice lorsqu'elle est exposée, ou a droit, à des rendements variables en raison de ses liens avec celle-ci et a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur celle-ci pour influencer sur ces rendements.

Les principales filiales de la Société, dont les revenus représentent plus de 10 % du total des revenus de leur secteur respectif, sont les suivantes :

Filiale	Emplacement
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	R.-U.
Bombardier Aerospace Corporation	É.-U.
Learjet Inc.	É.-U.

Les revenus de ces filiales combinés à ceux de Bombardier Inc. ont totalisé 69 % des revenus consolidés de l'exercice 2013 (67 % pour l'exercice 2012).

**Coentreprises** – Les coentreprises sont des entités sur lesquelles la Société exerce un contrôle conjoint nécessitant le consentement unanime des parties se partageant le contrôle aux fins de la prise de décisions stratégiques financières et opérationnelles et dans lesquelles les parties ont droit aux actifs nets de l'arrangement. La Société comptabilise ses participations dans des coentreprises selon la méthode de la mise en équivalence.

**Entreprises associées** – Les entreprises associées sont des entités à l'égard desquelles la Société a la capacité d'exercer une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles. Les investissements dans des entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence.

## Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars américains, la monnaie fonctionnelle de Bombardier Inc. La monnaie fonctionnelle est la principale monnaie de l'environnement économique au sein duquel l'entité exerce ses activités. La monnaie fonctionnelle de la plupart des filiales étrangères est la monnaie locale, principalement le dollar américain pour BA, l'euro, la livre sterling et diverses autres monnaies étrangères de l'Europe ainsi que le dollar américain pour BT.

**Transactions en monnaie étrangère** – Les transactions libellées dans une monnaie étrangère sont initialement comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle de l'entité connexe à l'aide des taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés dans une monnaie étrangère sont convertis à l'aide des taux de change de clôture. Tout écart de change en découlant est comptabilisé en résultat, à l'exception des écarts de change liés à l'actif et au passif de retraite de même que des passifs financiers désignés comme couverture des placements nets dans des établissements à l'étranger de la Société, lesquels sont comptabilisés dans les AERG. Les actifs et passifs non monétaires libellés dans une monnaie étrangère et évalués au coût historique sont convertis selon les taux de change historiques, et ceux évalués à la juste valeur sont convertis selon le taux de change en vigueur à la date où la juste valeur est établie. Les revenus et les charges sont convertis en fonction des taux de change moyens pour la période ou du taux de change à la date de l'opération pour les éléments importants.

**Établissements à l'étranger** – Les actifs et les passifs des établissements à l'étranger dont la monnaie fonctionnelle est autre que le dollar américain sont convertis en dollars américains selon les taux de change de clôture. Les revenus et les charges, ainsi que les flux de trésorerie, sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains ou les pertes de change sont comptabilisés dans les AERG et sont reclassés en résultat à la cession ou à la cession partielle du placement dans l'établissement à l'étranger connexe.

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

	Taux de change aux			Taux de change moyens pour les exercices	
	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012	2013	2012
Euro	1,3791	1,3194	1,2939	1,3285	1,2860
Dollar canadien	0,9400	1,0043	0,9791	0,9717	1,0008
Livre sterling	1,6542	1,6167	1,5490	1,5654	1,5854

## Comptabilisation des revenus

**Contrats à long terme** – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris la révision des véhicules sur rail et des composants), et des contrats de services sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. Le degré d'avancement des travaux est habituellement établi en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Les revenus estimatifs comprennent les revenus liés aux modifications de commandes, aux réclamations et aux primes liées au rendement lorsqu'il est probable qu'elles se traduiront par des revenus additionnels, et que le montant peut faire l'objet d'une estimation fiable. Si la révision d'un contrat indique une marge brute négative, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée dans le coût des ventes dans la période au cours de laquelle la marge brute négative est déterminée. Lorsque l'issue du contrat ne peut être évaluée d'une manière fiable, les revenus sont comptabilisés uniquement dans la mesure où les charges engagées peuvent faire l'objet d'un recouvrement.

Si un contrat couvre un certain nombre de produits, la construction de chaque produit est traitée comme un contrat distinct lorsque 1) des soumissions distinctes ont été présentées pour chaque produit, 2) chaque produit a fait l'objet de négociations distinctes, et 3) les coûts et les revenus de chaque produit peuvent être identifiés. Un groupe de contrats, qu'il vise un seul client ou plusieurs clients, est traité comme un seul contrat lorsque 1) le groupe de contrats est négocié comme un tout, 2) les contrats sont liés si intimement qu'ils font, en fait, partie d'un seul projet avec une marge bénéficiaire globale, et 3) les contrats sont effectués simultanément ou dans une séquence continue. Les options pour des actifs supplémentaires sont comptabilisées comme un contrat distinct

lorsque 1) l'actif diffère considérablement, par sa conception, sa technologie ou sa fonction, de l'actif ou des actifs couverts par le contrat d'origine ou 2) le prix de l'actif est négocié sans égard pour le prix du contrat d'origine.

**Programmes aéronautiques** – Les revenus provenant de la vente d'avions neufs sont comptabilisés lorsque l'avion a été livré, les risques et avantages liés à la propriété ont été transférés au client, le montant des revenus peut faire l'objet d'une estimation fiable, et le recouvrement de la créance client connexe est raisonnablement assuré. Tous les coûts engagés ou qui seront engagés relativement à la vente, y compris les coûts liés aux garanties et aux mesures incitatives à la vente, sont imputés au coût des ventes ou déduits des revenus au moment où les revenus sont comptabilisés.

**Composantes multiples** – Les ventes de produits et services comportent parfois plusieurs composantes. Dans ces circonstances, la Société détermine si le contrat ou l'arrangement contient plus d'une unité de comptabilisation. Si certains critères sont satisfaits, notamment si l'élément livré constitue pour le client une valeur en lui-même, les critères de comptabilisation sont appliqués séparément à chacun des éléments identifiables d'une même transaction afin de refléter la substance de la transaction. À l'inverse, les critères de comptabilisation peuvent être appliqués à deux ou plusieurs transactions regroupées lorsque l'incidence commerciale ne peut être comprise sans faire référence à l'ensemble des transactions considérées comme un tout. Les revenus sont affectés à chaque élément d'après leur juste valeur relative.

La vente de parts d'avions est considérée conjointement avec le contrat de service connexe aux fins de la comptabilisation des revenus. Par conséquent, les revenus provenant de cette vente sont comptabilisés au cours de la période à laquelle les services connexes sont rendus au client, soit habituellement cinq ans. Au moment de la vente, le produit de la vente est inscrit dans les autres passifs à titre de revenus différés – programme de multipropriété Flexjet. La valeur comptable de l'avion connexe est transférée dans les autres actifs à titre de frais différés – programme de multipropriété Flexjet et est imputée au coût des ventes pendant la même période.

**Autres** – Les revenus provenant de la vente d'avions d'occasion et de pièces de rechange sont comptabilisés lorsque les produits ont été livrés, que les risques et avantages liés à la propriété ont été transférés au client, que le montant des revenus peut faire l'objet d'une estimation fiable, et que le recouvrement de la créance client connexe est raisonnablement assuré.

### **Aide et avances gouvernementales remboursables**

L'aide gouvernementale, y compris les crédits d'impôt à l'investissement, est comptabilisée lorsqu'il existe une assurance raisonnable que la Société recevra une aide et qu'elle respectera toutes les conditions pertinentes. L'aide gouvernementale liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles et incorporelles est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale liée aux dépenses courantes est portée en réduction des dépenses connexes.

Les avances gouvernementales remboursables sont comptabilisées à titre de passif financier s'il existe une assurance raisonnable que le montant sera remboursé.

### **Impôts sur le résultat**

La Société comptabilise les impôts sur le résultat selon la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés en fonction de l'incidence fiscale future des différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur base fiscale respective, et des reports en avant de pertes fiscales. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont évalués à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront applicables pour l'exercice au cours duquel les différences devraient se résorber.

Les actifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'il existera un bénéfice imposable futur auquel pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées.

Les actifs et passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés directement en résultat, dans les AERG ou dans les capitaux propres, selon le classement de l'élément auquel ils sont liés.



## Résultat par action

Le RPA de base est calculé à partir du résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. moins les dividendes sur actions privilégiées, y compris les impôts, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice.

Le RPA dilué est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.

## Instruments financiers

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les incitatifs à la location, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme DFT, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers DAV, d) dans les prêts et créances ou e) dans les passifs financiers autres que DFT. La direction détermine leur classement au moment de la comptabilisation initiale d'après les fins auxquelles ils ont été acquis. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme DAV ou DFT, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur.

### a) Instruments financiers classés comme DFT

**Trésorerie et équivalents de trésorerie** – La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie et les placements très liquides d'institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

**Instruments financiers dérivés** – Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition de la Société au risque de change et au risque de taux d'intérêt, généralement au moyen de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt et de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises. Les instruments financiers dérivés comprennent les instruments financiers dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers qui ne sont pas étroitement liés aux contrats hôtes.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme DFT, à moins qu'ils soient désignés comme instruments de couverture admissibles à la comptabilité de couverture (voir plus loin). Les fluctuations de la juste valeur d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, excluant les instruments financiers dérivés incorporés, sont comptabilisées dans le coût des ventes, ou dans les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

Les instruments financiers dérivés incorporés de la Société comprennent des engagements de taux de financement liés à la vente d'avions, des options de rachat sur titres de dette à long terme et des instruments de change inclus dans les contrats de vente ou d'achat. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des engagements de taux de financement liés à la vente de produits est comptabilisée comme charge différée dans les autres actifs. La charge différée est comptabilisée comme un ajustement du prix de vente des produits connexes. Les options de rachat sur titres de dette à long terme qui ne sont pas étroitement liées au contrat hôte sont évaluées à la juste valeur, et la valeur initiale

est constatée à titre d'augmentation de la dette à long terme connexe et amortie par imputation à l'état du résultat selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des instruments de change qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture est comptabilisée dans le coût des ventes. Les variations ultérieures de la juste valeur des instruments financiers dérivés incorporés sont comptabilisées dans le coût des ventes ou les autres charges (revenus) ou les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

**b) Instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net**

Les instruments financiers peuvent être désignés, au moment de la comptabilisation initiale, comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils satisfont à l'un des critères suivants : i) l'instrument financier comprend un ou plusieurs instruments financiers dérivés incorporés qui, autrement, seraient comptabilisés séparément, ii) la désignation élimine ou réduit significativement une incohérence d'évaluation ou de comptabilisation qui, autrement, découlerait de l'évaluation d'actifs ou de passifs financiers ou de la comptabilisation des profits ou pertes sur ceux-ci selon des bases différentes ou iii) l'actif financier et le passif financier font partie d'un groupe d'actifs financiers, de passifs financiers ou les deux qui est géré et dont la performance est évaluée d'après la méthode de la juste valeur, conformément à une stratégie de gestion de risques ou de placement documentée. La Société a désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, les engagements de reprise et les incitatifs à la location, qui sont tous désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net d'après le critère iii) précité.

Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

**c) Actifs financiers DAV**

Les placements dans des titres sont habituellement classés comme DAV. Ils sont comptabilisés à la juste valeur si celle-ci peut être évaluée de façon fiable, et les profits et les pertes latents sont inclus dans les AERG, sauf les gains et les pertes de change sur les placements monétaires, comme des placements à revenu fixe qui sont comptabilisés en résultat. Les instruments de capitaux propres qui n'ont pas de prix coté sur un marché actif et dont la juste valeur ne peut être évaluée de manière fiable sont comptabilisés au coût.

Lorsqu'une diminution de la juste valeur d'un actif financier DAV a été comptabilisée dans les AERG et qu'il existe une indication objective de la dépréciation de cet actif, la perte cumulée égale à la différence entre le coût d'acquisition du placement et sa juste valeur actuelle, diminuée de toute perte de valeur sur cet actif financier préalablement comptabilisée en résultat net, est reclassée du cumul des AERG en résultat net. Les pertes de valeur comptabilisées en résultat net à l'égard des instruments financiers classés comme DAV peuvent être reprises, sauf dans le cas des placements en instruments de capitaux propres.

**d) Prêts et créances**

Les créances clients et autres débiteurs, l'encaisse affectée ainsi que certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement et d'autres actifs financiers sont classés comme prêts et créances. Les actifs financiers classés comme prêts et créances sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des pertes de valeur.

Les créances clients ainsi que les prêts et créances liées à des contrats de location – avions classés comme prêts et créances font l'objet d'une révision périodique pour moins-value et sont classés comme ayant subi une moins-value s'il existe des indications objectives d'une perte de valeur. Le montant de la perte est égal à la différence entre la valeur comptable de l'actif et la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs estimés, actualisée au taux d'intérêt effectif initial. Si le montant de la perte de valeur diminue au cours d'une période ultérieure et si cette diminution peut être objectivement liée à un événement survenant après la comptabilisation de la dépréciation, la perte de valeur comptabilisée précédemment est reprise.

#### e) Passifs financiers autres que DFT

Les fournisseurs et autres créiteurs, la dette à long terme, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et certains autres passifs financiers sont classés comme passifs financiers autres que DFT et sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

#### Comptabilité de couverture

La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, à l'origine de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés de couverture contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

La Société documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des instruments financiers dérivés à des flux de trésorerie prévus ou à un actif ou à un passif particulier. La Société documente aussi formellement et évalue, à l'origine de la couverture et sur une base continue, si les instruments de couverture sont très efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts. Il existe trois stratégies de couverture permises.

**Couvertures de juste valeur** – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de la juste valeur à certains instruments financiers dérivés de taux d'intérêt et contrats de change à terme qui couvrent l'exposition au risque de variations de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés. Dans une relation de couverture de juste valeur, les gains ou pertes découlant de l'évaluation à la juste valeur d'instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés en résultat net, alors que les gains ou pertes découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts sont comptabilisés à titre d'ajustement de la valeur comptable des éléments couverts et en résultat net.

**Couvertures de flux de trésorerie** – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de flux de trésorerie aux contrats de change à terme et dérivés de taux d'intérêt conclus aux fins de couverture du risque de change sur les transactions prévues et des actifs et passifs comptabilisés. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque l'élément couvert influe sur le résultat net. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.

**Couverture de placements nets dans des établissements à l'étranger** – La Société désigne généralement certaines dettes à long terme comme couvertures de ses placements nets dans des établissements à l'étranger. La tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque les gains ou pertes de change correspondants découlant de la conversion des établissements à l'étranger sont comptabilisés en résultat net.

La tranche des gains ou des pertes sur l'instrument de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme ajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les gains et les pertes sur les dérivés non désignés dans une relation de couverture et les gains et les pertes liés à la tranche inefficace de couvertures efficaces sont comptabilisés dans le coût des ventes, ou dans les revenus de financement ou les charges de financement pour la composante intérêt des dérivés ou lorsque les dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

L'application de la comptabilité de couverture cesse prospectivement s'il est établi que l'instrument de couverture n'est plus efficace à titre de couverture, si l'instrument de couverture est résilié ou vendu, ou à la vente ou à la résiliation anticipée de l'élément couvert.

## **Contrats de location**

Pour déterminer si un accord est, ou contient, un contrat de location, il convient de se fonder sur la substance de l'accord et d'apprécier si l'accord confère un droit d'utiliser l'actif. Si la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété sont transférés du locateur au locataire, les transactions de location sont comptabilisées à titre de contrats de location-financement. Tous les autres contrats de location sont comptabilisés à titre de contrats de location simple.

**Lorsque la Société est le locataire** – Les contrats de location d'actifs classés à titre de contrats de location-financement sont présentés dans les états de la situation financière consolidés selon leur nature. La composante intérêt des paiements au titre de la location est comptabilisée pendant toute la durée du contrat selon la méthode du taux d'intérêt effectif et est incluse dans les charges de financement. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location.

**Lorsque la Société est le locateur** – Les actifs faisant l'objet de contrats de location-financement, en particulier des avions commerciaux, sont initialement comptabilisés à un montant égal à l'investissement net dans le contrat de location et sont inclus dans les créances liées aux contrats de location – avions. Les revenus d'intérêt sont comptabilisés sur la durée des contrats de location applicables selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs qui font l'objet de contrats de location simple, principalement des avions régionaux d'occasion et des avions d'affaires d'occasion, sont inclus dans les immobilisations corporelles. Les revenus locatifs tirés des contrats de location simple sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du contrat de location et sont inclus dans les revenus.

## **Évaluation des stocks**

**Contrats à long terme** – Les stocks de contrats à long terme comprennent les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent, de même que les marges estimatives connexes. Les avances et les facturations progressives reçues relatives au travail réalisé à l'égard des contrats à long terme sont déduites des stocks de contrats à long terme connexes. Les avances et les facturations progressives reçues en excédent des stocks de contrats à long terme connexes sont présentées à titre de passif.

**Programmes aéronautiques et produits finis** – Les travaux en cours des programmes aéronautiques, les matières premières, et les stocks de produits finis sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût est généralement déterminé au moyen de la méthode du coût unitaire, sauf le coût des stocks de pièces de rechange qui est calculé selon la méthode de la moyenne mobile. Le coût des stocks de produits fabriqués comprend tous les coûts directement attribuables au processus de fabrication, comme les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimatif dans le cours normal des affaires moins les coûts estimés pour l'achèvement et les frais de vente estimatifs, à l'exception des matières premières dont la valeur de réalisation nette est établie en fonction du coût de remplacement. La Société estime la valeur de réalisation nette en recourant à des évaluations externes et internes de la valeur des avions, y compris de l'information préparée à partir de données sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

**Dépréciation de stocks** – Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on détermine que le coût des stocks ne sera pas recouvrable. Lorsque les circonstances qui justifiaient précédemment de déprécier les stocks en dessous du coût n'existent plus ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de situation économique, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise.

## **Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme**

Les régimes d'avantages de retraite sont classés à titre de régimes à prestations définies ou de régimes à cotisations définies.

### **Régimes à prestations définies**

Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite comptabilisé dans l'état de la situation financière consolidé correspond à la différence entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif du régime à la date de clôture. Lorsque la Société compte un excédent dans un régime à prestations définies, la valeur comptabilisée au titre des actifs des régimes est limitée au plafond de la valeur de l'actif, soit la

valeur actuelle des avantages économiques disponibles sous forme de remboursement par le régime ou de diminution des cotisations futures au régime (le « test de plafonnement de la valeur de l'actif »). Un passif minimum est comptabilisé lorsqu'une exigence de financement minimal en vertu de la loi au titre des services passés dépasse les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursement du régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime. Une obligation implicite est comptabilisée comme une obligation au titre des régimes à prestations définies lorsqu'il n'y a pas d'autre solution réaliste que de verser les prestations au personnel. Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite tient compte de tout plafonnement de la valeur de l'actif, de tout passif minimum et de toute obligation implicite.

Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi pour chaque régime de manière actuarielle à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées et de la meilleure estimation par la direction de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, de l'espérance de vie, de l'inflation, des taux d'actualisation et du coût des soins de santé. Les actifs des régimes comprennent les actifs qui sont détenus par un fonds d'avantages du personnel à long terme ou les contrats d'assurance admissibles. Ces actifs sont évalués à la juste valeur à la date de clôture, laquelle est fondée sur les prix médians du marché publiés dans le cas de titres cotés. Les facteurs d'actualisation sont déterminés à chaque date de clôture en fonction des rendements des marchés à la fin de la période de présentation de l'information pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée du passif au titre des avantages de retraite connexe.

Les écarts actuariels (y compris l'incidence du change) à l'égard des actifs des régimes et de l'obligation au titre des prestations définies et l'incidence de tout plafonnement de l'actif et de tout passif minimum sont comptabilisés directement dans les AERG de la période au cours de laquelle ils se produisent, et ils ne sont jamais reclassés en résultat net. Les coûts (les crédits) des services passés sont comptabilisés directement en résultat net au cours de la période où ils surviennent.

La charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite est incluse dans les revenus de financement ou les charges de financement. Les autres composantes du coût des avantages de retraite sont soit capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction, soit comptabilisées directement en résultat. Le coût des avantages de retraite comptabilisé au résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

#### ***Régimes à cotisations définies***

Les cotisations aux régimes à cotisations définies sont comptabilisées en résultat net au moment où elles sont gagnées par les employés.

***Autres avantages à long terme*** – La méthode comptable est semblable à la méthode utilisée pour les régimes à prestations définies, sauf que tous les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat. Les autres avantages à long terme sont inclus dans les autres passifs.

#### **Immobilisations corporelles**

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur. Le coût d'un élément des immobilisations corporelles comprend son prix d'achat ou son coût de fabrication, ses coûts d'emprunt ainsi que tous les autres coûts engagés en vue d'amener l'actif à l'endroit et dans l'état où il se trouve. Si le coût de certaines composantes d'un élément des immobilisations corporelles est important par rapport au coût total de l'élément, le coût total est réparti entre les diverses composantes, qui sont par la suite amorties séparément sur la durée de vie utile de chaque composante. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur une base linéaire sur les durées de vie utile suivantes :

Bâtiments	De 5 à 75 ans
Matériel	De 2 à 15 ans
Autres	De 3 à 20 ans

Le mode d'amortissement et les durées de vie utile sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les variations sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements et les dépréciations sont comptabilisées dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration ou les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent, ou dans les éléments spéciaux. L'amortissement des actifs en construction commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé.

Si une pièce importante est remplacée ou si une inspection ou une remise à neuf majeure est réalisée, son coût est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle si les critères de comptabilisation sont satisfaits, et la valeur comptable de la pièce remplacée ou de l'inspection ou de la remise à neuf précédente est décomptabilisée. Tous les autres coûts de réparation et d'entretien sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés.

### Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles générées en interne comprennent les coûts de développement (essentiellement les coûts de conception des prototypes d'avions et de leur mise à l'essai) et les logiciels d'application développés ou modifiés en interne. Ces coûts sont capitalisés lorsque certains critères de report sont remplis, comme l'établissement de la faisabilité technique. Les coûts des immobilisations incorporelles générées en interne comprennent le coût des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les coûts d'emprunt.

Le coût des immobilisations incorporelles acquises comprend le coût des activités de développement effectuées par les fournisseurs dont la Société contrôle l'extrant sous-jacent découlant de l'utilisation de la technologie, ainsi que le coût lié aux licences, aux brevets et aux marques de commerce acquis en externe.

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur et comprennent le goodwill, l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que les autres immobilisations incorporelles, comme les licences, les brevets et les marques de commerce. Les autres immobilisations incorporelles sont incluses dans les autres actifs.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques commence à la date d'achèvement du premier avion du programme. L'amortissement des autres immobilisations incorporelles commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé. La dotation aux amortissements est comptabilisée comme suit :

	<b>Mode</b>	<b>Durée de vie utile estimée</b>
Outillage des programmes aéronautiques	Unités de production	Nombre prévu d'avions qui seront produits <sup>(1)</sup>
Autres immobilisations incorporelles		
Licences, brevets et marques de commerce	Linéaire	De 3 à 20 ans
Autres	Linéaire	De 3 à 5 ans

<sup>(1)</sup> Au 31 décembre 2013, le nombre restant d'unités permettant d'amortir entièrement l'outillage des programmes aéronautiques, outre l'outillage des programmes aéronautiques en développement, devrait être produit sur les sept prochaines années.

Les modes d'amortissement et les durées de vie utile estimées sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les modifications sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements est comptabilisée dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction des actifs sous-jacents.

Outre le goodwill, la Société n'a pas d'immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Le goodwill représente l'excédent du prix d'achat sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis dans un achat d'entreprise. Après la comptabilisation initiale, le goodwill est évalué au coût, diminué de toute dépréciation cumulée.

### **Coûts d'emprunt**

Les coûts d'emprunt sont les intérêts sur la dette à long terme et les autres coûts que la Société engage dans le cadre d'un emprunt de fonds. Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont capitalisés comme composante du coût de l'actif et sont déduits de la charge de financement à laquelle ils se rapportent. Tous les autres coûts d'emprunt sont passés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés.

### **Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles**

La Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une immobilisation corporelle ou incorporelle peut s'être dépréciée. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif pris individuellement lorsque c'est possible.

Si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs, l'actif fait l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La plupart des actifs non financiers de la Société font l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

- La juste valeur diminuée des coûts de la vente est le montant que peut obtenir la Société de la vente d'un actif lors d'une transaction dans des conditions de concurrence normale entre des parties bien informées et consentantes, diminué des coûts de sortie. S'il n'existe pas d'accord de vente irrévocable ou de marché actif pour l'actif, la juste valeur est évaluée au moyen de modèles d'évaluation appropriés selon la nature de l'actif ou de l'UGT, comme les modèles de la valeur actualisée des flux de trésorerie.
- La valeur d'utilité est calculée d'après les flux de trésorerie estimés nets et d'après des projections détaillées, généralement sur une période de trois ans, les projections des années ultérieures étant extrapolées au moyen d'un taux de croissance hypothétique. Les flux de trésorerie estimés nets sont actualisés à leur valeur actuelle au moyen d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT.

Si la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT connexe, l'actif connexe est déprécié à sa valeur recouvrable et une perte de valeur est comptabilisée en résultat net.

Dans le cas des immobilisations corporelles et incorporelles autres que le goodwill, la Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une perte de valeur comptabilisée antérieurement puisse ne plus exister ou avoir diminué. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures doit être reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. La perte de valeur qui peut être reprise ne doit pas être supérieure à la valeur comptable de l'actif qui aurait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT au cours d'exercices antérieurs. Cette reprise est comptabilisée au poste du résultat dans lequel la perte de valeur initiale a été comptabilisée.

Les immobilisations incorporelles et corporelles qui ne sont pas encore prêtes à être utilisées et le goodwill font l'objet d'un test de dépréciation annuellement, ou plus souvent si des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif ou l'UGT pourrait avoir subi une perte de valeur. Les pertes de valeur relatives au goodwill ne peuvent être reprises au cours de périodes ultérieures.

### **Provisions**

Les provisions sont comptabilisées lorsque la Société a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources soit nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable. Ces passifs sont présentés à titre de provisions si leur échéance ou leur montant est incertain. Les provisions sont évaluées à leur valeur actuelle.

**Garanties de produits** – Une provision pour le coût des garanties est constituée dans le coût des ventes lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. La composante intérêt associée aux garanties de produits, le cas échéant, est comptabilisée à titre de charge de financement. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et en service et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de la Société. Les demandes de remboursement auprès de tiers sont comptabilisées s'il est quasiment certain que le remboursement sera effectué. Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur la structure des avions et sur les bogies qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

**Garanties de crédit et de valeur résiduelle** – Les garanties de crédit et de valeur résiduelle liées à la vente d'avions sont comptabilisées au montant que la Société s'attend à payer en vertu de ces garanties lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. Après la comptabilisation initiale, les variations de la valeur de ces garanties sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations.

Les garanties de valeur résiduelle fournissent, sous forme de paiements limités contractuellement, aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement.

**Provisions pour restructuration** – Les provisions pour restructuration ne sont comptabilisées que lorsque la Société a une obligation réelle ou implicite. La Société a une obligation implicite lorsqu'un plan formalisé et détaillé précise les activités ou la partie des activités visées, l'emplacement et le nombre d'employés touchés, l'estimation détaillée des coûts connexes et le calendrier approprié. En outre, les employés ou les groupements de travailleurs touchés doivent avoir été informés des principales modalités des plans.

**Contrats déficitaires** – Pour les contrats autres que les contrats à long terme, s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat, une provision pour contrat déficitaire est comptabilisée dans le coût des ventes, sauf la composante intérêt, qui est comptabilisée dans les charges de financement. Les coûts inévitables comprennent les dépassements de coûts anticipés ainsi que les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques. Les coûts engagés pour mettre sur pied un processus de fabrication efficace au tout début d'un programme d'avions ne sont pas considérés comme des coûts inévitables liés à un contrat spécifique. Les provisions pour contrats déficitaires sont évaluées au moindre du coût prévu pour satisfaire aux conditions du contrat et du coût prévu pour résilier le contrat.

**Prestations de cessation d'emploi** – Les prestations de cessation d'emploi sont en général versées lorsque l'emploi prend fin avant l'âge normal de départ à la retraite ou si un employé accepte de partir volontairement en échange de ces prestations. La Société comptabilise les prestations de cessation d'emploi lorsqu'elle s'est manifestement engagée, au moyen d'un plan formalisé et détaillé sans possibilité réelle de se rétracter, à mettre fin à l'emploi d'employés actuels. Les prestations de cessation d'emploi sont incluses dans les provisions.

**Dépenses environnementales** – Une provision pour dépenses environnementales est comptabilisée lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les obligations légales liées à la mise hors service d'immobilisations et les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont passées en charges et incluses dans le coût des ventes.



**Litiges** – Une provision pour litiges est comptabilisée en cas de poursuites, d'enquêtes gouvernementales ou d'une procédure lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable.

### **Paiements fondés sur des actions**

**Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en instruments de capitaux propres** – Les paiements fondés sur des actions réglées en instruments de capitaux propres sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution. La valeur de la rémunération liée aux UAR et aux UAD est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR et les UAD dont les droits devraient être acquis. La valeur de la rémunération liée aux régimes d'options d'achat d'actions est déterminée à l'aide d'un modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, modifié pour intégrer les prix cibles liés au régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement pour les options attribuées avant le 1<sup>er</sup> juin 2009. L'incidence de toute variation du nombre d'options, d'UAR et d'UAD pour lesquelles il est prévu que les droits y rattachés seront acquis est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée. La charge de rémunération est comptabilisée sur une base linéaire sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport. Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit du capital social.

**Régime d'achat d'actions à l'intention des employés** – Les contributions de la Société au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont évaluées au coût et comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés. La charge de rémunération est comptabilisée à la date de la cotisation de l'employé.

## **3. MODIFICATIONS DE POLITIQUES ET MÉTHODES COMPTABLES**

### **Présentation des états financiers**

En juin 2011, l'IASB a modifié l'IAS 1, *Présentation des états financiers*. Le principal changement résultant des modifications apportées à l'IAS 1 est l'exigence de regrouper les éléments dans les AERG qui peuvent être reclassés dans l'état du résultat. Les modifications ont également repris les exigences existantes voulant que les AERG et le résultat net soient présentés soit dans un seul état, soit dans deux états consécutifs. L'IAS 1 modifiée est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Aucun changement n'a été apporté à la présentation des états financiers consolidés de la Société résultant de ces modifications parce que les éléments dans les AERG qui peuvent être reclassés dans l'état du résultat consolidé sont déjà présentés ensemble.

### **Évaluation de la juste valeur**

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 13, *Évaluation de la juste valeur*. L'IFRS 13 améliore la cohérence et réduit la complexité en fournissant une définition précise de la juste valeur et une source unique qui s'applique à l'ensemble des IFRS pour l'évaluation de la juste valeur et les exigences en matière d'informations à fournir lorsqu'une autre norme IFRS exige ou permet que l'élément soit évalué à la juste valeur. L'IFRS 13 est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. L'adoption de cette norme n'a pas eu d'incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société, autre que d'entraîner la présentation d'informations supplémentaires, voir la Note 35 – Juste valeur des instruments financiers.

### **Consolidation**

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 10, *États financiers consolidés*, qui remplace la SIC-12, *Consolidation – Entités ad hoc*, et certaines parties de l'IAS 27, *États financiers consolidés et individuels*, se rapportant à la préparation et à la présentation des états financiers consolidés. La nouvelle norme reprend les principes existants d'identification du concept de contrôle comme le facteur qui permet de déterminer si une entité doit être incluse dans les états financiers consolidés d'une entité. La norme fournit des directives additionnelles pour aider à la détermination du contrôle lorsque ce dernier est difficile à évaluer. L'IFRS 10 est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. L'adoption de cette norme n'a eu aucune incidence sur les états financiers consolidés de la Société.

### **Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités**

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 12, *Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités*. L'IFRS 12 est une nouvelle norme complète sur les exigences en matière d'informations à fournir sur toutes les formes d'intérêts détenus dans d'autres entités, y compris les filiales, les partenariats, les entreprises associées, les entités ad hoc et les autres entités hors bilan. La norme exige qu'une entité présente des informations sur la nature et les risques associés à ses intérêts détenus dans d'autres entités et les effets de ces intérêts sur sa situation financière, sa performance financière et ses flux de trésorerie. L'IFRS 12 est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Voir la Note 36 – Placements dans des coentreprises et des entreprises associées, et la Note 38 – Entités structurées non consolidées.

### **Partenariats**

En mai 2011, l'IASB a publié l'IFRS 11, *Partenariats*, qui remplace l'IAS 31, *Participation dans des coentreprises*, et la SIC-13, *Entités contrôlées conjointement – Apports non monétaires par des coentrepreneurs*. L'IFRS 11 porte surtout sur les droits et les obligations inhérents à un partenariat, plutôt que sur la forme légale, comme c'était le cas pour l'IAS 31. L'IFRS 11 classe les partenariats selon deux types : les coentreprises et les entreprises communes. Une coentreprise est un partenariat dans lequel les parties ont des droits sur l'actif net, tandis qu'une entreprise commune est un partenariat dans lequel les parties ont des droits sur les actifs, et des obligations au titre des passifs. La norme élimine les choix en matière de présentation de l'information sur les partenariats en exigeant le recours à la méthode de la mise en équivalence pour la comptabilisation des intérêts dans des coentreprises, et en exigeant que les coparticipants comptabilisent les actifs et les passifs relatifs à leurs intérêts dans les entreprises communes. L'IFRS 11 est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013 et la modification a été appliquée rétrospectivement conformément aux règles transitoires de l'IFRS 11.

Une grande partie des placements de la Société dans les partenariats répondent à la définition de coentreprises et sont désormais comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence. Ces placements étaient comptabilisés auparavant selon la méthode de la consolidation proportionnelle. Selon la méthode de la mise en équivalence, la quote-part de la Société de l'actif net, du résultat net et des AERG des coentreprises est présentée sur une ligne distincte, respectivement dans l'état de la situation financière consolidé, l'état du résultat consolidé et l'état du résultat global consolidé. En outre, l'état des flux de trésorerie consolidé établi selon la méthode de la mise en équivalence inclut les flux de trésorerie entre la Société et ses coentreprises, mais non la quote-part de la Société des flux de trésorerie des coentreprises.

### **Avantages du personnel**

En juin 2011, l'IASB a modifié l'IAS 19, *Avantages du personnel*. Entre autres changements, les modifications exigent que les entités calculent la composante coût de financement des régimes à prestations définies en appliquant le taux d'actualisation utilisé pour évaluer les obligations au titre des avantages postérieurs à l'emploi aux obligations nettes au titre des avantages postérieurs à l'emploi (habituellement, la valeur actuelle des obligations au titre des prestations définies moins la juste valeur des actifs des régimes). Selon la norme IAS 19 précédente, les revenus d'intérêt étaient présentés séparément des charges d'intérêt et étaient calculés selon le rendement prévu des actifs des régimes. En outre, les modifications apportées à l'IAS 19 rehaussent les exigences en matière d'informations à fournir à l'égard des régimes à prestations définies, notamment des informations additionnelles sur les caractéristiques des régimes à prestations définies et les risques auxquels les entités sont exposées par suite de leur participation à ces régimes. L'IAS 19, dans sa version modifiée, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2013. Les modifications de politiques comptables ont été appliquées rétrospectivement conformément aux dispositions transitoires de l'IAS 19, dans sa version modifiée, et les informations supplémentaires sont fournies à la Note 22 – Avantages de retraite.

### **Modification des méthodes d'évaluation de certains actifs financiers**

La Société a modifié ses méthodes d'évaluation de certains actifs financiers comptabilisés à la juste valeur, surtout les placements dans des structures de financement. La valeur comptable de ces actifs financiers est déterminée en utilisant un modèle d'évaluation fondé sur des simulations stochastiques et une analyse des flux de trésorerie actualisés. Par le passé, les méthodes utilisées pour déterminer le taux d'actualisation ne comprenaient pas toutes les composantes que les intervenants sur le marché considéreraient comme des données d'entrée pour établir la juste valeur. Par conséquent, les actifs financiers touchés ont été réévalués en utilisant les taux d'actualisation révisés et la modification de la méthode a été appliquée rétrospectivement. De même, certains de ces actifs financiers réévalués ont été reclassés dans l'état de la situation financière consolidé pour les présenter séparément des provisions connexes.

### Incidence de l'adoption des modifications de politiques et méthodes comptables susmentionnées

Les tableaux suivants résument les retraitements rétrospectifs par la Société de ses états financiers consolidés résultant de l'adoption de la version modifiée de l'IAS 19, *Avantages du personnel*, de l'IFRS 11, *Partenariats*, et de la modification des méthodes d'évaluation de certains actifs financiers, y compris l'incidence du reclassement.

Les incidences sur l'état du résultat consolidé se présentent comme suit pour l'exercice :

	2012				
	Comme présentés	Retraitements			Comme retraités
		Partenariats <sup>(1)</sup>	Avantages du personnel	Réévaluation de certains actifs financiers	
Revenus	16 768 \$	(354) \$	- \$	- \$	16 414 \$
Coût des ventes	14 269	(230)	14	-	14 053
<b>Marge brute</b>	<b>2 499</b>	<b>(124)</b>	<b>(14)</b>	<b>-</b>	<b>2 361</b>
Charges de vente et d'administration R et D	1 443	(8)	7	-	1 442
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	299	-	-	-	299
Autres revenus	(45)	(108)	-	-	(153)
Éléments spéciaux	(33)	-	-	-	(33)
<b>RAII</b>	<b>140</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>140</b>
Charges de financement	695	(8)	(21)	-	666
Revenus de financement	596	-	(301)	-	295
<b>RAI</b>	<b>(599)</b>	<b>12</b>	<b>427</b>	<b>(5)</b>	<b>(165)</b>
Impôts sur le résultat	698	(20)	(147)	5	536
<b>Résultat net</b>	<b>100</b>	<b>(20)</b>	<b>(16)</b>	<b>2</b>	<b>66</b>
<b>RPA (en dollars)</b>	<b>598 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>(131) \$</b>	<b>3 \$</b>	<b>470 \$</b>
De base et dilué	0,32 \$				0,25 \$

<sup>(1)</sup> Ajustements résultant de l'application de la méthode de la mise en équivalence :

- i) incidence de l'arrêt de la consolidation proportionnelle de la quote-part de la Société des revenus et des charges des coentreprises;
- ii) incidence de la non-élimination de certaines opérations entre la Société et les coentreprises; et
- iii) incidence de la comptabilisation de la quote-part de la Société du résultat net découlant des coentreprises présentée au poste Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

Les incidences sur les états de la situation financière consolidés se présentent comme suit aux :

31 décembre 2012					
	Comme présentés	Retraitements			Comme retraités
		Partenariats	Avantages du personnel	Réévaluation de certains actifs financiers <sup>(1)</sup>	
<b>Actifs</b>					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 896 \$	(339) \$	- \$	- \$	2 557 \$
Autres actifs courants	9 937	(406)	-	-	9 531
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	66	245	-	-	311
Autres actifs financiers	1 759	(6)	-	29	1 782
Autres actifs non courants	11 132	(128)	-	(10)	10 994
	25 790 \$	(634) \$	- \$	19 \$	25 175 \$
<b>Passifs</b>					
Autres passifs courants	11 312 \$	(578) \$	- \$	59 \$	10 793 \$
Provisions	1 586	(58)	-	80	1 608
Avantages de retraite	2 997	(2)	4	-	2 999
Autres passifs non courants	8 518	-	-	-	8 518
	24 413	(638)	4	139	23 918
<b>Capitaux propres</b>	1 377	4	(4)	(120)	1 257
	25 790 \$	(634) \$	- \$	19 \$	25 175 \$
1 <sup>er</sup> janvier 2012					
	Comme présentés	Retraitements			Comme retraités
		Partenariats	Avantages du personnel	Réévaluation de certains actifs financiers <sup>(1)</sup>	
<b>Actifs</b>					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 372 \$	(480) \$	- \$	- \$	2 892 \$
Autres actifs courants	9 365	(159)	-	-	9 206
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	37	238	-	-	275
Autres actifs financiers	1 831	(15)	-	17	1 833
Autres actifs non courants	9 259	(118)	-	(8)	9 133
	23 864 \$	(534) \$	- \$	9 \$	23 339 \$
<b>Passifs</b>					
Autres passifs courants	10 877 \$	(479) \$	- \$	- \$	10 398 \$
Provisions	1 672	(59)	-	132	1 745
Avantages de retraite	3 226	-	5	-	3 231
Autres passifs non courants	7 418	-	-	-	7 418
	23 193	(538)	5	132	22 792
<b>Capitaux propres</b>	671	4	(5)	(123)	547
	23 864 \$	(534) \$	- \$	9 \$	23 339 \$

<sup>(1)</sup> Comprend les reclassements.

Les incidences sur l'état du résultat global consolidé et sur les capitaux propres consolidés, nets des impôts sur le résultat, se présentent comme suit :

	Exercice 2012
<b>Résultat global comme présenté</b>	<b>904 \$</b>
Résultat net	
Avantages du personnel	(131)
Réévaluation de certains actifs financiers	3
AERG	
Avantages du personnel	132
Augmentation nette du résultat global	4
<b>Résultat global comme retraité</b>	<b>908 \$</b>

	Au 31 décembre 2012
<b>Capitaux propres comme présentés</b>	<b>1 377 \$</b>
Partenariats	4
Avantages du personnel	(4)
Réévaluation de certains actifs financiers	(120)
<b>Capitaux propres comme retraités</b>	<b>1 257 \$</b>

Les incidences sur l'état des flux de trésorerie consolidé se présentent comme suit pour l'exercice :

	2012		
	Comme présentés	<u>Retraitements</u>	Comme retraités
		Partenariats	
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 348 \$	90 \$	1 438 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(1 950)	51	(1 899)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	77	4	81
Incidences des taux de change	49	(4)	45
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(476)	141	(335)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice	3 372	(480)	2 892
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	2 896 \$	(339) \$	2 557 \$

## 4. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

### **Instruments financiers**

En octobre 2010, l'IASB a publié l'IFRS 9, *Instruments financiers*, qui est la première partie d'un projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*. 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, qui introduit un nouveau modèle de comptabilité de couverture ainsi que les informations correspondantes au sujet de l'activité de gestion des risques. La troisième partie portant sur la dépréciation des actifs financiers est encore en cours d'élaboration. 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.

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. 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 date d'entrée en vigueur obligatoire de l'IFRS 9, fixée initialement pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015, a été abolie par l'IASB. La nouvelle date d'entrée en vigueur sera déterminée par l'IASB lorsque l'ensemble du projet de l'IFRS 9 tirera presque à la fin. L'IFRS 9 peut encore être appliquée de manière anticipée. La Société n'a pas encore évalué l'incidence que l'adoption de cette norme aura sur ses états financiers consolidés.

En juin 2013, l'IASB a modifié l'IAS 39 afin de permettre la poursuite de la comptabilité de couverture lorsqu'un dérivé désigné comme un instrument de couverture fait l'objet d'une novation, si certaines conditions sont remplies. Cette modification sera en vigueur pour l'exercice de la Société ouvert à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014. Des allègements similaires seront inclus dans l'IFRS 9.

### **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<sup>er</sup> janvier 2015, et l'application anticipée est permise. La Société n'a pas encore évalué l'incidence que l'adoption de cette norme aura sur ses états financiers consolidés.

## 5. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS

L'application des méthodes comptables de la Société exige que la direction utilise des estimations et des jugements qui peuvent avoir une incidence importante sur les revenus, les charges, le résultat global, les actifs et les passifs comptabilisés et les informations figurant dans les états financiers consolidés. Les estimations et les jugements sont importants lorsque :

- l'issue est très incertaine au moment où les estimations et les jugements sont faits; et
- des estimations ou des jugements différents ayant une incidence notable sur les états financiers consolidés pouvaient raisonnablement avoir été utilisés.

Les meilleures estimations de la direction à l'égard de l'avenir sont fondées sur les faits disponibles et les circonstances au moment où les estimations sont faites. Pour établir des estimations, la direction utilise l'expérience, la conjoncture économique et les tendances générales, ainsi que des hypothèses à l'égard de l'issue probable de ces événements. Les estimations et leurs hypothèses sous-jacentes sont périodiquement passées en revue, et l'incidence de toute modification est immédiatement comptabilisée. Les résultats réels différeront des estimations utilisées, et ces écarts pourraient être importants.

Le budget et le plan stratégique de la direction couvrent une période de trois ans et représentent des informations fondamentales, utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires pour préparer les informations financières. La direction prépare annuellement un budget et un plan stratégique couvrant une période de trois ans, selon un processus en vertu duquel un budget détaillé de un an et un plan stratégique biennal sont préparés par chaque division, puis consolidés au niveau du secteur isolable et de la Société. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur des contrats et des commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. La direction utilise le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour dériver les résultats prévus des périodes ultérieures. La direction assure ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel constituent un élément déclencheur qui amène à évaluer s'il faut réviser certaines des estimations utilisées pour préparer les informations financières.

Les éléments qui suivent font l'objet d'estimations et de jugements critiques de la part de la direction. Les analyses de sensibilité figurant dans la présente section devraient être utilisées avec prudence, car les variations sont hypothétiques et l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

**Contrats à long terme** – BT exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et BA conclut des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement avec des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris la révision des véhicules sur rail et des composants) et des contrats de service sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations à long terme du total des coûts d'un contrat et des revenus à l'achèvement.

Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes liées au rendement et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. S'il est probable que des revenus additionnels seront réalisés, ils sont inclus dans les revenus estimatifs à l'achèvement.

Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux et de la main-d'œuvre, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la main-d'œuvre. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification des commandes et des possibles retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. La direction exerce son jugement pour déterminer la probabilité pour la Société d'engager des coûts additionnels par suite de retards ou de verser d'autres pénalités; ces coûts, s'ils sont probables, sont inclus dans les coûts estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. La direction examine les coûts et les revenus totaux estimatifs tous les trimestres. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Lorsqu'une révision peut avoir une incidence importante, elle est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées.

#### *Analyse de sensibilité*

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de BT d'environ 89 millions \$ pour l'exercice 2013.

**Outillage des programmes aéronautiques** – L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé dans le test de dépréciation exigent des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et la quote-part prévue de la Société de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, la direction exerce son jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants afin d'identifier les UGT par gamme d'avions. La valeur recouvrable d'un groupe d'actifs est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité, habituellement établie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir le montant recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable et les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme. Les données utilisées dans le modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés sont des données de Niveau 3 (données pour l'actif qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables).

Le taux d'actualisation est basé sur le coût moyen pondéré du capital calculé selon des données du marché, disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou basées sur un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives.

Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, ajustée selon le risque et établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur le calendrier des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs, des conditions générales du marché et des taux d'imposition applicables.

La valeur recouvrable a été établie au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2013 d'après la juste valeur diminuée des coûts de vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. En appliquant le modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés, les flux de trésorerie futurs estimés pour les trois premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique et sur les prévisions à longue échéance par la suite. Un taux d'actualisation après impôts de 7,5 % a été utilisé.

#### *Analyse de sensibilité*

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

Une baisse de 10 % des flux de trésorerie nets futurs prévus provenant de tous les programmes, répartis équitablement sur les périodes futures, aurait entraîné la comptabilisation d'une dépréciation d'environ 300 millions \$ au cours de l'exercice 2013 pour les programmes en cours de développement.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer le test de dépréciation aurait entraîné la comptabilisation d'une dépréciation d'environ 280 millions \$ au cours de l'exercice 2013 pour les programmes en cours de développement.



**Goodwill** – La valeur recouvrable du secteur isolable BT, le groupe d'UGT auquel le goodwill est attribué, est fondée sur la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité. La valeur recouvrable a été calculée au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2012 d'après la juste valeur diminuée des coûts de la vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Les données utilisées dans le modèle des flux de trésorerie actualisés sont des données de Niveau 3 (données qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables). Au cours de l'exercice 2013, la Société a conclu que tous les critères pour l'utilisation du montant recouvrable découlant d'une période antérieure étaient respectés et que l'évaluation de la dépréciation a été effectuée en s'appuyant sur le montant recouvrable calculé au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2012. La Société n'a relevé aucune dépréciation.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs sont fondés sur le budget et le plan stratégique pour les trois premières années et un taux constant de croissance de 1 % a été appliqué pour établir les flux de trésorerie estimatifs suivant la période initiale de trois ans. Aux fins de ce test, la direction a utilisé une période de 15 ans pour projeter les flux de trésorerie futurs.

Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé dans le modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré représentatif du capital. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable au cours de l'exercice 2012 s'établissait à 6,8 %. Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait pas entraîné de dépréciation au cours de l'exercice 2013.

**Évaluation des actifs d'impôt différé** – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies fiscales.

**Impôts éventuels** – Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité des relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre les résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs du revenu imposable et de la charge d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. La Société constitue des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où elle exerce ses activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale responsable. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile respectif des entités juridiques.

**Garanties de crédit et de valeur résiduelle** – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques pour évaluer les montants qui devraient être payés en vertu des garanties de crédit et de valeur résiduelle. Les montants à verser prévus en vertu des garanties dépendent de l'éventualité que des défaillances de crédit surviennent durant la période de financement d'origine. En cas de défaillance de crédit, la garantie de crédit peut être exercée. S'il n'y a pas de défaillance de crédit, la garantie de valeur résiduelle peut être exercée. Dans les deux cas, les garanties ne peuvent être exercées que s'il y a une perte au moment de la vente de l'avion. Par conséquent, la valeur de la garantie est largement tributaire de la valeur future de l'avion sous-jacent. Des courbes de valeur résiduelle d'avions, préparées par la direction d'après l'information provenant de rapports d'évaluation externes et ajustées pour refléter les facteurs particuliers du marché actuel des avions et d'un marché équilibré à moyen et à long terme, sont utilisées pour estimer cette valeur future estimée. Le montant du passif est aussi considérablement influencé par l'hypothèse actuelle du marché sur les taux d'intérêt, puisque les paiements en vertu de ces garanties devraient s'effectuer surtout de moyen à long terme. D'autres estimations clés pour calculer la valeur des garanties comprennent les probabilités de défaillance, fondées sur des cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, ou, si ce n'est pas le cas, sur des hypothèses internes quant au risque de crédit des clients ainsi que sur la probabilité que les garanties de crédit ou de valeur résiduelle s'exerceront à l'échéance des arrangements de financement. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

### *Analyse de sensibilité*

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

En supposant une diminution de 5 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions au 31 décembre 2013, le RAI pour l'exercice 2013 aurait subi une incidence négative de 26 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2013, le RAI pour l'exercice 2013 aurait subi une incidence négative de 15 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2013, le RAI pour l'exercice 2013 aurait subi une incidence positive de 16 millions \$.

**Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme** – Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des régimes de retraite et autres avantages de retraite repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les incidences des changements dans les taux d'actualisation et, lorsqu'elles sont importantes, dans les événements importants et les autres circonstances, sont comptabilisées tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et des autres avantages de retraite de la Société au Canada est établi en élaborant une courbe de rendement selon quatre fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée, aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA dans les trois dernières fourchettes d'échéance de la courbe.

Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel.

Voir la Note 22 – Avantages de retraite, pour plus de renseignements à l'égard des hypothèses utilisées et de la sensibilité aux modifications aux hypothèses actuarielles cruciales.

**Consolidation** – De temps à autre, la Société participe à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, la direction peut recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si la Société est exposée, ou a droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie futurs et du rendement futur de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si la Société agit à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si la Société a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait. La direction réévalue sa détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle pourraient faire l'objet de modifications.

## 6. 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 ainsi que des programmes de multipropriété Flexjet et des programmes donnant droit à des heures de vol. Voir la Note 28 – Cession d'une entreprise pour la vente des principaux actifs et des passifs correspondants des opérations de Flexjet de la Société.	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 selon les méthodes comptables décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables.

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 pour les exercices :

	2013			2012		
	BA	BT	Total	BA	BT	Total
<b>Résultats opérationnels</b>						
Revenus	9 385 \$	8 766 \$	18 151 \$	8 628 \$	7 786 \$	16 414 \$
Coût des ventes	8 118	7 540	15 658	7 427	6 626	14 053
<b>Marge brute</b>	<b>1 267</b>	<b>1 226</b>	<b>2 493</b>	<b>1 201</b>	<b>1 160</b>	<b>2 361</b>
Charges de vente et d'administration	699	718	1 417	705	737	1 442
R et D	173	120	293	155	144	299
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	-	(119)	(119)	-	(153)	(153)
Autres charges (revenus)	7	2	9	(26)	(7)	(33)
<b>RAI avant éléments spéciaux</b>	<b>388</b>	<b>505</b>	<b>893</b>	<b>367</b>	<b>439</b>	<b>806</b>
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	(30)	-	(30)	(23)	163	140
<b>RAI</b>	<b>418 \$</b>	<b>505 \$</b>	<b>923</b>	<b>390 \$</b>	<b>276 \$</b>	<b>666</b>
Charges de financement			271			295
Revenus de financement			(119)			(165)
<b>RAI</b>			<b>771</b>			<b>536</b>
Impôts sur le résultat			199			66
<b>Résultat net</b>			<b>572 \$</b>			<b>470 \$</b>
<b>Autres informations</b>						
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(2)</sup>	2 213 \$	74 \$	2 287 \$	1 971 \$	103 \$	2 074 \$
Amortissement	267 \$	124 \$	391 \$	242 \$	122 \$	364 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles	-	-	-	-	9 \$	9 \$

(1) Voir la Note 9 – 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 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
<b>Actifs</b>			
Total des actifs	29 363 \$	25 175 \$	23 339 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 397	2 557	2 892
Impôts sur le résultat à recevoir <sup>(1)</sup>	27	-	-
Impôts sur le résultat différés	1 231	1 421	1 476
<b>Actifs sectoriels</b>	<b>24 708</b>	<b>21 197</b>	<b>18 971</b>
<b>Passifs</b>			
Total des passifs	26 914	23 918	22 792
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer <sup>(2)</sup>	116	66	59
Impôts sur le résultat à payer <sup>(3)</sup>	198	109	106
Dette à long terme <sup>(4)</sup>	7 203	5 405	4 941
Impôts sur le résultat différés <sup>(3)</sup>	-	46	67
<b>Passifs sectoriels</b>	<b>19 397 \$</b>	<b>18 292 \$</b>	<b>17 619 \$</b>
<b>Actifs nets sectoriels</b>			
BA	4 921 \$	2 618 \$	899 \$
BT	390 \$	287 \$	453 \$

(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 se présentaient comme suit pour les exercices :

	2013	2012
<b>BA</b>		
Fabrication		
Avions d'affaires	5 038 \$	4 590 \$
Avions commerciaux	1 248	1 115
Autres	550	521
Total fabrication	6 836	6 226
Services <sup>(1)</sup>	1 897	1 718
Autres <sup>(2)</sup>	652	684
	9 385	8 628
<b>BT</b>		
Matériel roulant <sup>(3)</sup>	5 511	5 071
Services <sup>(4)</sup>	1 596	1 437
Systèmes et signalisation <sup>(5)</sup>	1 659	1 278
	8 766	7 786
	18 151 \$	16 414 \$

(1) Comprennent les revenus liés aux pièces et services, aux activités de service du programme de multipropriété Flexjet et des programmes donnant droit à des heures de vol, 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 régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse ou à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, ainsi que des bogies.

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

(5) Constitués 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. Ne tient pas compte de la tranche du matériel roulant des commandes de systèmes fabriqués par les autres divisions de la Société.

Les revenus et les immobilisations corporelles et incorporelles, attribués aux pays, se présentent comme suit :

	Revenus pour les exercices <sup>(1)</sup>		Immobilisations corporelles et incorporelles aux <sup>(2)</sup>		
	2013	2012	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
<b>Amérique du Nord</b>					
États-Unis	5 640 \$	5 011 \$	2 003 \$	1 517 \$	1 150 \$
Canada	1 351	1 130	4 746	3 565	2 595
Mexique	93	124	151	106	39
	<b>7 084</b>	<b>6 265</b>	<b>6 900</b>	<b>5 188</b>	<b>3 784</b>
<b>Europe</b>					
Allemagne	1 954	1 717	1 235	1 214	1 211
Royaume-Uni	1 913	1 472	1 767	1 501	1 135
France	960	897	50	52	54
Suisse	575	534	398	387	379
Autres	2 508	2 242	803	797	763
	<b>7 910</b>	<b>6 862</b>	<b>4 253</b>	<b>3 951</b>	<b>3 542</b>
<b>Asie-Pacifique</b>					
Chine	560	442	7	8	9
Inde	224	345	27	34	40
Autres	1 156	997	22	23	17
	<b>1 940</b>	<b>1 784</b>	<b>56</b>	<b>65</b>	<b>66</b>
<b>Autres</b>					
Russie	240	270	1	1	1
Autres	977	1 233	29	24	23
	<b>1 217</b>	<b>1 503</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>24</b>
	<b>18 151 \$</b>	<b>16 414 \$</b>	<b>11 239 \$</b>	<b>9 229 \$</b>	<b>7 416 \$</b>

(1) Attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

(2) Les immobilisations corporelles et incorporelles, sauf le goodwill, sont attribuées aux pays d'après l'emplacement des actifs. Le goodwill est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'achat connexe.

## 7. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	2013	2012
Coûts de R et D	2 130 \$	1 901 \$
Moins: dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(1 984)	(1 728)
	146	173
Plus: amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	147	126
	<b>293 \$</b>	<b>299 \$</b>

## 8. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) se présentaient comme suit pour les exercices :

	2013	2012
Modifications des estimations et de la juste valeur <sup>(1)</sup>	17 \$	(23) \$
Gain sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	-	(6)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) <sup>(2)</sup>	(2)	-
Autres	(6)	(4)
	<b>9 \$</b>	<b>(33) \$</b>

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux de l'exercice 2012.

## 9. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux comprennent les éléments qui ne reflètent pas, selon la direction, le rendement de base de la Société comme l'incidence des frais de restructuration, des charges de dépréciation importantes et leurs reprises, ainsi que d'autres éléments inhabituels importants.

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit pour les exercices :

	2013	2012
Gains sur résolution de litiges <sup>(1)</sup>	(43) \$	(40) \$
Dépréciation des stocks <sup>(2)</sup>	24	-
Gain sur cession d'une entreprise <sup>(3)</sup>	(23)	-
Frais de restructuration de BT <sup>(4)</sup>	-	119
Perte liée à des inondations dans le New Jersey, aux É.-U.	-	19
Perte sur la couverture de change <sup>(5)</sup>	-	25
	<b>(42) \$</b>	<b>123 \$</b>
<b>Présenté dans</b>		
Éléments spéciaux dans le RAI	<b>(30) \$</b>	140 \$
Revenus de financement - Intérêts relatifs à la résolution d'un litige	<b>(12)</b>	(17)
	<b>(42) \$</b>	<b>123 \$</b>

<sup>(1)</sup> Représentent un gain à la résolution d'un litige de 43 millions \$ relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts du Québec*, dont un montant de 12 millions \$ représente la tranche intérêts du gain pour l'exercice 2013 (40 millions \$ relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada), dont un montant de 17 millions \$ représente la tranche intérêts du gain pour l'exercice 2012).

<sup>(2)</sup> Représente une dépréciation de stocks de BA liée à un arrêt prolongé de la production du programme *Learjet 60*.

<sup>(3)</sup> A trait à la vente des activités de Flexjet. Voir la Note 28 – Cession d'une entreprise, pour plus de détails.

<sup>(4)</sup> Au cours du quatrième trimestre de 2012, BT a annoncé des mesures en vue d'améliorer sa compétitivité et sa structure de coûts. Des frais de restructuration de 119 millions \$ liés à ces mesures prévues, y compris 9 millions \$ de charges de dépréciation d'immobilisations corporelles, ont été comptabilisés.

<sup>(5)</sup> A trait à un changement de devise pour un contrat important.

## 10. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	2013	2012
<b>Charges de financement</b>		
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	113	140
Désactualisation des autres passifs financiers	29	28
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	16	20
Désactualisation des provisions	4	5
Variation des taux d'actualisation des provisions	-	3
Autres	21	26
	<b>183</b>	<b>222</b>
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	<b>88</b>	<b>73</b>
	<b>271</b> <sup>(1)</sup> \$	<b>295</b> <sup>(1)</sup> \$
<b>Revenus de financement</b>		
Variation des taux d'actualisation des provisions	(18)	-
Intérêts relatifs à la résolution de litiges <sup>(2)</sup>	(12)	(17)
Gain net sur certains instruments financiers <sup>(3)</sup>	(4)	(49)
Autres	(27)	(13)
	<b>(61)</b>	<b>(79)</b>
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location - compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	<b>(33)</b>	<b>(34)</b>
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	<b>(14)</b>	<b>(19)</b>
Revenu tiré des placements dans des titres	<b>(11)</b>	<b>(33)</b>
	<b>(119)</b> <sup>(4)</sup> \$	<b>(165)</b> <sup>(4)</sup> \$

<sup>(1)</sup> Dont un montant de 125 millions \$ représente la charge d'intérêt calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme autres que DFT pour l'exercice 2013 (121 millions \$ pour l'exercice 2012).

<sup>(2)</sup> Représentent la tranche intérêts sur un gain de 43 millions \$ pour l'exercice 2013 lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts du Québec* (un gain de 40 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) pour l'exercice 2012). La tranche restante du gain, soit 31 millions \$, a été comptabilisée dans les éléments spéciaux pour l'exercice 2013 (23 millions \$ pour l'exercice 2012).

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

<sup>(4)</sup> Dont un montant de 16 millions \$ représente les revenus d'intérêt calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme Prêts et créances pour l'exercice 2013 (9 millions \$ pour l'exercice 2012).

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé respectivement 271 millions \$ pour l'exercice 2013, selon un taux moyen de capitalisation de 5,48 % (178 millions \$, selon un taux moyen de capitalisation de 5,65 % pour l'exercice 2012). 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).

## 11. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL

Les coûts des avantages du personnel<sup>(1)</sup> se présentaient comme suit pour les exercices :

	Notes	2013	2012
Salaires et autres avantages du personnel		5 961 \$	5 485 \$
Avantages de retraite <sup>(2)</sup>	22	496	529
Charge à base d'actions	30	11	7
Restructuration, indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	8, 9	(2)	110
		6 466 \$	6 131 \$

<sup>(1)</sup> Les coûts des avantages du personnel incluent les coûts capitalisés comme partie du coût des stocks et autres actifs produits par l'entité.

<sup>(2)</sup> Comprennent les régimes à prestations définies et à cotisations définies.

## 12. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

### Analyse de la charge d'impôts sur le résultat

La charge d'impôts sur le résultat se détaillait comme suit pour les exercices :

	2013	2012
Impôts exigibles	125 \$	107 \$
Impôts sur le résultat différés	74	(41)
	199 \$	66 \$

Le rapprochement des impôts sur le résultat, calculés aux taux prévus par la loi au Canada, et de la charge d'impôts sur le résultat s'établissait comme suit pour les exercices :

	2013	2012
RAI	771 \$	536 \$
Taux d'imposition prévu par la loi au Canada	26,8%	26,8%
Charge d'impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	207	144
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants		
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(211)	(245)
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	200	131
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur et d'un changement de statut fiscal de certaines sociétés	(6)	15
Différences permanentes	(40)	(34)
Moins-value des actifs d'impôt différé	51	76
Écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger et autres entités émettrices	(29)	(30)
Autres	27	9
Charge d'impôts sur le résultat	199 \$	66 \$
Taux d'imposition effectif	25,8%	12,3%

Pour la Société, le taux d'imposition applicable prévu par la loi au Canada correspond au taux combiné fédéral et provincial applicable dans les territoires dans lesquels la Société exerce ses activités.



La charge d'impôts sur le résultat différés se détaillait comme suit pour les exercices :

	2013	2012
Établissement et reprise de différences temporaires	40 \$	(18) \$
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(211)	(245)
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	200	131
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur et d'un changement de statut fiscal de certaines sociétés	(6)	15
Moins-value des actifs d'impôt différé	51	76
	<b>74 \$</b>	<b>(41) \$</b>

### Impôts sur le résultat différés

Les principales composantes de l'actif et du passif d'impôt différé de la Société se présentaient comme suit aux :

	31 décembre 2013		31 décembre 2012		1 <sup>er</sup> janvier 2012	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles	1 985 \$	-	1 788 \$	-	1 501 \$	-
Avantages de retraite	444	-	714	-	894	-
Avances et facturations progressives en excédent des stocks des contrats à long terme et des avances sur programmes aéronautiques	927	-	900	-	847	-
Stocks	240	-	305	(46)	422	(67)
Provisions	370	-	448	-	498	-
Autres actifs financiers et autres actifs	(172)	-	(183)	-	(360)	-
Immobilisations corporelles	(63)	-	(36)	-	(12)	-
Autres passifs financiers et autres passifs	155	-	61	-	127	-
Immobilisations incorporelles	(821)	-	(591)	-	(371)	-
Autres	167	-	166	-	128	-
	<b>3 232</b>	<b>-</b>	<b>3 572</b>	<b>(46)</b>	<b>3 674</b>	<b>(67)</b>
Actifs d'impôt différé non comptabilisés	(2 001)	-	(2 151)	-	(2 198)	-
	<b>1 231 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>1 421 \$</b>	<b>(46) \$</b>	<b>1 476 \$</b>	<b>(67) \$</b>

Les variations de l'actif d'impôt différé net se détaillaient comme suit pour les exercices :

	2013	2012
Solde au début de l'exercice, montant net	1 375 \$	1 409 \$
En résultat net	(74)	41
En AERG		
Avantages de retraite	(87)	(39)
Couvertures de flux de trésorerie	6	(64)
Actifs financiers DAV	-	6
Autres <sup>(1)</sup>	11	22
Solde à la fin de l'exercice, montant net	<b>1 231 \$</b>	<b>1 375 \$</b>

<sup>(1)</sup> Comprend surtout les incidences du taux de change.

Les pertes opérationnelles nettes reportées prospectivement et les différences temporaires déductibles à l'égard desquelles des actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés s'établissaient à 7121 millions \$ au 31 décembre 2013, dont une tranche de 954 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG (7852 millions \$ au 31 décembre 2012, dont une tranche de 1678 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG et 8046 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012, dont une tranche de 1890 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG). De ces montants, une tranche d'environ 6506 millions \$ n'avait pas de date d'échéance au 31 décembre 2013 (7390 millions \$ au 31 décembre 2012 et 8013 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012), une tranche d'environ 2066 millions \$ avait trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 40 % du revenu imposable (1636 millions \$ au 31 décembre 2012 et 1033 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012) et une tranche de 338 millions \$ avait trait aux activités de la Société en France, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable (aucun impôt minimum avant l'exercice clos le 31 décembre 2013).

De plus, la Société disposait de 517 millions \$ de crédits d'impôt à l'investissement inutilisés, dont la plupart peuvent être reportés prospectivement pendant 20 ans, et de 57 millions \$ de pertes en capital nettes reportées prospectivement, pour lesquelles les actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés (360 millions \$ et 50 millions \$ au 31 décembre 2012). Les pertes en capital nettes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment et ne peuvent être utilisées qu'à l'égard de gains en capital imposables futurs.

Des actifs d'impôt différé nets de 639 millions \$ ont été comptabilisés au 31 décembre 2013 (821 millions \$ au 31 décembre 2012 et 545 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012) dans des territoires qui ont subi des pertes au cours de l'exercice écoulé ou de l'exercice précédent. D'après le niveau du revenu imposable historique, les projections du revenu imposable futur et les stratégies de planification fiscale, la direction croit qu'il est probable que la Société réalisera les avantages de ces différences déductibles et les reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles. Voir la Note 5 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus d'information sur la manière dont la Société détermine la mesure dans laquelle les actifs d'impôt différé sont comptabilisés.

Aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé sur les résultats non distribués des filiales étrangères et des coentreprises et des entreprises associées de la Société lorsqu'ils sont considérés réinvestis indéfiniment, à moins qu'il soit probable que ces différences temporaires s'inverseront. Si ces résultats étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des impôts des sociétés ou à des retenues d'impôt à la source. Les différences temporaires imposables pour lesquelles aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé s'élevaient à environ 364 millions \$ au 31 décembre 2013 (269 millions \$ au 31 décembre 2012 et 225 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

### 13. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	2013	2012
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR et d'UAD, en milliers)		
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	564 \$	460 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(32)	(29)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	532 \$	431 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 738 916	1 730 767
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD	2 213	7 082
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	1 741 129	1 737 849
<b>RPA (en dollars)</b>		
De base et dilué	0,31 \$	0,25 \$

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 45 300 120 options d'achat d'actions, UAR et UAD respectivement pour l'exercice 2013 (30 353 637 options d'achat d'actions, UAR et UAD, respectivement pour l'exercice 2012), 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.

### 14. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les gains nets (pertes nettes) sur instruments financiers comptabilisés en résultat se présentaient comme suit pour les exercices :

	2013	2012
<b>Instruments financiers évalués au coût amorti</b>		
Prêts et créances - charges de dépréciation	(13) \$	(9) \$
<b>Instruments financiers évalués à la juste valeur</b>		
DAV - gains sur cession	- \$	29 \$
Étant à la juste valeur par le biais du résultat net - variations de la juste valeur		
Désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net		
Actifs financiers	(37) \$	(20) \$
Passifs financiers	(13) \$	(20) \$
Devant être classés comme DFT		
Instruments dérivés non désignés dans une relation de couverture	(20) \$	(15) \$
Autres <sup>(1)</sup>	37 \$	65 \$

<sup>(1)</sup> Exclut la tranche des revenus d'intérêt liée à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 14 millions \$ pour l'exercice 2013 (19 millions \$ pour l'exercice 2012).

## Valeur comptable et juste valeur des 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 <sup>(1)</sup> amorti	DDRC	Total de la valeur comptable	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
<b>31 décembre 2013</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
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
	<b>3 526 \$</b>	<b>673 \$</b>	<b>315 \$</b>	<b>1 917 \$</b>	<b>663 \$</b>	<b>7 094 \$</b>	<b>7 092 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	- \$	- \$	s. o.	4 089 \$	- \$	4 089 \$	4 089 \$
Dette à long terme <sup>(2)</sup>	-	-	s. o.	7 203	-	7 203	7 346
Autres passifs financiers	25	142	s. o.	958	386	1 511	1 656
	<b>25 \$</b>	<b>142 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>12 250 \$</b>	<b>386 \$</b>	<b>12 803 \$</b>	<b>13 091 \$</b>
<b>31 décembre 2012</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
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
	<b>2 649 \$</b>	<b>697 \$</b>	<b>217 \$</b>	<b>1 444 \$</b>	<b>643 \$</b>	<b>5 650 \$</b>	<b>5 650 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	- \$	- \$	s. o.	3 310 \$	- \$	3 310 \$	3 310 \$
Dette à long terme <sup>(2)</sup>	-	-	s. o.	5 405	-	5 405	5 272
Autres passifs financiers	15	158	s. o.	712	126	1 011	1 146
	<b>15 \$</b>	<b>158 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>9 427 \$</b>	<b>126 \$</b>	<b>9 726 \$</b>	<b>9 728 \$</b>
<b>1<sup>er</sup> janvier 2012</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 892 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	2 892 \$	2 892 \$
Créances clients et autres débiteurs	-	-	-	1 342	-	1 342	1 342
Autres actifs financiers	44	713	399	173	504	1 833	1 832
	<b>2 936 \$</b>	<b>713 \$</b>	<b>399 \$</b>	<b>1 515 \$</b>	<b>504 \$</b>	<b>6 067 \$</b>	<b>6 066 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	- \$	- \$	s. o.	3 032 \$	- \$	3 032 \$	3 032 \$
Dette à long terme <sup>(2)</sup>	-	-	s. o.	4 941	-	4 941	4 649
Autres passifs financiers	21	140	s. o.	557	323	1 041	1 118
	<b>21 \$</b>	<b>140 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>8 530 \$</b>	<b>323 \$</b>	<b>9 014 \$</b>	<b>8 799 \$</b>

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

<sup>(2)</sup> Comprend la tranche courante de la dette à long terme.

s. o. : sans objet

## Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers

Par suite de modifications apportées à l'IFRS 7, *Instruments financiers : Informations à fournir*, la Société est désormais tenue de présenter de l'information sur les droits à compensation rattachés aux instruments financiers dans ses états de la situation financière consolidés et les accords connexes.

La Société fait l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires liées principalement à des instruments financiers dérivés et à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie qui comprennent un droit à compensation en cas de défaillance, d'insolvabilité ou de faillite. Les montants qui font l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires, mais qui ne respectent pas certains critères de compensation ou la totalité d'entre eux, étaient comme suit au 31 décembre 2013 :

Description des actifs et des passifs financiers comptabilisés	Montants comptabilisés dans les états financiers	Montants assujettis aux accords généraux de compensation	Montant net non assujetti aux accords généraux de compensation
Instruments financiers dérivés - actifs	792 \$	(304) \$	488 \$
Instruments financiers dérivés - passifs	(411) \$	316 \$	(95) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 397 \$	(12) \$	3 385 \$

### Instruments dérivés et activités de couverture

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et non dérivés désignés dans une relation de couverture était comme suit aux :

	31 décembre 2013		31 décembre 2012		1 <sup>er</sup> janvier 2012	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
<b>Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de la juste valeur</b>						
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	36 \$	- \$	17 \$	6 \$	12 \$	39 \$
Swaps de taux d'intérêt	296	67	394	-	297	-
	<b>332</b>	<b>67</b>	<b>411</b>	<b>6</b>	<b>309</b>	<b>39</b>
<b>Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie<sup>(1)</sup></b>						
Contrats de change à terme	331	319	232	120	195	284
<b>Instruments financiers dérivés classés comme DFT<sup>(2)</sup></b>						
Contrats de change à terme	27	22	13	12	19	14
Swaps de taux d'intérêt	-	2	-	2	-	4
Instruments financiers dérivés incorporés						
Change	1	1	3	1	4	3
Options de rachat sur titres de dette à long terme	101	-	76	-	21	-
	<b>129</b>	<b>25</b>	<b>92</b>	<b>15</b>	<b>44</b>	<b>21</b>
<b>Total des instruments financiers dérivés</b>	<b>792 \$</b>	<b>411 \$</b>	<b>735 \$</b>	<b>141 \$</b>	<b>548 \$</b>	<b>344 \$</b>
<b>Instruments financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets</b>						
Dette à long terme	- \$	517 \$	- \$	1 042 \$	- \$	1 029 \$

<sup>(1)</sup> La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de la Société à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues était de 23 mois au 31 décembre 2013.

<sup>(2)</sup> Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés.

Les pertes nettes sur les instruments de couverture désignés comme des relations de couverture de juste valeur et les gains nets découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts comptabilisés dans les charges de financement ont totalisé respectivement 205 millions \$ et 213 millions \$ pour l'exercice 2013 (gains nets de 101 millions \$ et pertes nettes de 95 millions \$ respectivement pour l'exercice 2012).

Les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 35 – Juste valeur des instruments financiers.

## 15. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie étaient comme suit aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Trésorerie	1 475 \$	916 \$	613 \$
Équivalents de trésorerie			
Dépôts à terme	762	656	748
Fonds du marché monétaire	1 160	985	1 531
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>3 397 \$</b>	<b>2 557 \$</b>	<b>2 892 \$</b>

Voir la Note 32 – Facilités de crédit pour des détails sur les clauses restrictives liées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

## 16. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	Non en souffrance	En souffrance, <sup>(3)</sup> mais n'ayant pas subi de moins-value		Ayant subi une moins-value <sup>(4)</sup>
			Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
<b>31 décembre 2013<sup>(1)(2)</sup></b>					
Créances clients, montant brut	1 430 \$	796 \$	194 \$	359 \$	81 \$
Provision pour pertes sur créances	(44)	-	-	-	(44)
	1 386	796 \$	194 \$	359 \$	37 \$
<b>Autres</b>	<b>106</b>				
<b>Total</b>	<b>1 492 \$</b>				
<b>31 décembre 2012<sup>(1)(2)</sup></b>					
Créances clients, montant brut	1 256 \$	813 \$	204 \$	200 \$	39 \$
Provision pour pertes sur créances	(34)	-	-	-	(34)
	1 222	813 \$	204 \$	200 \$	5 \$
<b>Autres</b>	<b>89</b>				
<b>Total</b>	<b>1 311 \$</b>				
<b>1<sup>er</sup> janvier 2012<sup>(1)(2)</sup></b>					
Créances clients, montant brut	1 284 \$	932 \$	172 \$	134 \$	46 \$
Provision pour pertes sur créances	(42)	-	-	-	(42)
	1 242	932 \$	172 \$	134 \$	4 \$
<b>Autres</b>	<b>100</b>				
<b>Total</b>	<b>1 342 \$</b>				

<sup>(1)</sup> Dont des tranches de 465 millions \$ et de 411 millions \$ étaient respectivement libellées en euros et autres monnaies au 31 décembre 2013 (respectivement 396 millions \$ et 356 millions \$ au 31 décembre 2012 et respectivement 432 millions \$ et 274 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

<sup>(2)</sup> Dont une tranche de 392 millions \$ représentait des retenues liées aux contrats à long terme au 31 décembre 2013 d'après les modalités et conditions normales (240 millions \$ au 31 décembre 2012 et 172 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

<sup>(3)</sup> Dont une tranche de 509 millions \$ des créances clients avait trait aux contrats à long terme de BT au 31 décembre 2013, sur laquelle un montant de 353 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours (335 millions \$ au 31 décembre 2012, sur laquelle un montant de 190 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours et 211 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012, sur laquelle un montant de 109 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours). BT évalue si ces créances sont recouvrables dans le cadre de ses pratiques de gestion du risque applicables aux contrats à long terme dans leur ensemble.

<sup>(4)</sup> Dont un montant brut de 73 millions \$ de créances clients qui étaient individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 décembre 2013 (34 millions \$ au 31 décembre 2012 et 38 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

Les facteurs pris en compte par la Société pour classer les créances clients comme ayant subi une moins-value sont les suivants : le client a déclaré faillite ou fait l'objet d'une procédure d'administration, les paiements font l'objet d'un litige, ou les paiements sont en souffrance. Pour de plus amples renseignements sur le risque financier, se reporter à la Note 34 – Gestion du risque financier.

**Provision pour pertes sur créances** – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les exercices :

	2013	2012
Solde au début de l'exercice	(34) \$	(42) \$
Provision pour pertes sur créances	(13)	(9)
Montants radiés	3	15
Reprises	3	2
Incidence des fluctuations de taux de change	(3)	-
Solde à la fin de l'exercice	(44) \$	(34) \$

### Facilités d'affacturage hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, BT a conclu des facilités d'affacturage en Europe selon lesquelles il peut vendre, sans droit de recours, des créances clients admissibles. Des créances clients de 1084 millions € (1495 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2013 (886 millions € (1169 millions \$) au 31 décembre 2012 et 580 millions € (751 millions \$) au 1<sup>er</sup> janvier 2012). Des créances clients de 1213 millions € (1611 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours de l'exercice 2013 (963 millions € (1239 millions \$) au cours de l'exercice 2012).

## 17. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Programmes aéronautiques	4 847 \$	4 345 \$	3 845 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 064	5 387	5 940
Moins : avances et facturations progressives	(5 406)	(4 014)	(4 296)
	1 658	1 373	1 644
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	420	408	380
Moins : avances et facturations progressives	(19)	(15)	(45)
	401	393	335
Produits finis <sup>(1)</sup>	1 328	1 429	1 481
	8 234 \$	7 540 \$	7 305 \$

<sup>(1)</sup> Les produits finis comprennent 11 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 43 avions d'occasion, totalisant 535 millions \$ au 31 décembre 2013 (3 avions neufs et 74 avions d'occasion, totalisant 551 millions \$ au 31 décembre 2012, et 5 avions neufs et 95 avions d'occasion, totalisant 691 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

Au 31 décembre 2013, les produits finis comprenaient 134 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (147 millions \$ au 31 décembre 2012 et 162 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012). 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 14 106 millions \$ pour l'exercice 2013 (12 810 millions \$ pour l'exercice 2012). Ces montants comprennent une moins-value de 147 millions \$ pour l'exercice 2013 (104 millions \$ pour l'exercice 2012). Une moins-value additionnelle de 24 millions \$ est comptabilisée dans les éléments spéciaux.

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les pratiques de l'industrie. Dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement chez BT, au titre des avances reçues de clients dans l'attente de l'exécution de certains contrats.

Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

Les avances et facturations progressives reçues dans le cadre de contrats à long terme en cours s'établissaient à 7777 millions \$ au 31 décembre 2013 (5792 millions \$ au 31 décembre 2012 et 5979 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012). Les revenus comprennent les revenus tirés de contrats à long terme de BT, qui se sont élevés à 6409 millions \$ pour l'exercice 2013 (5839 millions \$ pour l'exercice 2012).

## 18. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Instruments financiers dérivés <sup>(1)</sup>	792 \$	735 \$	548 \$
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions <sup>(2) (3)</sup>	400	423	467
Placements dans des titres <sup>(2) (4)</sup>	335	243	423
Placements dans des structures de financement <sup>(2)</sup>	331	329	320
Créances sur contrats à long terme	319	-	-
Encaisse affectée	19	25	44
Autres	9	27	31
	<b>2 205 \$</b>	<b>1 782 \$</b>	<b>1 833 \$</b>
Dont la tranche courante	637 \$	443 \$	522 \$
Dont la tranche non courante	1 568	1 339	1 311
	<b>2 205 \$</b>	<b>1 782 \$</b>	<b>1 833 \$</b>

<sup>(1)</sup> Voir la Note 14 – Instruments financiers.

<sup>(2)</sup> Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 12 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 20 millions \$ de placements dans des titres et 46 millions \$ de placements dans une structure de financement comptabilisés au coût amorti au 31 décembre 2013 (respectivement 11 millions \$, 26 millions \$ et 44 millions \$ au 31 décembre 2012 et respectivement 32 millions \$, 24 millions \$ et 42 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

<sup>(3)</sup> Le financement consenti à quatre transporteurs aériens représentait 59 % du total des prêts et créances liées à des contrats de location – avions au 31 décembre 2013 (quatre transporteurs aériens représentaient 60 % au 31 décembre 2012 et trois transporteurs aériens représentaient 47 % au 1<sup>er</sup> janvier 2012). Les prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont généralement garantis par les actifs connexes. La valeur de la garantie est étroitement liée au rendement de l'industrie de l'aviation commerciale et aux particularités de l'avion (âge, type-version et nombre de sièges), de même qu'à d'autres particularités.

<sup>(4)</sup> 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 décembre 2013 (néant au 31 décembre 2012 et 167 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

## 19. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Charges payées d'avance	620 \$	366 \$	299 \$
Taxe de vente et autres taxes	344	281	184
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill <sup>(1)</sup>	186	210	225
Avantages de retraite <sup>(2)</sup>	174	38	13
Charges de financement différées	100	103	85
Frais différés - programme de multipropriété Flexjet <sup>(3)</sup>	-	206	186
Autres	9	30	33
	<b>1 433 \$</b>	<b>1 234 \$</b>	<b>1 025 \$</b>
Dont la tranche courante	881 \$	680 \$	559 \$
Dont la tranche non courante	552	554	466
	<b>1 433 \$</b>	<b>1 234 \$</b>	<b>1 025 \$</b>

<sup>(1)</sup> Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles.

<sup>(2)</sup> Voir la Note 22 – Avantages de retraite.

<sup>(3)</sup> Voir la Note 28 – Cession d'une entreprise.



## 20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
<b>Coût</b>						
Solde au 31 décembre 2012	99 \$	2 132 \$	1 333 \$	179 \$	447 \$	4 190 \$
Additions	1	68	41	254	27	391
Cessions	(3)	(29)	(149)	-	(42)	(223)
Transferts	-	13	68	(78)	(3)	-
Incidence des fluctuations de taux de change	1	34	(6)	1	-	30
<b>Solde au 31 décembre 2013</b>	<b>98 \$</b>	<b>2 218 \$</b>	<b>1 287 \$</b>	<b>356 \$</b>	<b>429 \$</b>	<b>4 388 \$</b>
<b>Amortissement et moins-value cumulés</b>						
Solde au 31 décembre 2012	- \$	(1 164) \$	(832) \$	- \$	(261) \$	(2 257) \$
Amortissement	-	(60)	(104)	-	(18)	(182)
Cessions	-	17	101	-	12	130
Incidence des fluctuations de taux de change	-	(25)	10	-	2	(13)
<b>Solde au 31 décembre 2013</b>	<b>- \$</b>	<b>(1 232) \$</b>	<b>(825) \$</b>	<b>- \$</b>	<b>(265) \$</b>	<b>(2 322) \$</b>
<b>Valeur comptable nette</b>	<b>98 \$</b>	<b>986 \$</b>	<b>462 \$</b>	<b>356 \$</b>	<b>164 \$</b>	<b>2 066 \$</b>

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
<b>Coût</b>						
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	95 \$	1 968 \$	1 145 \$	141 \$	539 \$	3 888 \$
Additions	7	106	60	216	12	401
Cessions	(5)	(4)	(47)	-	(85)	(141)
Transferts	-	34	162	(178)	(18)	-
Incidence des fluctuations de taux de change	2	28	13	-	(1)	42
<b>Solde au 31 décembre 2012</b>	<b>99 \$</b>	<b>2 132 \$</b>	<b>1 333 \$</b>	<b>179 \$</b>	<b>447 \$</b>	<b>4 190 \$</b>
<b>Amortissement et moins-value cumulés</b>						
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	- \$	(1 088) \$	(741) \$	- \$	(280) \$	(2 109) \$
Amortissement	-	(59)	(106)	-	(12)	(177)
Moins-value	-	(2)	(7)	-	-	(9)
Cessions	-	3	31	-	29	63
Transferts	-	-	(2)	-	2	-
Incidence des fluctuations de taux de change	-	(18)	(7)	-	-	(25)
<b>Solde au 31 décembre 2012</b>	<b>- \$</b>	<b>(1 164) \$</b>	<b>(832) \$</b>	<b>- \$</b>	<b>(261) \$</b>	<b>(2 257) \$</b>
<b>Valeur comptable nette</b>	<b>99 \$</b>	<b>968 \$</b>	<b>501 \$</b>	<b>179 \$</b>	<b>186 \$</b>	<b>1 933 \$</b>

Le tableau qui précède comprend des actifs en vertu de contrats de location-financement, à l'égard desquels la Société est le locataire, présentés dans Autres, dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 195 millions \$ et 83 millions \$ au 31 décembre 2013 (respectivement 225 millions \$ et 103 millions \$ au 31 décembre 2012 et 214 millions \$ et 88 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

Le tableau qui précède comprend également des avions visés par des contrats de location simple, dont la Société est le locateur, présentés dans Autres, dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 40 millions \$ et 12 millions \$ au 31 décembre 2013 (respectivement 51 millions \$ et 12 millions \$ au 31 décembre 2012 et 88 millions \$ et 10 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012). Le revenu de location tiré des contrats de location simple et l'amortissement des actifs visés par des contrats de location simple se sont établis respectivement à 10 millions \$ et 3 millions \$ pour l'exercice 2013 (respectivement 10 millions \$ et 5 millions \$ pour l'exercice 2012).

## 21. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles étaient comme suit aux :

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres <sup>(1) (2)</sup>	Total
	Acquis	Généré en interne				
		Total <sup>(3)</sup>				
<b>Coût</b>						
Solde au 31 décembre 2012	1 254 \$	6 670 \$	7 924 \$	2 316 \$	737 \$	10 977 \$
Additions	150	1 834	1 984	-	44	2 028
Cessions	-	(1)	(1)	-	(56)	(57)
Incidence des fluctuations de taux de change	-	-	-	65	14	79
<b>Solde au 31 décembre 2013</b>	<b>1 404 \$</b>	<b>8 503 \$</b>	<b>9 907 \$</b>	<b>2 381 \$</b>	<b>739 \$</b>	<b>13 027 \$</b>
<b>Amortissement et moins-value cumulés</b>						
Solde au 31 décembre 2012	(604) \$	(2 550) \$	(3 154) \$	- \$	(527) \$	(3 681) \$
Amortissement	(16)	(131)	(147)	-	(62)	(209)
Cessions	-	-	-	-	47	47
Incidence des fluctuations de taux de change	-	-	-	-	(11)	(11)
<b>Solde au 31 décembre 2013</b>	<b>(620) \$</b>	<b>(2 681) \$</b>	<b>(3 301) \$</b>	<b>- \$</b>	<b>(553) \$</b>	<b>(3 854) \$</b>
<b>Valeur comptable nette</b>	<b>784 \$</b>	<b>5 822 \$</b>	<b>6 606 \$</b>	<b>2 381 \$</b>	<b>186 \$</b>	<b>9 173 \$</b>

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres <sup>(1) (2)</sup>	Total
	Acquis	Généré en interne				
		Total <sup>(3)</sup>				
<b>Coût</b>						
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	1 091 \$	5 105 \$	6 196 \$	2 244 \$	688 \$	9 128 \$
Additions	163	1 565	1 728	-	43	1 771
Cessions	-	-	-	-	(4)	(4)
Incidence des fluctuations de taux de change	-	-	-	72	10	82
<b>Solde au 31 décembre 2012</b>	<b>1 254 \$</b>	<b>6 670 \$</b>	<b>7 924 \$</b>	<b>2 316 \$</b>	<b>737 \$</b>	<b>10 977 \$</b>
<b>Amortissement et moins-value cumulés</b>						
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	(588) \$	(2 440) \$	(3 028) \$	- \$	(463) \$	(3 491) \$
Amortissement	(16)	(110)	(126)	-	(61)	(187)
Cessions	-	-	-	-	3	3
Incidence des fluctuations de taux de change	-	-	-	-	(6)	(6)
<b>Solde au 31 décembre 2012</b>	<b>(604) \$</b>	<b>(2 550) \$</b>	<b>(3 154) \$</b>	<b>- \$</b>	<b>(527) \$</b>	<b>(3 681) \$</b>
<b>Valeur comptable nette</b>	<b>650 \$</b>	<b>4 120 \$</b>	<b>4 770 \$</b>	<b>2 316 \$</b>	<b>210 \$</b>	<b>7 296 \$</b>

<sup>(1)</sup> Présentés à la Note 19 – Autres actifs.

<sup>(2)</sup> Comprennent les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 359 millions \$ et 243 millions \$ au 31 décembre 2013 (respectivement 325 millions \$ et 207 millions \$ au 31 décembre 2012 et respectivement 294 millions \$ et 176 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

<sup>(3)</sup> Comprend les immobilisations incorporelles en développement au coût de 5923 millions \$ au 31 décembre 2013 (4059 millions \$ au 31 décembre 2012 et 2489 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

### Outillage des programmes aéronautiques

La valeur comptable nette de l'outillage des programmes aéronautiques comprenait 3746 millions \$ pour les avions commerciaux et 2860 millions \$ pour les avions d'affaires au 31 décembre 2013 (respectivement 2766 millions \$ et 2004 millions \$ au 31 décembre 2012 et respectivement 1851 millions \$ et 1317 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

### Goodwill

Le goodwill est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill a été attribué au secteur BT à titre de groupe d'UGT. La Société a effectué un test de dépréciation au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2012. Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2013, la Société a effectué un test de dépréciation reportant prospectivement le montant recouvrable calculé au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2012. La Société n'a relevé aucune dépréciation.

## 22. AVANTAGES DE RETRAITE

La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, ainsi que des régimes de retraite à cotisations définies, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. La Société offre également d'autres avantages de retraite à prestations définies non capitalisés, visant certains groupes d'employés surtout au Canada et aux États-Unis.

Les régimes de retraite sont définis comme des régimes à prestations définies ou des régimes à cotisations définies, d'après le partage du risque inhérent au régime. Les régimes à prestations définies précisent le montant des prestations qu'un employé recevra à la retraite, tandis que les régimes à cotisations définies précisent le mode d'établissement des cotisations. Par conséquent, les régimes à cotisations définies n'affichent aucun déficit ni aucun excédent. Les régimes hybrides représentent une combinaison des régimes à prestations définies et à cotisations définies.

Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales.

### RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES CAPITALISÉS

Les principaux régimes de retraite à prestations définies de la Société sont offerts au Canada, au Royaume-Uni et aux États-Unis. Par conséquent, des tranches très importantes des obligations au titre des actifs du régime à prestations définies et des avantages sont situées dans ces pays. Le texte qui suit porte principalement sur les régimes enregistrés dans ces trois pays.

#### Gouvernance

En vertu des législations applicables se rapportant aux régimes de retraite, l'administrateur de chaque régime est soit la Société, dans le cas des régimes américains et canadiens enregistrés à l'extérieur du Québec, soit un comité de régime de retraite ou un conseil de fiduciaires dans le cas des régimes enregistrés au Québec et au Royaume-Uni.

Il incombe aux administrateurs de gérer les actifs du régime et d'élaborer les politiques d'investissement qui définissent, pour chaque régime, les objectifs de placement, la répartition cible de l'actif, les stratégies d'atténuation des risques, et d'autres éléments exigés par les lois sur les régimes de retraite.

Les actifs des régimes sont mis en commun dans trois fonds communs de placement, respectivement pour les régimes canadien, britannique et américain afin de réaliser des économies d'échelle et d'améliorer l'efficacité, la diversification et la liquidité. Les fonds communs de placement sont divisés en fonds sous-jacents ou catégories d'actifs afin de permettre à chaque régime de répartir son actif comme il l'entend en fonction du profil de son passif au titre des prestations constituées.

La gestion de ces fonds a été confiée à trois comités d'investissement (canadien, britannique et américain). Ces comités sont responsables de la répartition de l'actif entre les divers fonds sous-jacents et diverses catégories d'actifs conformément à la politique d'investissement de chaque régime. Ils ont aussi pour fonction d'engager, de surveiller et de mettre à pied les gestionnaires de placement et ont établi une structure comportant plusieurs gestionnaires pour chaque fonds sous-jacent et chaque catégorie d'actifs. Ils sont soutenus par le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc., qui surveille quotidiennement la gestion des actifs des régimes et des fonds communs de placement. L'administration quotidienne des régimes est déléguée à Bombardier Inc. ou à des fournisseurs externes de services d'administration de la caisse de retraite. Les administrateurs, les comités d'investissement et Bombardier Inc. se fient également à l'expertise de conseillers juridiques, d'actuaire, d'auditeurs et de conseillers en placement externes.

### **Politique en matière de prestations de retraite**

Les prestations des régimes de retraite à prestations définies sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. Au Canada et aux États-Unis, depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent à des régimes à cotisations définies (c.-à-d. qu'ils n'ont plus la possibilité de participer à un régime à prestations définies ni à un régime hybride). Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime d'origine.

Au Royaume-Uni, sept des neuf régimes à prestations définies ne sont plus accessibles aux nouveaux participants. Les nouveaux employés participent à des régimes à cotisations définies. Les droits à pension accumulés sont indexés sur l'inflation conformément aux lois sur les régimes de retraite et les règlements du régime.

### **Exigences en matière de capitalisation**

Les évaluations actuarielles sont effectuées par des sociétés indépendantes engagées par la Société ou les administrateurs, comme l'exigent les lois sur les régimes de retraite. Ces évaluations ont pour but de déterminer la situation financière des régimes et les cotisations annuelles à verser par la Société pour capitaliser les prestations s'accumulant au cours de l'exercice (coût normal) et les déficits accumulés au cours des exercices antérieurs. Les exigences en matière de financement minimal sont établies aux termes des lois sur les régimes de retraite pertinentes.

Les régimes de retraite au Canada sont régis par la *Loi sur les régimes complémentaires de retraite* du Québec, la *Loi sur les régimes de retraite* d'Ontario, la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* du Canada dans le cas des régimes relevant de l'autorité fédérale, et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. Selon la juridiction et la situation de capitalisation du régime, les évaluations actuarielles peuvent être exigées une fois l'an. Les cotisations sont établies par l'actuaire désigné et couvrent les coûts normaux et les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime continuera de s'appliquer) ou les déficits de solvabilité (établis en supposant qu'il est mis fin au régime et que ce dernier est liquidé), comme prescrits par les lois et les pratiques actuarielles. Conformément aux lois en vigueur, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation sur une période de quinze ans et les déficits de solvabilité sur une période de cinq ans. Les mesures d'allègement provisoire de la capitalisation du déficit de solvabilité mises en place afin d'atténuer les effets néfastes de la crise financière de 2008 permettent l'amortissement des déficits de solvabilité sur une période pouvant s'échelonner jusqu'à dix ans.

Les régimes de retraite aux États-Unis sont régis par la loi intitulée *Employee Retirement Income Security Act*, le *Internal Revenue Code*, la loi intitulée *Pension Protection Act of 2006* et la loi intitulée *Moving Ahead for Progress in the 21<sup>st</sup> Century Act*. Les évaluations actuarielles sont exigées annuellement. Les cotisations sont déterminées par des actuaires désignés et couvrent le coût normal et des déficits, comme il est prescrit par la loi. Les déficits de capitalisation sont généralement amortis sur une période de sept ans.

Les régimes de retraite au Royaume-Uni sont régis par la loi intitulée *Pensions Act of 2004*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. La période d'amortissement du déficit de capitalisation est déterminée conjointement par les administrateurs et la Société.

### **Politiques d'investissement**

Les politiques d'investissement sont élaborées dans le but d'obtenir un rendement des investissements à long terme qui, combiné avec les cotisations, permettra aux régimes de disposer d'un actif suffisant pour pouvoir verser les prestations promises tout en maintenant un niveau de risque acceptable compte tenu de la tolérance au risque des parties prenantes des régimes. Pour plus d'information, voir la section ci-après sur les initiatives de gestion des risques de la Société.

La répartition cible de l'actif est déterminée en fonction de la conjoncture et des conditions de marché prévues, du profil d'échéance des passifs des régimes, du niveau de capitalisation des régimes respectifs et de la tolérance au risque des parties prenantes des régimes.

La stratégie d'investissement des régimes consiste à investir majoritairement dans des titres à revenu fixe et des titres de capitaux propres et, dans une moindre mesure, dans des titres à rendement réel (titres liés aux actifs d'infrastructure et immobiliers mondiaux).

Au 31 décembre 2013, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 49 %, 39 % et 49 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 42 %, 46 % et 46 % en titres de participation, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.; et
- 9 %, 15 % et 5 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et de contrats à terme sur des valeurs du Trésor à long terme) représentant environ 7 % et 10 % des actifs des régimes ont été mis en place en 2013 respectivement pour les régimes du Canada et du R.-U.

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies d'atténuation dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition des couvertures de taux d'intérêt plus importants seront établis au fil de l'amélioration continue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché. Le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc. surveille les déclencheurs d'atténuation des risques au quotidien pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies. La Société effectue périodiquement, en collaboration avec les administrateurs, des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

### **Initiatives de gestion des risques**

Les régimes de retraite de la Société sont exposés à divers risques, y compris le risque lié aux titres de capitaux propres, le risque de taux d'intérêt, le risque d'inflation, le risque de change, le risque de liquidité et le risque de longévité. Plusieurs stratégies et politiques de gestion des risques ont été mises en place pour atténuer l'incidence que ces risques pourraient avoir sur le niveau de capitalisation des régimes à prestations définies et sur le niveau futur des cotisations de la Société. Une description des principaux risques et des mesures d'atténuation adoptées pour les contrôler est présentée ci-après.

#### *Risque lié aux titres de capitaux propres*

Le risque lié aux titres de capitaux propres est le risque lié aux fluctuations du cours des titres de capitaux propres. Ce risque est géré au moyen de la diversification des portefeuilles par région, par secteur et par stratégie d'investissement.

#### *Risque de taux d'intérêt*

Le risque de taux d'intérêt est le risque de variation de la juste valeur des actifs et des passifs des régimes attribuable aux fluctuations des taux d'intérêt. Ce risque est géré en réduisant l'asymétrie entre la durée des actifs des régimes et celle des obligations au titre des avantages de retraite. La Société y parvient en ayant une tranche du portefeuille investie dans des portefeuilles d'obligations à long terme et des portefeuilles de superposition des couvertures de taux d'intérêt.

#### *Risque d'inflation*

Le risque d'inflation est le risque que les prestations indexées en fonction de l'inflation augmentent considérablement par suite des variations des taux d'inflation. Pour gérer ce risque, la Société a plafonné l'indexation des prestations de certains régimes et investi une partie des actifs des régimes dans des titres à rendement réel et des obligations à rendement réel.

#### *Risque de change*

L'exposition au risque de change découle des fluctuations de la juste valeur des actifs des régimes libellés dans une devise autre que la devise dans laquelle les passifs des régimes sont libellés. Le risque de change est géré au moyen de stratégies de couverture de change conformément aux politiques d'investissement des régimes.

### *Risque de liquidité*

Le risque de liquidité est lié aux actifs détenus qui ne peuvent être facilement convertis en liquidités aux fins du versement des prestations ou du rééquilibrage des portefeuilles. Le risque de liquidité est géré en investissant dans des obligations d'État et dans des contrats à terme standardisés sur des titres de capitaux propres et en ne détenant aucun investissement dans des placements privés ou des fonds de couverture.

### *Risque de longévité*

Le risque de longévité est le risque que les prestations soient versées plus longtemps que prévu en raison de l'augmentation de l'espérance de vie. Ce risque est atténué en ayant recours aux tables de mortalité les plus récentes pour établir le niveau des cotisations.

## **RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES NON CAPITALISÉS**

Les régimes non capitalisés sont situés dans des pays où l'établissement de fonds pour les actifs de régimes distincts est généralement non permis ou non conforme à la pratique locale. La plupart des régimes à prestations définies non capitalisés sont situés en Allemagne. Près de la moitié du passif au titre des régimes à prestations définies non capitalisés en Allemagne a trait à des régimes pour lesquels les prestations ont cessé de s'accumuler. La Société cotise annuellement à l'association de protection de la retraite Pensions Sicherungs Verein, qui assurerait le versement des prestations de retraite, jusqu'à concurrence de certains plafonds, si jamais les promoteurs du régime devenaient insolvables.

## **RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES**

Une proportion croissante des employés participent à des régimes de retraite à cotisations définies et, par conséquent, les cotisations à ces régimes se sont accrues au cours des dernières années. Les régimes de retraite à cotisations définies les plus importants sont situés au Canada et aux États-Unis. Les administrateurs des régimes et les comités d'investissement surveillent la gestion des actifs des régimes à cotisations définies.

## **AUTRES RÉGIMES**

La Société offre aussi d'autres régimes à prestations définies non capitalisés, comprenant principalement des prestations d'assurance-maladie complémentaires de retraite, d'assurance-vie et des allocations de retraite surtout au Canada pour BA. La Société offre une assurance-vie et une assurance-maladie complémentaire de retraite dont les modalités varient selon les divers groupes d'employés au Canada. Les nouveaux employés non syndiqués ne bénéficient plus de l'assurance-maladie complémentaire de retraite, recevant plutôt un montant forfaitaire au départ à la retraite.

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices :

	2013			2012		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Coût des services rendus	301 \$	12 \$	313 \$	300 \$	12 \$	312 \$
Charge de désactualisation	96	17	113	123	17	140
Coût des services passés	-	-	-	9	8	17
Compression	(15)	-	(15)	-	-	-
Règlement	(3)	-	(3)	(18)	-	(18)
Autres	1	-	1	-	-	-
<b>Régimes à prestations définies</b>	<b>380</b>	<b>29</b>	<b>409</b>	<b>414</b>	<b>37</b>	<b>451</b>
<b>Régimes à cotisations définies</b>	<b>87</b>	<b>-</b>	<b>87</b>	<b>78</b>	<b>-</b>	<b>78</b>
<b>Total des coûts au titre des avantages de retraite</b>	<b>467 \$</b>	<b>29 \$</b>	<b>496 \$</b>	<b>492 \$</b>	<b>37 \$</b>	<b>529 \$</b>
Se rapportant à						
Régimes de retraite capitalisés	335 \$	s. o.	335 \$	370 \$	s. o.	370 \$
Régimes de retraite non capitalisés	45 \$	29 \$	74 \$	44 \$	37 \$	81 \$
Régimes à cotisations définies	87 \$	s. o.	87 \$	78 \$	s. o.	78 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAIL ou coûts capitalisés	371 \$	12 \$	383 \$	369 \$	20 \$	389 \$
Charges de financement	96 \$	17 \$	113 \$	123 \$	17 \$	140 \$

s. o. : sans objet

Les variations du montant cumulatif des pertes actuarielles nettes comptabilisées en AERG, et présentées comme un élément distinct du déficit, étaient comme suit pour les exercices :

Gains (pertes)	
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	(3 073) \$
Gains actuariels, montant net	376
Incidence des fluctuations de taux de change	(58)
Impôts sur le résultat	(39)
Solde au 31 décembre 2012	(2 794)
Incidence du plafonnement de l'actif	(30)
Gains actuariels, montant net	865
Incidence des fluctuations de taux de change	76
Impôts sur le résultat	(87)
<b>Solde au 31 décembre 2013</b>	<b>(1 970) \$</b>

Les tableaux qui suivent présentent les variations de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif des régimes de retraite pour les exercices :

	2013			2012		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
<b>Variation de l'obligation au titre des prestations</b>						
Obligation au début de l'exercice	9 979 \$	416 \$	10 395 \$	9 248 \$	365 \$	9 613 \$
Désactualisation	416	17	433	418	17	435
Coût des services rendus	301	12	313	300	12	312
Cotisations des participants aux régimes	41	-	41	40	-	40
Coût des services passés	-	-	-	9	8	17
Écarts actuariels - changements dans les hypothèses financières	(432)	(34)	(466)	125	(11)	114
Écarts actuariels - changements dans les écarts entre résultats et prévisions	65	(6)	59	(101)	30	(71)
Écarts actuariels - changements dans les hypothèses démographiques	104	(34)	70	45	-	45
Avantages versés	(294)	(14)	(308)	(296)	(15)	(311)
Compression	(15)	-	(15)	-	-	-
Règlement	(3)	-	(3)	(85)	-	(85)
Autres	(26)	-	(26)	-	-	-
Incidence des fluctuations de taux de change	(181)	(22)	(203)	276	10	286
<b>Obligation à la fin de l'exercice</b>	<b>9 955 \$</b>	<b>335 \$</b>	<b>10 290 \$</b>	<b>9 979 \$</b>	<b>416 \$</b>	<b>10 395 \$</b>
<b>Obligation attribuable aux</b>						
Participants en activité	5 485 \$	207 \$	5 692 \$	5 700 \$	252 \$	5 952 \$
Participants titulaires de droits à prestations différées	1 298	-	1 298	1 182	-	1 182
Retraités	3 172	128	3 300	3 097	164	3 261
	<b>9 955 \$</b>	<b>335 \$</b>	<b>10 290 \$</b>	<b>9 979 \$</b>	<b>416 \$</b>	<b>10 395 \$</b>
<b>Variation des actifs des régimes</b>						
Juste valeur au début de l'exercice	7 434 \$	- \$	7 434 \$	6 395 \$	- \$	6 395 \$
Cotisations de la Société	467	14	481	404	15	419
Cotisations des participants aux régimes	41	-	41	40	-	40
Revenus d'intérêts sur les actifs des régimes	320	-	320	295	-	295
Gains actuariels	528	-	528	464	-	464
Avantages versés	(294)	(14)	(308)	(296)	(15)	(311)
Règlement	-	-	-	(67)	-	(67)
Frais d'administration	(9)	-	(9)	(9)	-	(9)
Incidence des fluctuations de taux de change	(155)	-	(155)	208	-	208
<b>Juste valeur à la fin de l'exercice</b>	<b>8 332 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>8 332 \$</b>	<b>7 434 \$</b>	<b>- \$</b>	<b>7 434 \$</b>



Le tableau qui suit présente le rapprochement des actifs des régimes et des obligations au montant comptabilisé dans les états de la situation financière consolidés aux :

	31 décembre 2013		31 décembre 2012		1 <sup>er</sup> janvier 2012	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies	9 955 \$	335 \$	9 979 \$	416 \$	9 248 \$	365 \$
Juste valeur des actifs des régimes	(8 332)	-	(7 434)	-	(6 395)	-
	1 623	335	2 545	416	2 853	365
Incidence du test de plafonnement de la valeur de l'actif <sup>(1)</sup>	29	-	-	-	-	-
Montant net comptabilisé	1 652 \$	335 \$	2 545 \$	416 \$	2 853 \$	365 \$
<b>Montants inclus dans les éléments suivants :</b>						
Avantages de retraite						
Passif	1 826 \$	335 \$	2 583 \$	416 \$	2 866 \$	365 \$
Actif <sup>(2)</sup>	(174)	-	(38)	-	(13)	-
<b>Passif net</b>	<b>1 652 \$</b>	<b>335 \$</b>	<b>2 545 \$</b>	<b>416 \$</b>	<b>2 853 \$</b>	<b>365 \$</b>

<sup>(1)</sup> Inclut l'incidence des fluctuations de taux de change.

<sup>(2)</sup> Présenté à la Note 19 – Autres actifs.

Le tableau suivant présente la répartition du passif net au titre des avantages de retraite entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2013		31 décembre 2012		1 <sup>er</sup> janvier 2012	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	502 \$	- \$	1 138 \$	- \$	1 535 \$	- \$
É.-U.	186	-	333	-	291	-
R.-U.	125	-	170	-	345	-
Autres	114	-	167	-	106	-
	927	-	1 808	-	2 277	-
Régimes de retraite non capitalisés						
Allemagne	515	-	517	-	387	-
Canada	29	301	33	373	33	324
É.-U.	26	25	27	28	25	27
Autres	155	9	160	15	131	14
	725	335	737	416	576	365
<b>Passif net</b>	<b>1 652 \$</b>	<b>335 \$</b>	<b>2 545 \$</b>	<b>416 \$</b>	<b>2 853 \$</b>	<b>365 \$</b>

Le tableau suivant présente la répartition de l'obligation au titre des prestations et des actifs des régimes entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2013		31 décembre 2012		1 <sup>er</sup> janvier 2012	
	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	4 479 \$	4 006 \$	4 823 \$	3 685 \$	4 660 \$	3 125 \$
R.-U.	3 570	3 445	3 121	2 951	2 841	2 496
É.-U.	750	564	846	513	812	521
Autres	431	317	452	285	359	253
	9 230	8 332	9 242	7 434	8 672	6 395
Régimes de retraite non capitalisés						
	1 060	-	1 153	-	941	-
	10 290 \$	8 332 \$	10 395 \$	7 434 \$	9 613 \$	6 395 \$

La juste valeur des actifs du régime par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit aux :

31 décembre 2013				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>503 \$</b>	<b>398 \$</b>	<b>105 \$</b>	<b>- \$</b>
<b>Titres de capitaux propres</b>				
É.-U.	1 022	1 018	-	4
R.-U.	509	489	20	-
Canada	409	409	-	-
Autres	1 290	1 288	-	2
	<b>3 230</b>	<b>3 204</b>	<b>20</b>	<b>6</b>
<b>Titres à revenu fixe</b>				
Sociétés	855	-	855	-
Gouvernement	2 483	-	2 483	-
Autres	23	-	23	-
	<b>3 361</b>	<b>-</b>	<b>3 361</b>	<b>-</b>
<b>Titres à rendement réel</b>	<b>876</b>	<b>876</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Autres</b>	<b>362</b>	<b>-</b>	<b>289</b>	<b>73</b>
	<b>8 332 \$</b>	<b>4 478 \$</b>	<b>3 775 \$</b>	<b>79 \$</b>
31 décembre 2012				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>215 \$</b>	<b>90 \$</b>	<b>125 \$</b>	<b>- \$</b>
<b>Titres de capitaux propres</b>				
É.-U.	1 009	1 006	-	3
R.-U.	465	445	20	-
Canada	446	446	-	-
Autres	1 260	1 258	-	2
	<b>3 180</b>	<b>3 155</b>	<b>20</b>	<b>5</b>
<b>Titres à revenu fixe</b>				
Sociétés	970	-	970	-
Gouvernement	2 089	-	2 089	-
Autres	22	-	22	-
	<b>3 081</b>	<b>-</b>	<b>3 081</b>	<b>-</b>
<b>Titres à rendement réel</b>	<b>653</b>	<b>653</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Autres</b>	<b>305</b>	<b>-</b>	<b>238</b>	<b>67</b>
	<b>7 434 \$</b>	<b>3 898 \$</b>	<b>3 464 \$</b>	<b>72 \$</b>
1 <sup>er</sup> janvier 2012				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>269 \$</b>	<b>203 \$</b>	<b>66 \$</b>	<b>- \$</b>
<b>Titres de capitaux propres</b>				
É.-U.	874	871	-	3
R.-U.	336	314	22	-
Canada	348	348	-	-
Autres	1 007	1 006	-	1
	<b>2 565</b>	<b>2 539</b>	<b>22</b>	<b>4</b>
<b>Titres à revenu fixe</b>				
Sociétés	715	-	715	-
Gouvernement	1 910	-	1 910	-
Autres	20	-	20	-
	<b>2 645</b>	<b>-</b>	<b>2 645</b>	<b>-</b>
<b>Titres à rendement réel</b>	<b>626</b>	<b>626</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Autres</b>	<b>290</b>	<b>-</b>	<b>216</b>	<b>74</b>
	<b>6 395 \$</b>	<b>3 368 \$</b>	<b>2 949 \$</b>	<b>78 \$</b>

Les actifs des régimes n'incluaient aucune action de la Société, ni de propriété occupée par la Société ou d'autres actifs utilisés par la Société aux 31 décembre 2013, 31 décembre 2012 et 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Le tableau suivant présente les cotisations versées pour les exercices 2013 et 2012 ainsi que les cotisations estimatives pour l'exercice 2014 :

	2014	2013	2012
	<i>Estimé</i>		
Cotisations versées aux			
Régimes de retraite capitalisés	383 \$	440 \$	362 \$
Régimes de retraite non capitalisés	27	27	42
Autres avantages	14	14	15
Total des régimes de retraite à prestations définies	424	481	419
Régimes de retraite à cotisations définies	94	87	78
Total des cotisations	518 \$	568 \$	497 \$

Le tableau suivant présente l'information sur le profil d'échéance de l'obligation au titre des prestations définies qui devraient être versées au :

	31 décembre 2013
<b>Prestations qui devraient être versées</b>	
À moins de un an	297 \$
Entre un an et cinq ans	1 017
Entre 5 et 10 ans	2 141
Entre 10 et 15 ans	2 742
Entre 15 et 20 ans	3 240
	9 437 \$

Le tableau suivant présente la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies se rapportant aux régimes de retraite, au :

Durée en années au	31 décembre 2013
Régimes de retraite capitalisés	
Canada	17,5
É.-U.	16,6
R.-U.	20,8
Autres	14,2
Régimes de retraite non capitalisés	
Allemagne	16,8
Canada	13,4
É.-U.	14,7
Autres	15,7

Le tableau suivant indique les paiements prévus être effectués en vertu des régimes non capitalisés au 31 décembre 2013 :

	Allemagne	Autres	Total
<b>Prestations qui devraient être versées</b>			
À moins de un an	20 \$	24 \$	44 \$
Entre un an et cinq ans	65	80	145
Entre 5 et 10 ans	125	154	279
Entre 10 et 15 ans	146	187	333
Entre 15 et 20 ans	170	201	371
	526 \$	646 \$	1 172 \$

Les hypothèses actuarielles importantes reflètent la conjoncture économique de chaque pays. Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour établir le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations s'établissaient comme suit aux :

(en pourcentage)	31 décembre 2013		31 décembre 2012		1 <sup>er</sup> janvier 2012	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
<b>Coût des avantages</b>						
Taux d'actualisation	4,25%	4,38%	4,44%	4,25%	5,40%	5,40%
Taux de croissance des salaires	3,35%	3,25%	3,71%	3,50%	3,72%	3,50%
Taux d'inflation	2,19%	2,00%	2,24%	3,15%	2,61%	3,15%
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,00%	s. o.	5,00%	s. o.	5,00%
<b>Obligations au titre des avantages</b>						
Taux d'actualisation	4,59%	4,97%	4,25%	4,38%	4,44%	4,25%
Taux de croissance des salaires	3,36%	3,25%	3,35%	3,25%	3,71%	3,50%
Taux d'inflation	2,34%	2,40%	2,19%	3,00%	2,24%	3,15%
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	6,55%	s. o.	7,00%	s. o.	7,50%
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	4,98%	s. o.	5,00%	s. o.	5,00%

s. o. : sans objet

Les tables de mortalité et l'espérance de vie moyenne en années d'un membre âgé de 45 ou 65 ans sont les suivantes aux 31 décembre :

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre masculin présentement			
		Âgé de 65 en décembre		Âgé de 45 en décembre	
Pays	Tables de mortalité	2013	2012	2013	2012
Canada	Table de mortalité RRA 2014 pour le secteur privé reposant sur l'échelle d'amélioration proposée A1-2014 (CPM-A1D2014)	21,3	19,8	22,9	21,3
R.-U.	S1NA_L CMI 2010 G	21,8	21,8	23,9	23,9
É.-U.	Table de mortalité PPA prescrite par le code fiscal des États-Unis	19,1	19,1	19,1	19,1
Allemagne	Dr. K Heubeck 2005	20,0	20,0	22,6	22,6
(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre féminin présentement			
		Âgé de 65 en décembre		Âgé de 45 en décembre	
Pays	Tables de mortalité	2013	2012	2013	2012
Canada	Table de mortalité RRA 2014 pour le secteur privé reposant sur l'échelle d'amélioration proposée A1-2014 (CPM-A1D2014)	23,5	22,1	24,5	22,9
R.-U.	S1NA_L CMI 2010 G	24,0	23,9	26,1	26,1
É.-U.	Table de mortalité PPA prescrite par le code fiscal des États-Unis	21,0	21,0	21,0	21,0
Allemagne	Dr. K Heubeck 2005	23,7	23,7	26,2	26,2

(<sup>1</sup>) Projection générationnelle selon la table de mortalité UP94 au 31 décembre 2012.

Une augmentation de 0,25 point de pourcentage d'une des hypothèses actuarielles qui suivent aurait l'incidence suivante, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées :

<b>Hypothèse</b>	<b>Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2013</b>	<b>Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2013</b>
Taux d'actualisation	(33) \$	(418) \$
Taux de croissance des salaires	10 \$	61 \$
Taux d'inflation	8 \$	131 \$

Une espérance de vie de une année additionnelle au 31 décembre 2013 pour tous les régimes de retraite à prestations définies augmenterait le passif net au titre des prestations de retraite de 262 millions \$ et le coût des prestations de retraite, de 20 millions \$ pour l'exercice 2013, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées.

Au 31 décembre 2013, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé lié aux autres avantages de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 6,55 %, diminuant progressivement pour atteindre 4,98 % d'ici l'année civile 2024 puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage des taux de croissance prévus aurait l'incidence suivante au 31 décembre 2013 et pour l'exercice 2013 :

	<b>Augmentation de un point de pourcentage</b>	<b>Diminution de un point de pourcentage</b>
Effet sur le passif net lié aux avantages de retraite	35 \$	(30) \$
Effet sur le coût des avantages de retraite	4 \$	(3) \$

## 23. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

Les fournisseurs et autres créditeurs étaient comme suit aux :

	<b>31 décembre 2013</b>	<b>31 décembre 2012</b>	<b>1<sup>er</sup> janvier 2012</b>
Fournisseurs	<b>2 959 \$</b>	2 398 \$	2 018 \$
Frais courus	<b>623</b>	519	555
Intérêts	<b>116</b>	66	59
Autres	<b>391</b>	327	400
	<b>4 089 \$</b>	3 310 \$	3 032 \$

## 24. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices 2013 et 2012 :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres <sup>(1)</sup>	Total
Solde au 31 décembre 2012	907 \$	483 \$	127 \$	91 \$	1 608 \$
Additions	369	77	9	14	469
Utilisation	(356)	(64)	(43)	(24)	(487)
Reprises	(71)	(19)	(15)	(25)	(130)
Charge de désactualisation	1	3	-	-	4
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(17)	-	-	(18)
Incidence des fluctuations de taux de change	14	-	3	2	19
<b>Solde au 31 décembre 2013</b>	<b>863 \$</b>	<b>463 \$</b>	<b>81 \$</b>	<b>58 \$</b>	<b>1 465 \$</b>
Dont la tranche courante	715 \$	65 \$	77 \$	24 \$	881 \$
Dont la tranche non courante	148	398	4	34	584
	<b>863 \$</b>	<b>463 \$</b>	<b>81 \$</b>	<b>58 \$</b>	<b>1 465 \$</b>

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres <sup>(1)</sup>	Total
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	1 014 \$	588 \$	38 \$	105 \$	1 745 \$
Additions	292	7	120 <sup>(2)</sup>	27	446
Utilisation	(358)	(2)	(24)	(12)	(396)
Reprises	(57)	(117)	(10)	(29)	(213)
Charge de désactualisation	1	4	-	-	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	-	3	-	-	3
Incidence des fluctuations de taux de change	15	-	3	-	18
Solde au 31 décembre 2012	907 \$	483 \$	127 \$	91 \$	1 608 \$
Dont la tranche courante	759 \$	70 \$	122 \$	49 \$	1 000 \$
Dont la tranche non courante	148	413	5	42	608
	<b>907 \$</b>	<b>483 \$</b>	<b>127 \$</b>	<b>91 \$</b>	<b>1 608 \$</b>

<sup>(1)</sup> Comprennent les litiges et les réclamations, de même que les passifs environnementaux.

<sup>(2)</sup> Voir la Note 9 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée aux charges de restructuration de BT.

## 25. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Avances gouvernementales remboursables	481 \$	398 \$	317 \$
Instruments financiers dérivés <sup>(1)</sup>	411	141	344
Partie courante de la dette à long terme <sup>(2)</sup>	215	45	193
Incitatifs à la location <sup>(3)</sup>	142	158	140
Obligations au titre des transactions de cession-bail	138	168	163
Coûts non récurrents des fournisseurs	38	53	13
Autres	301	93	64
	<b>1 726 \$</b>	<b>1 056 \$</b>	<b>1 234 \$</b>
Dont la tranche courante	1 009 \$	455 \$	732 \$
Dont la tranche non courante	717	601	502
	<b>1 726 \$</b>	<b>1 056 \$</b>	<b>1 234 \$</b>

<sup>(1)</sup> Voir la Note 14 – Instruments financiers.

<sup>(2)</sup> Voir la Note 27 – Dette à long terme.

<sup>(3)</sup> L'obligation contractuelle exigible était de 172 millions \$ au 31 décembre 2013 (203 millions \$ au 31 décembre 2012 et 158 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

### Obligations au titre de transactions de cession-bail

La Société a créé des facilités de cession-bail, qui peuvent être utilisées pour vendre des avions d'affaires d'occasion. Les sommes à payer en vertu de ces arrangements sont comptabilisées comme des obligations financières garanties par les avions d'affaires d'occasion. Les arrangements couvrent généralement une durée d'au plus 24 mois. La Société peut régler l'obligation en tout temps au cours de l'arrangement.

## 26. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Avantages du personnel <sup>(1)</sup>	750 \$	645 \$	663 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	630	677	773
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	529	364	348
Revenus différés	460	499	424
Impôts sur le résultat et autres taxes à payer	368	252	214
Impôts sur le résultat différés <sup>(2)</sup>	-	46	67
Revenus différés - programme de multipropriété Flexjet <sup>(3)</sup>	-	241	212
Autres	480	445	409
	<b>3 217 \$</b>	<b>3 169 \$</b>	<b>3 110 \$</b>
Dont la tranche courante	2 227 \$	2 212 \$	2 208 \$
Dont la tranche non courante	990	957	902
	<b>3 217 \$</b>	<b>3 169 \$</b>	<b>3 110 \$</b>

<sup>(1)</sup> Composés de tous les avantages du personnel, à l'exception des avantages de retraite qui sont présentés aux rubriques Avantages de retraite et Autres actifs (voir la Note 22 – Avantages de retraite).

<sup>(2)</sup> Voir la Note 12 – Impôts sur le résultat.

<sup>(3)</sup> Voir la Note 28 – Cession d'une entreprise.

## 27. DETTE À LONG TERME

La dette à long terme était comme suit aux :

						31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Montant en devises d'origine	Monnaie	Contractuels <sup>(1)</sup>	Taux d'intérêt Après incidence des couvertures de juste valeur		Échéance	Montant	Montant	Montant
Billets de premier rang	785	EUR	7,25%	Libor 3 mois + 4.83	Nov. 2016	1 171 \$	1 162 \$	1 146 \$
	750	\$ US	4,25%	s. o.	Janv. 2016	742	-	-
	650	\$ US	7,50%	Libor 3 mois + 4.19	Mars 2018	695	724	714
	850	\$ US	7,75%	Libor 3 mois + 4.14	Mars 2020	915	978	962
	780	EUR	6,13%	Euribor 3 mois + 2.87	Mai 2021	1 187	1 183	1 082
	500	\$ US	5,75%	Libor 3 mois + 3.37	Mars 2022	478	492	-
	1 250	\$ US	6,13%	Libor 3 mois + 3.50	Janv. 2023	1 200	-	-
	151	\$ US	6,75%	Libor 3 mois + 2.26	s. o.	-	-	153
Billets	162	\$ US	6,30%	Libor 3 mois + 1.59	Mai 2014	164	171	176
Déventures	250	\$ US	7,45%	s. o.	Mai 2034	248	247	247
Autres <sup>(2)</sup>	150	\$ CAN	7,35%	s. o.	Déc. 2026	140	150	146
	Diverses <sup>(3)</sup>	Diverses	Diverses <sup>(3)</sup>	s. o.	2014-2026	263	298	315
						<b>7 203 \$</b>	<b>5 405 \$</b>	<b>4 941 \$</b>
Dont la tranche courante <sup>(4)</sup>						215 \$	45 \$	193 \$
Dont la tranche non courante						6 988	5 360	4 748
						<b>7 203 \$</b>	<b>5 405 \$</b>	<b>4 941 \$</b>

<sup>(1)</sup> Les intérêts sur la dette à long terme en cours au 31 décembre 2013 sont payables semestriellement à l'exception des autres dettes dont l'échéancier des paiements d'intérêt varie.

<sup>(2)</sup> Comprend des obligations en vertu de contrats de location-financement.

<sup>(3)</sup> Le montant nominal des Autres dettes à long terme s'élevait à 263 millions \$ au 31 décembre 2013 (298 millions \$ au 31 décembre 2012 et 315 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012). Le taux d'intérêt contractuel, qui représente un taux moyen pondéré, était de 4,62 % au 31 décembre 2013 (4,65 % au 31 décembre 2012 et 4,50 % au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

<sup>(4)</sup> Voir la Note 25 – Autres passifs financiers.

s. o. : sans objet

Tous les billets et billets de premier rang sont de rang égal et ne sont pas garantis.

La valeur comptable de la dette à long terme comprend les remboursements de capital, les coûts de transaction, les escomptes non amortis et les ajustements du montant de base liés aux dérivés désignés dans une relation de couverture de juste valeur. Le tableau qui suit présente les remboursements contractuels de capital de la dette à long terme aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
À moins de un an	213 \$	45 \$	189 \$
Entre un an et cinq ans	2 630	1 358	1 360
Plus de cinq ans	4 130	3 522	3 001
	<b>6 973 \$</b>	<b>4 925 \$</b>	<b>4 550 \$</b>



## 28. CESSIION D'UNE ENTREPRISE

Le 4 décembre 2013, la Société a conclu la vente des principaux actifs et des passifs connexes se rapportant aux activités de Flexjet à une société nouvellement constituée appartenant à un groupe dirigé par Directional Aviation Capital. Ces actifs secondaires étaient présentés dans le secteur isolable BA.

Compte tenu de l'incidence des ajustements du prix d'acquisition et des ajustements à la clôture, le prix d'acquisition final est de 180 millions \$ et comprend la prise en charge par l'acquéreur d'avances clients de 71 millions \$. Le produit reçu au 31 décembre 2013 est de 83 millions \$. Le solde de 26 millions \$ du prix d'acquisition devrait être reçu en 2014.

Un gain de 23 millions \$ a été comptabilisé dans les éléments spéciaux pour l'exercice 2013 à l'égard de cette vente.

## 29. CAPITAL SOCIAL

### Actions privilégiées

Les actions privilégiées autorisées étaient comme suit aux 31 décembre 2013 et 2012 et au 1<sup>er</sup> janvier 2012 :

	<b>Autorisées pour des séries particulières</b>
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000

Les actions privilégiées et entièrement libérées étaient comme suit aux :

	<b>31 décembre 2013</b>	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	<b>9 692 521</b>	9 692 521 <sup>(1)</sup>	9 464 920
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	<b>2 307 479</b>	2 307 479 <sup>(1)</sup>	2 535 080
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	<b>9 400 000</b>	9 400 000	9 400 000

<sup>(1)</sup> Au cours de l'exercice 2012, 539 691 actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3 ont été converties en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2 et 312 090 actions privilégiées, à dividende cumulatif, série 2 ont été converties en actions privilégiées, à dividende cumulatif, série 3.

### Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 \$ CAN l'action.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1<sup>er</sup> août 2017 et le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.

Dividendes : Depuis le 1<sup>er</sup> août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15<sup>e</sup> jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable et fixé entre 50 % et 100 % du taux préférentiel canadien, ajusté comme ci-dessous. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 \$ CAN l'action ou supérieur à 25,10 \$ CAN l'action.

---

**Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3**

---

- Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ CAN l'action, le 1<sup>er</sup> août 2017 et le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite.
- Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1<sup>er</sup> août 2017 et le 1<sup>er</sup> août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.
- Dividendes : Pour la période de cinq ans à compter du 1<sup>er</sup> août 2012 jusqu'au 31 juillet 2017 inclusivement, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 3,134 %, ou 0,7835 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,195875 \$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts de fusion.
- 

**Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4**

---

- Rachat : Sous réserve de certaines dispositions, la Société peut, moyennant un préavis d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter, au comptant, les actions privilégiées rachetables à dividende cumulatif, série 4, pour 25,00 \$ CAN.
- Conversion : La Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 \$ CAN ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affilée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
- Dividendes : Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 % ou 1,5625 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ CAN l'action.
- 

**Actions ordinaires**

Les actions ordinaires n'ont pas de valeur nominale.

---

**Actions classe A (droits de vote multiples)**

---

- Droits de vote : Dix votes chacune.
- Conversion : Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).
- Dividendes : Après paiement du dividende prioritaire sur les actions classe B (droits de vote limités) mentionnées ci-dessous, les actions classe A (droits de vote multiples) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.
-

**Actions classe B (droits de vote limités)**

Droits de vote :	Un vote chacune.
Conversion :	Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % de toutes les actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.
Dividendes :	Les porteurs d'actions classe B (droits de vote limités) ont le droit, en priorité par rapport aux porteurs d'actions classe A (droits de vote multiples) à des dividendes non cumulatifs de 0,0015625 \$ CAN l'action, payables chaque trimestre le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ CAN l'action, lorsque déclarés. Après paiement dudit dividende prioritaire, les actions classe B (droits de vote limités) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.

La variation du nombre d'actions ordinaires émises et entièrement libérées et du nombre d'actions ordinaires autorisées était comme suit aux :

**Actions classe A (droits de vote multiples)**

	31 décembre 2013	31 décembre 2012
<b>Émises et entièrement libérées</b>		
Solde au début de l'exercice	314 537 162	314 537 237
Conversion à la classe B	(6 700)	(75)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>314 530 462</b>	314 537 162
<b>Autorisées</b>	<b>1 892 000 000</b>	1 892 000 000

**Actions classe B (droits de vote limités)**

	31 décembre 2013	31 décembre 2012
<b>Émises et entièrement libérées</b>		
Solde au début de l'exercice	1 440 364 381	1 438 677 056
Émission d'actions	3 125 337	1 687 250
Conversion de la classe A	6 700	75
	<b>1 443 496 418</b>	1 440 364 381
Détenues en fiducie en vertu du régime d'UAR		
Solde au début de l'exercice	(24 542 027)	(29 325 303)
Distribuées	5 805 119	4 783 276
Solde à la fin de l'exercice	<b>(18 736 908)</b>	(24 542 027)
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>1 424 759 510</b>	1 415 822 354
<b>Autorisées</b>	<b>1 892 000 000</b>	1 892 000 000

**Dividendes**

Les dividendes déclarés étaient comme suit :

	Dividendes déclarés pour les exercices				Dividendes déclarés après le	
	31 décembre 2013		31 décembre 2012		31 décembre 2013	
	Total		Total		Total	
	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)
Actions ordinaires classe A	0,10	31 \$	0,10	31 \$	0,03	7 \$
Actions ordinaires classe B	0,10	142	0,10	146	0,03	35
		173		177		42
Actions privilégiées, série 2	0,75	7	0,75	7	0,13	1
Actions privilégiées, série 3	0,78	2	1,05	3	0,20	-
Actions privilégiées, série 4	1,56	14	1,56	15	0,39	4
		23		25		5
		196 \$		202 \$		47 \$

## 30. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

### Régimes d'UAR et d'UAD

Le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UAR, en vertu duquel des UAR peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. Les UAR donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Le conseil d'administration de la Société a également approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants. Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi. Au cours de l'exercice 2013, l'émission d'une valeur combinée de 52 millions \$ d'UAD et d'UAR a été autorisée (50 millions \$ au cours de l'exercice 2012).

Le nombre d'UAR et d'UAD a varié comme suit pour les exercices suivants :

	2013		2012	
	UAR	UAD	UAR	UAD
Solde au début de l'exercice	24 179 840	6 673 447	19 149 004	4 367 000
Attribuées	7 884 242	2 229 555	10 248 069	2 638 352
Ajustement du rendement	(1 543 133)	(333 900)	47 359	10 960
Exercées	(5 805 119)	(109 240)	(4 783 276)	(43 865)
Annulées	(1 119 149)	(290 012)	(481 316)	(299 000)
Solde à la fin de l'exercice	23 596 681	8 169 850 <sup>(1)</sup>	24 179 840	6 673 447 <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Sur lesquels les droits de 2 448 572 UAD étaient acquis au 31 décembre 2013 (1 175 984 au 31 décembre 2012).

Les droits rattachés aux UAR et aux UAD attribuées seront acquis si les seuils de performance financière sont atteints. Le ratio de conversion des UAR et des UAD comportant des droits acquis varie de 70 % à 150 %. Les droits rattachés aux UAR et aux UAD sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution si les seuils de performance financière sont atteints. Les dates d'acquisition des droits liés aux attributions ayant eu lieu entre le 1<sup>er</sup> janvier 2011 et le 31 décembre 2013 s'échelonnent du 6 juin 2014 au 9 août 2016.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des UAR et des UAD attribuées au cours de l'exercice 2013 s'est établie à 4,63 \$ (3,68 \$ au cours de l'exercice 2012). La juste valeur des UAR et des UAD attribuées a été évaluée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto.

De temps à autre, la Société fournit des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre (voir la Note 29 – Capital social) relativement au régime d'UAR. Ces actions sont détenues en fiducie à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR soient acquis ou annulés. Le coût de ces achats a été déduit du capital social.

Une charge de rémunération de 4 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2013 relativement aux régimes d'UAR et d'UAD (une charge de rémunération de néant au cours de l'exercice 2012).

### Régime d'option d'achat d'actions

En vertu du régime d'option d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Sur les 135 782 688 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission, 63 269 250 étaient disponibles au 31 décembre 2013 aux fins d'émission en vertu de ce régime d'option d'achat d'actions.

**Régime d'options d'achat d'actions en vigueur** – À compter du 1<sup>er</sup> juin 2009, la Société a modifié le régime d'options d'achat d'actions à l'intention d'employés clés pour les options attribuées après cette date. Les modalités et conditions les plus importantes du régime modifié sont les suivantes :

- Le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options.
- Les droits rattachés aux options attribuées s'acquièrent à la fin de la troisième année suivant la date d'attribution.
- Les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions en vigueur se résumait comme suit au 31 décembre 2013 :

Fourchettes de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exercibles	
	Nombre d'options	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
2 à 4	8 371 631	4,84	3,58	2 186 569	3,45
4 à 6	9 019 787	5,38	4,80	3 596 528	4,72
6 à 8	3 263 001	4,62	7,01	-	-
	20 654 419			5 783 097	

Le prix moyen pondéré de l'action pour les options exercées au cours de l'exercice 2013 a été de 4,68 \$.

Le nombre d'options émises et en cours en vertu du régime d'options d'achat d'actions en vigueur a varié comme suit pour les exercices :

	2013		2012	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	15 891 601	4,57	9 724 983	5,22
Attribuées	5 478 566	4,86	6 512 071	3,64
Exercées	(174 414)	3,45	-	-
Annulées	(541 334)	4,65	(345 453)	5,27
Solde à la fin de l'exercice	20 654 419	4,66	15 891 601	4,57
Options exercables à la fin de l'exercice	5 783 097	4,24	2 393 552	3,45

**Régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement** – Pour les options émises aux employés clés après le 27 mai 2003 et avant le 1<sup>er</sup> juin 2009, le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options. Les droits rattachés à ces options s'acquiert à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant un an après la date d'attribution. Cependant, des seuils de prix cibles prédéterminés doivent être atteints pour que les options puissent être exercées. Ces options peuvent être exercées si, au cours de la période de 12 mois précédant la date à laquelle les droits rattachés à ces options sont acquis, le prix moyen pondéré à la Bourse (sur une période de 21 jours de Bourse consécutifs) est supérieur ou égal au seuil de prix cible établi au moment où les options ont été attribuées. Si, au cours de cette période de 12 mois, le prix moyen pondéré à la Bourse n'a pas été atteint, le seuil de prix cible s'appliquant à la prochaine tranche de droits à acquérir entre en vigueur. Les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution. Au 31 décembre 2013, les prix cibles se situaient entre 4,50 \$ CAN et 8 \$ CAN.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement se résumait comme suit au 31 décembre 2013 :

Fourchettes de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exercibles		
	Nombre d'options	Prix cible moyen pondéré (\$ CAN)	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
2 à 4	60 000	5,08	0,50	3,81	50 000	3,87
4 à 6	4 057 938	6,02	0,66	5,50	3 977 938	5,50
8 à 10	4 583 400	8,00	1,63	8,53	-	-
	8 701 338				4 027 938	

Le prix moyen pondéré de l'action pour les options exercées au cours de l'exercice 2013 a été de 4,45 \$ (3,83 \$ au cours de l'exercice 2012).

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices :

	2013		2012	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	12 598 488	6,05	15 797 863	5,60
Exercées	(2 898 350)	3,22	(1 687 250)	2,55
Annulées	(474 050)	7,00	(989 125)	6,50
Échues	(524 750)	3,55	(523 000)	2,93
Solde à la fin de l'exercice	8 701 338	7,08	12 598 488	6,05
Options exerçables à la fin de l'exercice	4 027 938	5,48	7 652 288	4,48

### Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2013 s'est établie à 1,51 \$ par option (1,21 \$ par option au cours de l'exercice 2012). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'attribution, et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices :

	2013	2012
Taux d'intérêt sans risque	1,73%	1,51%
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	43,18%	44,95%
Rendement prévu des dividendes	2,50%	2,46%

Une charge de rémunération de 7 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2013 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (7 millions \$ au cours de l'exercice 2012).

### Régime d'achat d'actions à l'intention des employés

En vertu du régime d'achat d'actions à l'intention des employés, les employés de la Société ont le droit d'acheter des actions classe B (droits de vote limités) de la Société jusqu'à concurrence de 20 % de leur salaire de base à hauteur d'un maximum annuel de 30 000 \$ CAN par employé. Les cotisations de la Société au régime sont égales à 20 % de celles des employés. Les cotisations sont utilisées pour acheter des actions classe B (droits de vote limités) sur le marché libre à des dates de placement mensuelles ou autres déterminées par la Société, mais au moins une fois par mois. La contribution de la Société au régime a totalisé 8 millions \$ pour l'exercice 2013 (8 millions \$ pour l'exercice 2012). Les actions achetées par la Société sont assujetties à une période de détention obligatoire de 12 mois qui doit être close à la date anniversaire du 1<sup>er</sup> janvier.

## 31. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	2013	2012
Créances clients et autres débiteurs	(134) \$	69 \$
Stocks	(631)	(111)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(15)	41
Autres actifs	(437)	(221)
Fournisseurs et autres créditeurs	749	284
Provisions	(161)	(158)
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	301	102
Avances sur programmes aéronautiques	334	599
Passif lié aux avantages de retraite	(8)	58
Autres passifs	361	31
	359 \$	694 \$

## 32. FACILITÉS DE CRÉDIT

### Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé		Lettres de crédit émises		Montant disponible	Échéance
<b>31 décembre 2013</b>						
Facilité de BT	4 827 <sup>(1)</sup>	\$	4 132	\$	695	2018 <sup>(2)</sup>
Facilité de BA	600		403		197	2016 <sup>(3)</sup>
Facilité de GCB	600		393		207	2014 <sup>(4)</sup>
	<b>6 027</b>	<b>\$</b>	<b>4 928</b>	<b>\$</b>	<b>1 099</b>	
<b>31 décembre 2012</b>						
Facilité de BT	4 486 <sup>(1)</sup>	\$	3 291	\$	1 195	2017
Facilité de BA	600		430		170	2015
Facilité de GCB	900		339		561	2013 <sup>(4)</sup>
	<b>5 986</b>	<b>\$</b>	<b>4 060</b>	<b>\$</b>	<b>1 926</b>	
<b>1<sup>er</sup> janvier 2012</b>						
Facilité de BT	4 399 <sup>(1)</sup>	\$	3 805	\$	594	2016
Facilité de BA	600		264		336	2014 <sup>(4)</sup>
Facilité de GCB	900		318		582	2012 <sup>(4)</sup>
	<b>5 899</b>	<b>\$</b>	<b>4 387</b>	<b>\$</b>	<b>1 512</b>	

<sup>(1)</sup> 3500 millions € au 31 décembre 2013 (3400 millions € au 31 décembre 2012 et au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

<sup>(2)</sup> La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité, plus une période d'amortissement de deux ans pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit ne peuvent pas être émises. La date d'échéance finale de la facilité est 2018.

<sup>(3)</sup> La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence de l'engagement maximal de la facilité. La facilité peut être prolongée d'une année annuellement à la date anniversaire, sous réserve de l'approbation par une majorité des membres du syndicat de banques.

<sup>(4)</sup> La facilité de GCB est renouvelée et prolongée annuellement si les parties y consentent. En juin 2013, la facilité a été prolongée jusqu'en juin 2014, et elle devrait être renouvelée par tranche annuelle par la suite. Si la facilité n'est pas prolongée, les lettres de crédit émises en vertu de cette facilité seront amorties jusqu'à leur échéance.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau précédent, des lettres de crédit totalisant 1018 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2013 (875 millions \$ au 31 décembre 2012 et 648 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales conclues auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de BT. Un montant de 2,3 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2013 (2,3 milliards \$ au 31 décembre 2012 et 2,1 milliards \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

### Facilités de crédit renouvelables

La Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ (« facilité de crédit renouvelable ») qui arrive à échéance en juin 2016 et porte intérêt au taux de base applicable (Libor dans le cas de retraits au comptant en dollars américains) majoré d'une marge fondée sur la cote de crédit de la Société. Cette facilité est disponible aux fins d'emprunt pour satisfaire aux besoins généraux de fonds de roulement de la Société. De plus, la Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie de trois ans (« facilité de crédit renouvelable de BT ») atteignant 500 millions € (690 millions \$), disponible pour BT à des fins de sources de financement. La facilité arrive à échéance en mars 2015 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge.

### Clauses financières restrictives

La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit de BA et de BT et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. Les facilités de lettres de crédit et de crédit renouvelables de BA comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données financières consolidées ajustées pour exclure BT. Les facilités de lettres de crédit et de crédit renouvelables de BT comportent des clauses financières restrictives exigeant des niveaux minimums de capitaux propres, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous

calculés en fonction des données financières distinctes de BT. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 33 - Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le présent rapport de gestion. En outre, la Société doit maintenir des liquidités d'au moins 600 millions € (827 millions \$) pour BT et maintenir des liquidités d'au moins 500 millions \$ pour BA à la fin de chaque trimestre. Ces exigences étaient toutes respectées aux 31 décembre 2013 et 2012 et au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

La Société surveille régulièrement ces ratios afin de s'assurer qu'elle respecte toutes les clauses financières restrictives, et elle a des contrôles en place pour s'assurer que les clauses restrictives prévues aux contrats sont respectées.

### 33. GESTION DU CAPITAL

La stratégie de gestion du capital de la Société est conçue pour maintenir de solides liquidités et optimiser sa structure du capital afin de réduire les coûts et rehausser sa capacité de tirer parti des possibilités stratégiques. La Société analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société. La Société gère et surveille ses indicateurs globaux de manière à offrir un profil de société de première qualité dans un horizon de moyen à long terme.

Les objectifs de la Société à l'égard de ses indicateurs globaux se présentent comme suit :

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

**Indicateurs globaux** - Ces indicateurs globaux ne correspondent pas aux ratios exigés en vertu des clauses restrictives bancaires. Le rapprochement de ces indicateurs globaux avec les mesures financières les plus comparables des IFRS figure à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR du rapport de gestion de l'exercice 2013.

	2013	2012
RAII ajusté <sup>(1)</sup>	967 \$	916 \$
Intérêts ajustés <sup>(2)</sup>	346 \$	288 \$
<b>Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés</b>	<b>2,8</b>	<b>3,2</b>
Dette ajustée <sup>(3)</sup>	7 912 \$	5 669 \$
RAIIA ajusté <sup>(4)</sup>	1 454 \$	1 340 \$
<b>Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté</b>	<b>5,4</b>	<b>4,2</b>

<sup>(1)</sup> Représente le RAII avant éléments spéciaux, plus l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple et les 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.

<sup>(2)</sup> Représente les 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.

<sup>(3)</sup> Représente la dette à long terme 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.

<sup>(4)</sup> Représente le RAII ajusté, plus l'amortissement et la dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des contrats de location simple.

Outre les indicateurs globaux précités, la Société surveille séparément son passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 2,0 milliards \$ au 31 décembre 2013 (3,0 milliards \$ au 31 décembre 2012). 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. La Société surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur ses flux de trésorerie futurs et a lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années.

Afin d'ajuster sa structure du capital, la Société peut émettre ou rembourser des titres de dette à long terme, verser des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite, racheter ou émettre des actions ou modifier le montant des dividendes versés aux détenteurs d'instruments de capitaux propres.

Voir la Note 32 – Facilités de crédit, pour une description des clauses restrictives bancaires.



## 34. GESTION DU RISQUE FINANCIER

La Société est principalement exposée au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de marché découlant de la détention d'instruments financiers.

<b>Risque de crédit</b>	Le risque de crédit représente le risque qu'une partie à un instrument financier ne soit pas en mesure de s'acquitter de ses obligations et qu'il en résulte une perte financière pour l'autre partie.
<b>Risque de liquidité</b>	Le risque de liquidité représente le risque qu'une entité éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées aux passifs financiers.
<b>Risque de marché</b>	Le risque de marché représente le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison de modifications des cours du marché, que ces modifications soient causées par des facteurs particuliers à cet instrument financier ou à son émetteur, ou par des facteurs ayant une incidence sur la totalité des instruments financiers semblables négociés sur le marché. La Société est principalement exposée au risque de change et au risque de taux d'intérêt.

### Risque de crédit

La Société est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments financiers dérivés et d'autres activités d'investissement. La Société est aussi exposée au risque de crédit lié à ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles. Les expositions au risque de crédit découlant des activités de prêt ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location – avions accordés à la clientèle de BA relativement à la vente d'avions commerciaux.

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé des activités de gestion du risque de la Société. Le risque de crédit découlant des activités de gestion de la trésorerie de la Société est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change et à la Politique corporative de gestion des investissements (la « politique »). L'objectif visé par la politique est d'atténuer l'exposition de la Société au risque de crédit découlant de ses activités de gestion de la trésorerie en s'assurant que la Société ne traite qu'avec des institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire, les limites pour chaque contrepartie étant établies en fonction de limites préétablies pour chaque institution financière et chaque fonds.

Les risques de crédit découlant des activités commerciales habituelles de la Société, des activités de prêt et du soutien au financement indirect, sont gérés et contrôlés par les deux secteurs isolables, BA et BT. Le principal risque de crédit géré par les secteurs découle du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de la propre expérience de la Société auprès de ses clients. Les risques de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

Les évaluations des risques de crédit et des limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions dans lesquelles du crédit ou du financement sera accordé aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte de la Société. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que le risque financier découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des créances clients, des créances liées à des contrats de location et des autres financements directs.

**Exposition maximale au risque de crédit** – Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 14 – Instruments financiers, sauf pour les instruments financiers présentés dans le tableau ci-dessous, pour lesquels les expositions maximales sont comme suit aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	371 \$	392 \$	427 \$
Instruments financiers dérivés	690 \$	656 \$	523 \$
Placements dans des titres	287 \$	197 \$	342 \$
Placements dans des structures de financement	305 \$	304 \$	295 \$

**Qualité du crédit** – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux est habituellement de première qualité, à l'exception des débiteurs de BA, des prêts et créances liées à des contrats de location – avions et de certains placements dans des structures de financement. Les débiteurs de BA ne sont habituellement assortis d'aucune cote externe ou interne. Toutefois, la qualité du crédit de la clientèle est rigoureusement examinée et est fondée sur l'expérience de la Société avec les clients et leurs habitudes de paiement. La Société détient habituellement des actifs sous-jacents ou des dépôts de sécurité, ou encore des lettres de crédit au soutien des débiteurs. Les clients de la Société dans le cadre de prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont surtout des transporteurs aériens régionaux dont la cote de crédit est habituellement inférieure à une cote de première qualité. La qualité du crédit du portefeuille de financement de prêts et créances liées à des contrats de location – avions de la Société est étroitement liée à la qualité du crédit du secteur des transporteurs aériens régionaux. Les avions financés servent de garantie pour réduire l'exposition de la Société au risque de crédit.

Voir la Note 39 – Engagements et éventualités, pour le risque de crédit hors bilan de la Société, y compris le risque de crédit lié au soutien offert à la vente d'avions.

#### **Risque de liquidité**

La Société gère le risque de liquidité en maintenant des prévisions financières détaillées, de même que des plans opérationnels et un plan stratégique à long terme. La gestion des liquidités consolidées nécessite une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière de la Société, ainsi que des plans opérationnel et stratégique à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. De plus, la Société surveille constamment les occasions de financement pour optimiser sa structure du capital et préserver une flexibilité financière adéquate.

**Analyse des échéances** – L'analyse des échéances des actifs et des passifs financiers, excluant les instruments financiers dérivés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2013 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés (compte non tenu des instruments de couverture connexes)						Total
		Moins de un an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 397 \$	3 397 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	- \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 492 \$	1 334	69	21	3	1	64	1 492
Autres actifs financiers <sup>(1)</sup>	1 413 \$	117	165	172	535	784	57	1 830
<b>Actifs</b>		4 848	234	193	538	785	121	6 719
Fournisseurs et autres créditeurs	4 089 \$	4 070	10	1	2	-	6	4 089
Autres passifs financiers <sup>(1)</sup>	1 100 \$	491	104	213	426	324	-	1 558
Dette à long terme								
Capital	7 203 \$	213	1 952	678	3 721	409	-	6 973
Intérêts		442	856	617	858	235	-	3 008
<b>Passifs</b>		5 216	2 922	1 509	5 007	968	6	15 628
<b>Montant net</b>		(368) \$	(2 688) \$	(1 316) \$	(4 469) \$	(183) \$	115 \$	(8 909) \$

<sup>(1)</sup> La valeur comptable des autres actifs financiers exclut la valeur comptable des instruments financiers dérivés, et la valeur comptable des autres passifs financiers exclut la valeur comptable des instruments financiers dérivés et la partie courante de la dette à long terme.

Les autres passifs financiers comprennent les avances gouvernementales remboursables. Dans le cadre des contrats pertinents, la Société est tenue de verser des montants aux gouvernements au moment de la livraison des avions. En raison de l'incertitude quant au nombre d'avions qui seront livrés et au moment de leur livraison, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2013 :

	Valeur nominale (équivalent en dollars U.S.)	Flux de trésorerie non actualisés <sup>(1)</sup>					Total
		Moins de un an	Un an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	
<b>Actifs financiers dérivés</b>							
Contrats de change à terme	11 840 \$	316 \$	41 \$	- \$	- \$	- \$	357 \$
Dérivés sur taux d'intérêt	3 820	101	93	85	16	1	296
	15 660 \$	417 \$	134 \$	85 \$	16 \$	1 \$	653 \$
<b>Passifs financiers dérivés</b>							
Contrats de change à terme	11 768 \$	(294) \$	(48) \$	- \$	- \$	- \$	(342) \$
Dérivés sur taux d'intérêt	1 766	38	35	24	(41)	(122)	(66)
	13 534 \$	(256) \$	(13) \$	24 \$	(41) \$	(122) \$	(408) \$
<b>Montant net</b>		161 \$	121 \$	109 \$	(25) \$	(121) \$	245 \$

<sup>(1)</sup> Les montants libellés dans une monnaie étrangère sont convertis au taux de change à la fin de la période.

## Risque de marché

### Risque de change

Les activités internationales de la Société l'exposent à des risques de change importants dans le cours normal de ses activités, en particulier par rapport au dollar canadien, à la livre sterling, au franc suisse et à l'euro. La Société utilise diverses stratégies, y compris l'utilisation d'instruments financiers dérivés et l'appariement des positions d'actifs et de passifs, pour atténuer ces risques.

Les principaux risques de change de la Société sont gérés par les secteurs et couverts par une trésorerie centralisée. Les risques de change sont gérés conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change (la « politique en matière de change »). L'objectif visé par la politique en matière de change est d'atténuer l'incidence de la fluctuation des taux de change sur les états financiers consolidés de la Société. Selon la politique en matière de change, les pertes potentielles découlant de variations défavorables des taux de change ne devraient pas excéder des limites préétablies. La perte potentielle correspond à la perte prévue maximale qui pourrait être subie si une exposition au risque de change non couverte était touchée par une variation défavorable des taux de change pendant un trimestre. La politique en matière de change interdit aussi strictement toute opération de change spéculative qui entraînerait une exposition excédant la perte potentielle maximale approuvée par le conseil d'administration de la Société.

En vertu de la politique en matière de change, la direction des secteurs est chargée d'identifier toute exposition au risque de change réelle et possible découlant de leurs activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie centralisée, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément à la politique en matière de change.

Afin de gérer ses expositions de façon appropriée, chaque secteur maintient des prévisions de flux de trésorerie à long terme en monnaie étrangère. BA a adopté une stratégie de couverture progressive, alors que BT couvre entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur leurs résultats. Les secteurs atténuent aussi le risque de change en maximisant les opérations dans la monnaie fonctionnelle de leurs activités, comme les achats de matières, les contrats de vente et les activités de financement.

De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs à long terme libellés dans la même monnaie.

Pour gérer l'exposition découlant des opérations en monnaie étrangère et modifier synthétiquement la monnaie d'exposition de certains éléments du bilan, la Société utilise surtout des contrats de change à terme. La Société applique la comptabilité de couverture à l'égard d'une tranche importante de ses opérations prévues et de ses engagements fermes libellés en monnaie étrangère désignés comme des couvertures de flux de trésorerie. Notamment, la Société conclut des contrats de change à terme pour réduire le risque de variation des flux de trésorerie futurs découlant des ventes et des achats prévus et des engagements fermes.

Les programmes de couverture de change de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts.

### **Analyse de sensibilité**

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en monnaie étrangère. La sensibilité aux taux de change est fondée sur la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de la Société comptabilisés dans son état de la situation financière. L'incidence sur le RAI pour l'exercice 2013 est évaluée compte non tenu des relations de couverture des flux de trésorerie.

	Variation	Incidence sur le RAI				
		\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/\$ US	€/CHF	Autres
Gain (perte)	+10%	12 \$	(2) \$	5 \$	- \$	1 \$

L'incidence sur les AERG pour l'exercice 2013 qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour ces dérivés, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

	Variation	Incidence sur les AERG avant impôts sur le résultat				
		\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/\$ US	€/CHF	Autres
Gain (perte)	+10%	299 \$	61 \$	72 \$	105 \$	(24) \$

### **Risque de taux d'intérêt**

La Société est exposée au risque de variation de ses flux de trésorerie futurs découlant des variations des taux d'intérêt à l'égard de ses actifs et passifs financiers à taux variable, y compris la dette à long terme convertie de manière synthétique à un taux d'intérêt variable (voir la Note 27 – Dette à long terme). La Société est exposée parfois à des variations de taux d'intérêt dans le cadre de certains engagements de financement, lorsqu'un taux futur de financement a été garanti à un client. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont principalement gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques, y compris le recours à des instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés utilisés pour convertir synthétiquement les expositions au risque de taux d'intérêt sont principalement composés de swaps de taux d'intérêt et de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises.

En outre, la Société est exposée aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de revente, au moyen de ses instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Ces instruments financiers comprennent certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, des placements dans des titres, des incitatifs à la location et certains instruments financiers dérivés.

Les programmes de couverture de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance afin de s'assurer d'un bon appariement des actifs et des passifs, conformément à l'objectif de réduction des risques découlant des fluctuations des taux d'intérêt.

### **Analyse de sensibilité**

Le risque de taux d'intérêt a surtout trait aux instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt touchant l'évaluation de ces instruments financiers, compte non tenu des instruments financiers dérivés désignés dans une relation de couverture, aux 31 décembre 2013 et 2012, l'incidence sur le RAI se serait traduite par un ajustement négatif de 68 millions \$ au 31 décembre 2013 (76 millions \$ au 31 décembre 2012).

## 35. 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 – avions, de certains placements dans des titres, 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, parce qu'ils portent intérêt à un taux variable, ou parce que les modalités s'y rattachant sont comparables à celles du marché actuel pour des éléments similaires.

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

**Avances gouvernementales remboursables et coûts non récurrents des fournisseurs** – La Société a recours à l'analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur à l'aide 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 décembre 2013 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Actifs financiers</b>				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	388 \$	- \$	- \$	388 \$
Instruments financiers dérivés <sup>(1)</sup>	792	-	792	-
Placements dans des titres	300 <sup>(2)</sup>	33	267	-
Placements dans des structures de financement	285	-	150	135
	<b>1 765 \$</b>	<b>33 \$</b>	<b>1 209 \$</b>	<b>523 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>				
Incitatifs à la location	(142) \$	- \$	- \$	(142) \$
Instruments financiers dérivés <sup>(1)</sup>	(411)	-	(411)	-
	<b>(553) \$</b>	<b>- \$</b>	<b>(411) \$</b>	<b>(142) \$</b>

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> 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 exercices 2013 et 2012 :

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	436 \$	129 \$	(140) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	12	6	(26)
Émissions	3	1	(38)
Règlements	(39)	(1)	46
Solde au 31 décembre 2012	412	135	(158)
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net <sup>(1)</sup>	3	2	(18)
Émissions	8	-	1
Règlements	(35)	(2)	33
<b>Solde au 31 décembre 2013</b>	<b>388 \$</b>	<b>135 \$</b>	<b>(142) \$</b>

<sup>(1)</sup> Dont un montant de 5 millions \$ représente des gains réalisés au cours de l'exercice 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 étaient comme suit au 31 décembre 2013 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB- et CCC (B+)	Entre BB- et CCC (B)	Entre BBB- et C (B)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 2,89 % et 4,82 % (4,40 %)	Entre 1,45 % et 6,75 % (4,89 %)	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 décembre 2013 :

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour l'exercice 2013	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	(29) \$	(5) \$	(13) \$	(20) \$
Placements dans des structures de financement	(8) \$	(9) \$	(9) \$	(10) \$
Incitatifs à la location	(13) \$	s. o.	3 \$	s. o.

s.o. : sans objet



### H hiérarchie des justes valeurs pour les éléments comptabilisés au coût amorti

Les tableaux qui suivent présentent les actifs financiers et les passifs financiers évalués au coût amorti sur une base non 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).

La juste valeur des actifs et passifs financiers par niveau de hiérarchie était comme suit au 31 décembre 2013 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Actifs financiers</b>				
Créances clients et autres débiteurs	1 492 \$	- \$	- \$	1 492 \$
Autres actifs financiers				
Placements dans des structures de financement	44	-	-	44
Autres	379	-	-	379
	1 915 \$	- \$	- \$	1 915 \$
<b>Passifs financiers</b>				
Fournisseurs et autres créditeurs	(4 089) \$	- \$	- \$	(4 089) \$
Dette à long terme	(7 346)	-	(7 346)	-
Autres passifs financiers				
Avances gouvernementales remboursables	(628)	-	-	(628)
Autres	(475)	-	-	(475)
	(12 538) \$	- \$	(7 346) \$	(5 192) \$

## 36. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Dans le cours normal des affaires, la Société effectue une partie de ses activités par l'entremise de coentreprises et d'entreprises associées, surtout dans BT, aucune d'elles n'étant significative sur le plan individuel.

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

	2013	2012
Coentreprises	91 \$	108 \$
Entreprises associées	28	45
Résultat net	119 \$	153 \$

La valeur comptable des placements dans des coentreprises et des entreprises associées se présentait comme suit aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Coentreprises	302 \$	249 \$	242 \$
Entreprises associées	16	62	33
	318 \$	311 \$	275 \$

La société a donné en nantissement des actions dans des entreprises associées d'une valeur comptable de 12 millions \$ au 31 décembre 2013 (60 millions \$ au 31 décembre 2012 et 30 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

## 37. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de la Société sont composées de ses coentreprises, de ses entreprises associées et des membres clés de la direction.

### Coentreprises et entreprises associées

Dans le cours normal des affaires, la Société achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de certaines de ses coentreprises et de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente la tranche de ces opérations attribuable aux participations des autres coentrepreneurs et les opérations avec les entreprises associées pour les exercices :

	2013		2012	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Ventes de produits et services, et autres revenus	161 \$	33 \$	161 \$	36 \$
Achats de produits et services, et autres charges	41 \$	49 \$	13 \$	41 \$

Le tableau qui suit présente les soldes de la Société auprès de coentreprises et d'entreprises associées aux :

	31 décembre 2013		31 décembre 2012		1 <sup>er</sup> janvier 2012	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Débiteurs	62 \$	1 \$	147 \$	26 \$	122 \$	27 \$
Créditeurs	14 \$	10 \$	8 \$	28 \$	2 \$	2 \$

### Rémunération des membres clés de la direction

La rémunération annuelle et la charge de rémunération connexe des administrateurs membres de la haute direction et des administrateurs non membres de la haute direction et des membres clés de la direction, soit le président et chef de la direction de Bombardier Inc., les présidents et chefs de l'exploitation de BA et de BT et les vice-présidents principaux de Bombardier Inc. se présentaient comme suit pour les exercices :

	2013	2012
Avantages fondés sur des actions	13 \$	12 \$
Salaires, primes et autres avantages à court terme	13	9
Avantages de retraite	5	4
Autres avantages à long terme	2	1
	33 \$	26 \$

## 38. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES

Le tableau suivant présente les actifs et passifs des entités structurées non consolidées dans lesquelles la Société détenait une exposition importante aux :

	31 décembre 2013		31 décembre 2012		1 <sup>er</sup> janvier 2012	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux	7 965 \$	5 452 \$	8 881 \$	6 294 \$	9 626 \$	6 974 \$

La Société a offert des garanties de crédit et de valeur résiduelle, ou les deux, à certaines entités structurées créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux.

En général, ces entités structurées sont financées par une dette à long terme consentie par des tiers et par du capital émis à des porteurs de titres non liés qui profitent d'incitatifs fiscaux. L'avion est cédé en garantie de la dette à long terme des entités structurées. La Société conserve certains droits sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle, de dette subordonnée et de droits résiduels. Les garanties de valeur résiduelle couvrent généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie à la vente de l'avion sous-jacent. La Société offre également des services de gestion à certaines de ces entités structurées en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

Le risque éventuel maximal de la Société était de 1,8 milliard \$, dont une tranche de 291 millions \$ était comptabilisée à titre de provisions et de passifs connexes au 31 décembre 2013 (respectivement 1,9 milliard \$ et 352 millions \$ au 31 décembre 2012 et respectivement 1,9 milliard \$ et 383 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012). Le risque maximal de la Société lié à ces garanties figure à la Note 39 – Engagements et éventualités.

La Société a conclu qu'elle ne contrôlait pas ces entités structurées.

## 39. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

La Société conclut diverses ententes de soutien à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle, ainsi que des engagements de taux de financement, la plupart fournis relativement à des ventes d'avions commerciaux et des engagements de financement connexes. La Société est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit. Ces risques hors bilan s'ajoutent aux engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés. Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la Note 38 – Entités structurées non consolidées. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des débours prévus par la Société.

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

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
<b>Ventes d'avions</b>			
Valeur résiduelle (a)	1 828 \$	1 812 \$	2 108 \$
Crédit (a)	1 297	1 218	1 389
Risques mutuellement exclusifs <sup>(1)</sup>	(639)	(594)	(771)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 486 \$	2 436 \$	2 726 \$
Engagements de reprise (b)	3 416 \$	3 098 \$	1 619 \$
Obligations de rachat conditionnelles (c)	472 \$	489 \$	457 \$
<b>Autres<sup>(2)</sup></b>			
Crédit et valeur résiduelle (d)	48 \$	47 \$	156 \$
Garanties d'exécution (e)	43 \$	41 \$	36 \$

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir section f) ci-après).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties de valeur résiduelle, liées à la vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties, compte non tenu du produit net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles, ce qui réduit le risque de la Société en vertu de ces garanties. Les provisions pour pertes prévues totalisant 463 millions \$ au 31 décembre 2013 (483 millions \$ au 31 décembre 2012 et 588 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties, compte tenu de l'incidence de la valeur de revente estimative de l'avion, qui est fondée sur des informations tirées des rapports d'évaluation externes, et reflètent des facteurs spécifiques du marché actuel des avions et un marché équilibré à moyen et à long terme, et le produit prévu des autres actifs couvrant ces risques. 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 142 millions \$ au 31 décembre 2013 (158 millions \$ au 31 décembre 2012 et 140 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012). Les provisions pour pertes prévues devraient couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu du produit prévu des ventes de l'avion sous-jacent et de l'extinction de certaines obligations liées à des incitatifs à la location.

### Ventes d'avions

**a) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle** – La Société a fourni des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts ainsi que des services liés à la recommercialisation d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à 2025. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales. Le risque de crédit relatif à trois de ces clients représentait 70 % du total du risque de crédit maximal au 31 décembre 2013 (67 % au 31 décembre 2012 et 66 % au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

En outre, la Société peut offrir une garantie de valeur résiduelle d'avions à une date convenue par les parties, habituellement à la date d'échéance des ententes de financement et de location connexes. Les engagements comprennent habituellement des restrictions opérationnelles comme l'utilisation maximale et les exigences minimales en matière d'entretien. Cette garantie prévoit un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu de ces garanties ne peut être faite qu'à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties de valeur résiduelle en cours, à la date d'exercice la plus rapprochée ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Moins de un an	64 \$	41 \$	59 \$
De un an à cinq ans	860	850	840
De 5 à 10 ans	872	855	1 094
De 10 à 15 ans	32	66	115
	<b>1 828 \$</b>	<b>1 812 \$</b>	<b>2 108 \$</b>

**b) Engagements de reprise** – Relativement à la signature de commandes fermes visant la vente d'avions neufs, la Société conclut des engagements de reprise à prix déterminé avec certains clients. Ces engagements confèrent aux clients le droit de remettre leur avion d'occasion à titre de paiement partiel pour l'achat d'un nouvel avion.

Les engagements de reprise de la Société étaient les suivants aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Moins de un an	1 452 \$	865 \$	694 \$
De un an à trois ans	355	869	330
Par la suite	1 609	1 364	595
	<b>3 416 \$</b>	<b>3 098 \$</b>	<b>1 619 \$</b>

**c) Obligations de rachat conditionnelles** – Dans le cadre de la vente d'un avion neuf, la Société contracte des obligations de rachat conditionnelles auprès de certains clients. En vertu de ces obligations, la Société accepte de racheter l'avion initial pour un montant préétabli, pendant une période prédéterminée ou à des dates préétablies, sous réserve d'une convention acceptable pour les deux parties visant la vente d'un nouvel avion. Au moment où la Société signe une entente visant la vente d'un nouvel avion et que le client exerce son droit de payer partiellement le nouvel avion en remettant l'avion initial à la Société, une obligation de rachat conditionnelle est comptabilisée comme un engagement de reprise.

Les obligations de rachat conditionnelles de la Société, à la date d'exercice la plus rapprochée, étaient les suivantes aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
Moins de un an	378 \$	248 \$	348 \$
De un an à trois ans	94	232	35
Par la suite	-	9	74
	<b>472 \$</b>	<b>489 \$</b>	<b>457 \$</b>

### Autres garanties

**d) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle** – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 48 millions \$ au 31 décembre 2013 (47 millions \$ au 31 décembre 2012 et au 1<sup>er</sup> janvier 2012). Cette garantie vient à échéance en 2025. De plus, la Société avait offert des garanties de valeur résiduelle à la date d'échéance de certaines ententes de financement et autres conventions pour BT totalisant 109 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Ces garanties sont échues en 2012.

**e) Garanties d'exécution** – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats par BT, les partenaires peuvent être conjointement et solidairement responsables face au client pour une défaillance des autres partenaires. Dans de tels cas, les partenaires fourniront normalement des contre-indemnités mutuelles. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client et, dans certains cas, à la période couverte par la garantie.

Le risque maximal net de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait 43 millions \$ au 31 décembre 2013 (41 millions \$ au 31 décembre 2012 et 36 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012), en supposant que toutes les contre-indemnités soient entièrement honorées. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque net de la Société n'est pas important, en supposant que toutes les contre-indemnités sont entièrement honorées. Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

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

### Contrats de location simple

La Société loue des bâtiments et du matériel et prend en charge des contrats de location simple d'avions relativement à la vente d'avions neufs. Les paiements de loyers minimums futurs, surtout liés aux bâtiments et au matériel, en vertu de contrats de location simple non résiliables sont comme suit aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
À moins de un an	161 \$	130 \$	100 \$
Entre un an et cinq ans	413	247	214
Plus de cinq ans	504	266	269
	<b>1 078 \$</b>	<b>643 \$</b>	<b>583 \$</b>

La charge de loyer s'est établie à 174 millions \$ pour l'exercice 2013 (141 millions \$ pour l'exercice 2012).

### Autres engagements

La Société a aussi des obligations d'achat, en vertu de divers contrats, effectuées dans le cours normal des affaires. Les obligations d'achat se présentent comme suit aux :

	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1 <sup>er</sup> janvier 2012
À moins de un an	8 026 \$	7 062 \$	5 669 \$
Entre un an et cinq ans	3 667	3 943	3 912
Plus de cinq ans	207	361	464
	<b>11 900 \$</b>	<b>11 366 \$</b>	<b>10 045 \$</b>

Les obligations d'achat de la Société comprennent les engagements de capitaux pour l'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles totalisant respectivement 331 millions \$ et 435 millions \$ au 31 décembre 2013 (292 millions \$ et 356 millions \$ au 31 décembre 2012 et 195 millions \$ et 50 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2012).

### 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 des poursuites en cours au 31 décembre 2013, 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. Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de cette poursuite en cours au 31 décembre 2013, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que sa résolution n'aura pas d'incidence importante sur la situation financière de la Société.

#### Enquête au Brésil

Les autorités gouvernementales au Brésil, incluant le Conseil administratif de défense économique (« CADE »), et le bureau du procureur public de São Paulo, enquêtent sur des allégations de collusion relativement à l'offre publique de matériel ferroviaire et la construction et l'entretien de lignes ferroviaires à São Paulo et dans d'autres régions.

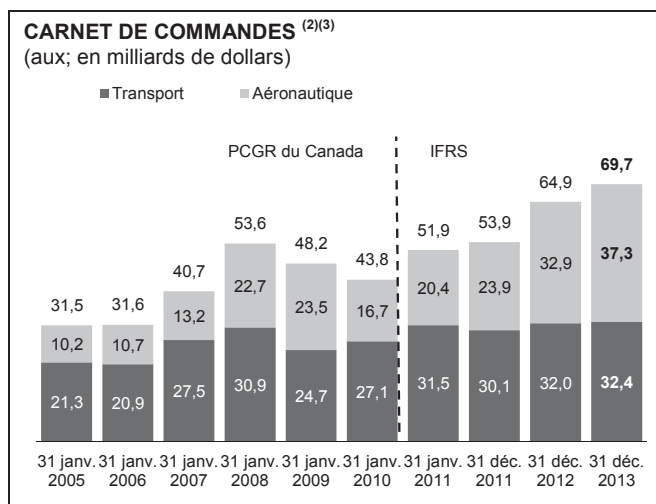
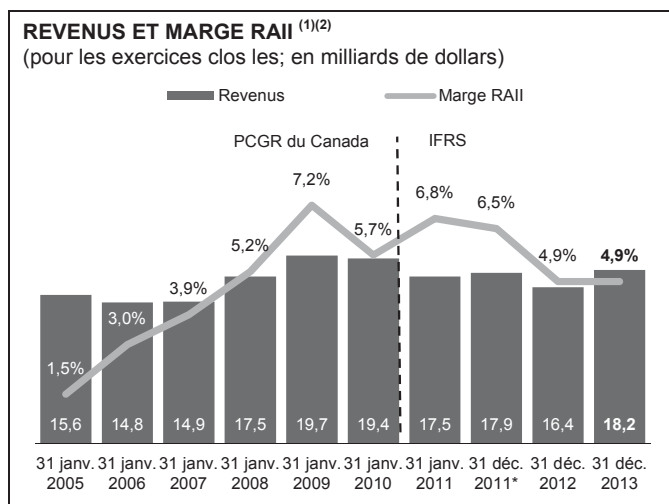
Le 4 juillet 2013, les superintendants généraux du CADE ont procédé à des inspections aux sièges sociaux de 13 sociétés situées à Brasilia et à São Paulo, dont Bombardier Transportation Brasil Ltda, filiale en propriété exclusive de la Société. L'enquête en est encore au stade préliminaire. Les sociétés 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 coopère dans le cadre de ces enquêtes et a l'intention de se défendre avec vigueur.

## **40. RECLASSEMENT**

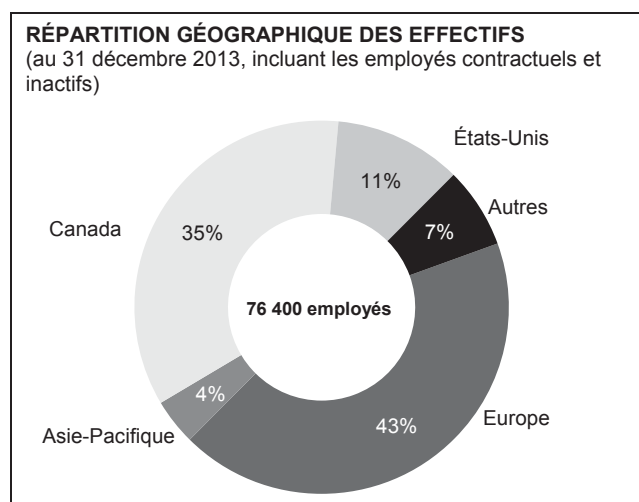
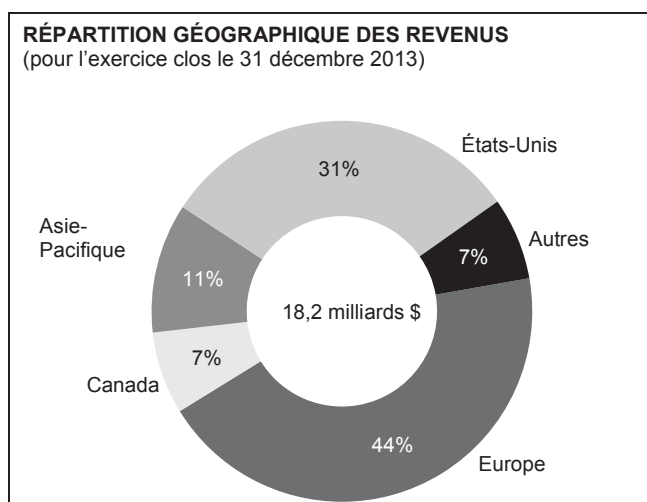
Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée, surtout un reclassement depuis le poste Autres actifs au poste Placements dans des coentreprises et des entreprises associées et du poste Provisions au poste Autres actifs financiers. Voir la Note 3 – Modifications de politiques et méthodes comptables, pour plus de détails.

# RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

## Notre performance en bref



- (1) Marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR du rapport de gestion pour la définition de cette mesure.  
 (2) Les chiffres comparatifs ont été retraités pour les périodes du 31 janvier 2011, 31 décembre 2011 et 31 décembre 2012 pour tenir compte des modifications de politiques et méthodes comptables.  
 (3) Certains totaux peuvent différer en raison de l'arrondissement.  
 \* L'exercice clos le 31 décembre 2011 comprend 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats pour BT.



### INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

Actions classe A et classe B  
 Actions privilégiées, série 2,  
 série 3 et série 4  
 Symbole des actions

Toronto (Canada)  
 Toronto (Canada)  
 BBD (Toronto)

### RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXERCICE 2014

Premier rapport trimestriel 1 mai 2014  
 Deuxième rapport trimestriel 31 juillet 2014  
 Troisième rapport trimestriel 30 octobre 2014  
 Rapport financier, exercice 2014 12 février 2015



## DIVIDENDES PAR ACTION DÉCLARÉS EN 2013 SUR UNE BASE ANNUELLE

	Classe A	Classe B	Actions privilégiées		
			Série 2	Série 3	Série 4
Dividendes déclarés en 2013 (en dollars canadiens)	0,10 \$	0,10 \$	0,75 \$	0,78 \$	1,56 \$
Rendements <sup>(1)</sup>	2,2%	2,2%	5,4%	5,8%	7,0%

<sup>(1)</sup> Basés sur les dividendes déclarés en 2013 et le cours des actions au 31 décembre 2013.

### DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS ORDINAIRES

Versement sujet à l'approbation du conseil d'administration

Classe A		Classe B	
Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2014-03-14	2014-03-31	2014-03-14	2014-03-31
2014-06-13	2014-06-30	2014-06-13	2014-06-30
2014-09-12	2014-09-30	2014-09-12	2014-09-30
2014-12-12	2014-12-31	2014-12-12	2014-12-31

### DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Versement sujet à l'approbation du conseil d'administration

Série 2		Série 3	
Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2013-12-31	2014-01-15	2014-06-30	2014-07-15
2014-01-31	2014-02-15	2014-07-31	2014-08-15
2014-02-28	2014-03-15	2014-08-29	2014-09-15
2014-03-31	2014-04-15	2014-09-30	2014-10-15
2014-04-30	2014-05-15	2014-10-31	2014-11-15
2014-05-30	2014-06-15	2014-11-28	2014-12-15

### DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Versement sujet à l'approbation du conseil d'administration

Série 3		Série 4	
Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2014-01-17	2014-01-31	2014-01-17	2014-01-31
2014-04-11	2014-04-30	2014-04-11	2014-04-30
2014-07-11	2014-07-31	2014-07-11	2014-07-31
2014-10-17	2014-10-31	2014-10-17	2014-10-31

Veillez noter que sauf indication contraire, tous les dividendes versés par Bombardier depuis janvier 2006 sur toutes ses actions ordinaires et privilégiées sont considérés « dividendes déterminés » conformément à la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada et à son équivalent provincial ou territorial. La même désignation s'applique en vertu de la Loi sur les impôts du Québec pour les dividendes déclarés après le 23 mars 2006.

## **ACTIONNAIRES**

Si vous souhaitez obtenir un exemplaire de ce rapport financier ou d'autres documents de l'entreprise, nous vous encourageons à les télécharger à partir de notre site Web à l'adresse [www.bombardier.com](http://www.bombardier.com), permettant un accès pratique, rapide et écologique. Vous pouvez toutefois commander des versions papier sur notre site Web ou en faire la requête à l'adresse suivante :

### **Bombardier Inc. Affaires publiques**

800, boul. René-Lévesque Ouest  
Montréal (Québec)  
Canada H3B 1Y8  
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13390  
Télé. : +1 514 861 2420

## **INVESTISSEURS**

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

## **INCORPORATION**

La Société a été incorporée par lettres patentes le 19 juin 1902 et prorogée en vertu de la Loi canadienne sur les sociétés par actions le 23 juin 1978.

**Envois multiples** : malgré les vérifications faites pour n'adresser qu'un exemplaire de chaque document aux actionnaires inscrits de Bombardier, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à plusieurs noms ou adresses. Prière de signaler pareil cas à l'un des numéros suivants :

+1 514 982 7555 ou  
+1 800 564 6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement),  
ou envoyer un courriel à l'adresse suivante :  
[service@computershare.com](mailto:service@computershare.com).

## **RENSEIGNEMENTS EN LIGNE**

Relations avec les investisseurs  
Rapport financier, rapports trimestriels et circulaire de sollicitation de procurations  
Profil, stratégie et marché  
Responsabilité sociale d'entreprise  
Informations sur dividendes et autre informations sur les actions

## **AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES**

Les actionnaires qui désirent de l'information sur leurs actions doivent communiquer avec :

### **Services aux investisseurs Computershare Inc.**

100, avenue University, 8e étage  
Toronto (Ontario)  
Canada M5J 2Y1  
ou  
1500, rue University, bureau 700  
Montréal (Québec)  
Canada H3A 3S8  
Tél. : +1 514 982 7555 ou  
+1 800 564 6253  
(sans frais, Amérique du Nord seulement)  
Télé. : +1 416 263 9394 ou  
+1 888 453 0330 (sans frais, Amérique du Nord seulement)  
Courriel : [service@computershare.com](mailto:service@computershare.com)

## **AUDITEURS**

Ernst & Young s.r.l.  
800, boul. René-Lévesque Ouest  
Montréal (Québec)  
Canada H3B 1X9

## **ASSEMBLÉE ANNUELLE**

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le jeudi 1<sup>er</sup> mai 2014, à 9 h 30, à l'adresse suivante :

Centre des sciences de Montréal  
Salle Perspective 235°  
2, rue de la Commune Ouest  
Montréal (Québec)  
Canada H2Y 4B2

[ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com)

[ir.bombardier.com/fr/rapports-financiers](http://ir.bombardier.com/fr/rapports-financiers)  
[ir.bombardier.com/fr/profil](http://ir.bombardier.com/fr/profil)  
[rse.bombardier.com](http://rse.bombardier.com)  
[ir.bombardier.com/fr/information-actions](http://ir.bombardier.com/fr/information-actions)

La gamme d'avions *CSeries*, l'avion *Learjet 85* et les programmes d'avions *Global 7000* et *Global 8000* sont présentement à la phase de développement et sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

*Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 800, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CSeries, CS100, CS300, ELECTROSTAR, FLEXITY, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, Global Express, INNOVIA, INTERFLO, L'évolution de la mobilité, Learjet, Learjet 40, Learjet 45, Learjet 60, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MOVIA, NextGen, Q400, Série-Q, Smart Parts, Smart Parts Preferred, Smart Services, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, XR et ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

Reproduit avec la permission de Yahoo! Inc. © 2014 Yahoo! Inc. Le logo de Flickr est une marque déposée de Yahoo! Inc.

Le présent rapport financier est imprimé sur du papier contenant 30 % de fibres postconsommation, certifié ÉcoLogo et traité sans chlore. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, permet l'économie de:



**67**

arbres matures,  
équivalant à la  
superficie de  
4 terrains de tennis



**3 009 kg**

de déchets, équivalent  
à 61 poubelles



**27 559 kg**

de CO<sub>2</sub>, équivalent  
aux émissions de  
9 voitures par année



**245 477 litres**

d'eau, équivalent à  
la consommation  
d'eau d'une personne  
pendant 701 jours

Ces données ont été fournies par le fabricant de papier.



FSC® n'est pas responsable des calculs de ressources économisées en utilisant ce papier.



Entièrement recyclable –  
le choix responsable

Imprimé au Canada

ISBN: 978-2-923797-24-3

Dépôt légal, Bibliothèque et  
Archives nationales du Québec.

Tous droits réservés.

© 2014 Bombardier Inc. ou ses filiales.

**BOMBARDIER.COM**



**TWITTER**

[twitter.com/Bombardier](https://twitter.com/Bombardier)  
[twitter.com/Bombardier\\_Aero](https://twitter.com/Bombardier_Aero)  
[twitter.com/BombardierRail](https://twitter.com/BombardierRail)



**FLICKR**

[flickr.com/BombardierAerospace](https://www.flickr.com/photos/BombardierAerospace/)  
[flickr.com/BombardierTransportation](https://www.flickr.com/photos/BombardierTransportation/)



**YOUTUBE**

[youtube.com/BombardierVideos](https://www.youtube.com/user/BombardierVideos)  
[youtube.com/BombardierAerospace](https://www.youtube.com/user/BombardierAerospace)  
[youtube.com/BombardierRail](https://www.youtube.com/user/BombardierRail)



**FACEBOOK**

[facebook.com/BombardierAero](https://www.facebook.com/BombardierAero)

**BOMBARDIER**  
l'évolution de la mobilité