

BOMBARDIER

DEUXIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre et semestre clos le 30 juin 2017

GLOSSAIRE

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	PIB	Produit intérieur brut
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	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
DFT	Détenus à des fins de transaction		et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
ECC	Écart de conversion cumulé	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
É.-U.	États-Unis	R.-U.	Royaume-Uni
FTV	Véhicule d'essais en vol	SCACS	Société en commandite Avions C Series
GCB	Garantie pour cautionnement bancaire	TCAC	Taux de croissance annuel composé
IAS	Normes comptables internationales	UAD	Unités d'actions différées
IASB	International Accounting Standards Board	UAR	Unités d'actions liées au rendement
IFRIC	International Financial Reporting Interpretation Committee	UAI	Unités d'actions incessibles
IFRS	Normes internationales d'information financière	UGT	Unités génératrices de trésorerie
INS	Information non significative		
MES	Mise en service		
PCGR	Principes comptables généralement reconnus		
PDB	Points de base		

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
SOMMAIRE	4
FAITS SAILLANTS	4
MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2017	5
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	6
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	10
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	11
STRUCTURE DU CAPITAL	15
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	17
AVIONS D'AFFAIRES	21
AVIONS COMMERCIAUX	26
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	32
TRANSPORT	35
AUTRES	41
ARRANGEMENTS HORS BILAN	41
RISQUES ET INCERTITUDES	41
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	41
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	43
TAUX DE CHANGE	43
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	43
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	44
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	45
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	52

RAPPORT DE GESTION

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

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

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

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

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

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

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos prévisions, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité et la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; notre position en regard de la concurrence; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités; les liquidités disponibles et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; l'incidence et les avantages escomptés de l'investissement par le gouvernement du Québec dans la Société en commandite Avions C Series et du placement privé visant une participation minoritaire de la Caisse dans Transport sur nos activités, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; et l'incidence de ces investissements sur notre bilan et notre situation financière.

Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale; à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets; aux pressions sur les flux de trésorerie exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie et notre plan de transformation; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; à l'environnement; à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs; aux ressources humaines; à la fiabilité des systèmes informatiques; à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide du financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2016. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir les rubriques Prévisions et énoncés prospectifs du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2016.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

SOMMAIRE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2017	2016	Écart
Revenus	4 092 \$	4 309 \$	(5) %
RAII	(123) \$	(251) \$	51 %
Marge RAI	(3,0) %	(5,8) %	280 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	164 \$	106 \$	55 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	4,0 %	2,5 %	150 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	247 \$	204 \$	21 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	6,0 %	4,7 %	130 pdb
Résultat net	(296) \$	(490) \$	40 %
RPA dilué (en dollars)	(0,13) \$	(0,24) \$	46 %
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	39 \$	(83) \$	147 %
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	0,02 \$	(0,06) \$	133 %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	389 \$	332 \$	17 %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(181) \$	(158) \$	(15) %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(570) \$	(490) \$	(16) %
Aux	30 juin 2017	31 décembre 2016	
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	3 290 \$	4 477 \$	(27) %

Principaux faits saillants et événements

- **Les résultats du premier semestre de l'exercice sont conformes au plan et appuient les prévisions pour l'exercice complet :**
 - Transport a renoué avec la croissance des revenus au cours du premier semestre de 2017 à mesure que l'exécution des projets s'accélère.
 - Les livraisons dans le cadre des programmes aéronautiques pour le premier semestre de 2017 sont conformes à la demande du marché, atteignant 65 livraisons pour Avions d'affaires et 35 pour Avions commerciaux, y compris 7 livraisons pour le programme d'avions *C Series*.
 - Le RAI s'est solidement amélioré au deuxième trimestre, la marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 4,0 % étant attribuable à l'amélioration de la rentabilité⁽³⁾ de Transport, qui a atteint 8,2 %, et d'Avions d'affaires, qui s'est fixée à 8,9 %.
 - Nous sommes en bonne voie de réaliser nos prévisions de revenus, de RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ et de flux de trésorerie⁽¹⁾ pour 2017, y compris une mise à jour positive de notre prévision consolidée de rentabilité :⁽³⁾
 - La fourchette de la prévision consolidée de RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ a été resserrée à la partie médiane supérieure à une fourchette de 580 millions \$ à 630 millions \$, principalement en raison de la rentabilité⁽³⁾ accrue de Transport et d'Avions d'affaires et d'un ajustement apporté à la rentabilité⁽³⁾ d'Aérostructures et Services d'ingénierie, et ce faisant, nous ramenons la prévision de rentabilité⁽³⁾ de chacun de ces secteurs d'activité à environ 8,0 %.
- **Les étapes clés des programmes d'avions et la transformation ont continué de progresser :**
 - Nous avons continué de réaliser des progrès quant au développement du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, puisque trois FTV réalisent des essais en vol à l'heure actuelle, que les deux derniers FTV sont à un stade avancé de préparatifs avant le vol, tandis que de nombreux avions de série progressent sur la chaîne d'assemblage.

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

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

⁽³⁾ Les prévisions de rentabilité se fondent sur le RAI avant éléments spéciaux ou sur la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017.

Principaux faits saillants et événements (suite)

- Nous continuons d'améliorer notre structure de coûts grâce aux initiatives de transformation. Dans Transport, des progrès importants ont été réalisés au cours du trimestre visant notre transformation structurelle en cours qui rendra possible la mise en œuvre de la stratégie de spécialisation des sites sur plusieurs années. Des jalons importants ont été franchis avec les conseils de surveillance et les syndicats en Allemagne, en Suisse et en Belgique.
- Bombardier a annoncé que Mme Sheila Fraser a exprimé son intention de démissionner du conseil d'administration de l'entreprise pour des raisons personnelles. Le conseil a accepté la démission de Mme Fraser et la remercie pour ses cinq années de service dévoué ainsi que pour sa perspicacité et sa sagesse durant son mandat chez Bombardier.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2017

Nos prévisions de revenus, de livraisons et de flux de trésorerie disponibles pour l'exercice 2017 complet demeurent inchangées. Voici une mise à jour de notre prévision de rentabilité⁽¹⁾ figurant dans notre rapport financier 2016 :

	Prévisions figurant dans notre rapport financier 2016	Résultats pour le semestre clos le 30 juin 2017	Mise à jour des prévisions pour 2017 ⁽²⁾
Consolidées	RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ à l'intérieur d'une fourchette de 530 millions \$ à 630 millions \$.	RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ de 292 millions \$.	RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ à l'intérieur d'une fourchette de 580 millions \$ à 630 millions \$.
Avions d'affaires	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ d'environ 7,5 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ de 8,4 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ d'environ 8,0 %.
Aérostructures et Services d'ingénierie	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ supérieure à 8,5 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ de 7,6 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ d'environ 8,0 %.
Transport	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ d'environ 7,5 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ de 8,1 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ d'environ 8,0 %.

Consolidées⁽²⁾

Sur une base consolidée, nous sommes en voie de réaliser nos prévisions de revenus, de rentabilité⁽¹⁾ et de flux de trésorerie pour 2017. Nous resserrons la prévision de RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾ à la partie supérieure de la fourchette de 530 millions \$ à 630 millions \$, pour se rendre à une fourchette de 580 millions \$ à 630 millions \$.

Avions d'affaires⁽²⁾

Avions d'affaires est en voie de réaliser ses prévisions de revenus pour 2017 d'environ 5,0 milliards \$ et d'environ 135 livraisons. Nous révisons à la hausse la prévision de rentabilité⁽¹⁾ d'Avions d'affaires pour l'exercice 2017 pour la faire passer à environ 8,0 %, en raison essentiellement du solide rendement enregistré au premier semestre de l'exercice.

Avions commerciaux⁽²⁾

Avions commerciaux est en voie de réaliser sa prévision de revenus pour 2017 d'environ 2,9 milliards \$ et d'environ 80 à 85 livraisons. Nous confirmons notre prévision de rentabilité⁽¹⁾ pour l'exercice complet.

Aérostructures et Services d'ingénierie⁽²⁾

Aérostructures et Services d'ingénierie est en voie de réaliser sa prévision de revenus pour 2017 d'environ 1,7 milliard \$. Nous révisons la prévision de rentabilité⁽¹⁾ d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'exercice 2017 pour la faire passer à environ 8,0 %, en raison essentiellement du rendement enregistré au premier semestre de l'exercice.

⁽¹⁾ Les prévisions de rentabilité se fondent sur le RAII ou sur la marge RAII avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS pour le semestre clos le 30 juin 2017.

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable dans le rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

Transport⁽¹⁾

Transport est en voie de réaliser la prévision de revenus pour 2017 d'environ 8,5 milliards \$. Nous augmentons la prévision de rentabilité⁽²⁾ de Transport pour l'exercice à environ 8,0 %, du fait principalement du solide rendement enregistré au premier semestre de l'exercice, qui découlait de la robuste exécution de projet.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable dans le rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

⁽²⁾ Les prévisions de rentabilité se fondent sur le RAI ou sur la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS pour le semestre clos le 30 juin 2017.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Revenus	4 092 \$	4 309 \$	7 668 \$	8 223 \$
Coût des ventes	3 656	3 840	6 823	7 328
Marge brute	436	469	845	895
Charges de vente et d'administration	303	301	563	565
R et D	62	74	106	134
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(55)	(18)	(87)	(32)
Autres charges (revenus)	(38)	6	(29)	(8)
RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾	164	106	292	236
Éléments spéciaux	287	357	310	431
RAI	(123)	(251)	(18)	(195)
Charges de financement	194	187	333	355
Revenus de financement	(12)	(11)	(22)	(19)
RAI	(305)	(427)	(329)	(531)
Impôts sur le résultat	(9)	63	(2)	97
Résultat net	(296) \$	(490) \$	(327) \$	(628) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(289) \$	(531) \$	(317) \$	(692) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(7) \$	41 \$	(10) \$	64 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,13) \$	(0,24) \$	(0,15) \$	(0,32) \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	4,0 %	2,5 %	3,8 %	2,9 %
RAI	(3,0) %	(5,8) %	(0,2) %	(2,4) %

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
RAIIA	(2) \$	(153) \$	181 \$	(8) \$
RAIIA avant éléments spéciaux	247 \$	204 \$	453 \$	423 \$
Résultat net ajusté	39 \$	(83) \$	41 \$	(117) \$
RPA ajusté	0,02 \$	(0,06) \$	0,02 \$	(0,09) \$

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

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Revenus				
Avions d'affaires	1 386 \$	1 473 \$	2 393 \$	2 776 \$
Avions commerciaux	640	764	1 180	1 380
Aérostructures et Services d'ingénierie	426	425	814	893
Transport	1 975	1 964	3 898	3 844
Siège social et élimination	(335)	(317)	(617)	(670)
	4 092 \$	4 309 \$	7 668 \$	8 223 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾				
Avions d'affaires	123 \$	98 \$	200 \$	185 \$
Avions commerciaux	(86)	(103)	(141)	(169)
Aérostructures et Services d'ingénierie	33	30	62	65
Transport	161	124	314	239
Siège social et élimination	(67)	(43)	(143)	(84)
	164 \$	106 \$	292 \$	236 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	28 \$	(114) \$	31 \$	(109) \$
Avions commerciaux	1	483	2	483
Aérostructures et Services d'ingénierie	—	(39)	—	(19)
Transport	213	37	232	129
Siège social et élimination	45	(10)	45	(53)
	287 \$	357 \$	310 \$	431 \$
RAII				
Avions d'affaires	95 \$	212 \$	169 \$	294 \$
Avions commerciaux	(87)	(586)	(143)	(652)
Aérostructures et Services d'ingénierie	33	69	62	84
Transport	(52)	87	82	110
Siège social et élimination	(112)	(33)	(188)	(31)
	(123) \$	(251) \$	(18) \$	(195) \$

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

Analyse des résultats consolidés

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

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2017	2016	2017	2016
Charges de restructuration	1	218 \$	44 \$	241 \$	156 \$
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts	2	45	—	45	—
Renégociation d'une entente commerciale	3	35	—	35	—
Reprise des provisions liées à l'annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	4	(11)	(54)	(11)	(54)
Provision pour contrats déficitaires – Programme d'avions <i>C Series</i>	5	—	492	—	492
Obligation au titre des avantages de retraite	6	—	(139)	—	(139)
Litige fiscal	7	—	40	—	40
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport	8	—	—	—	(38)
Coûts de transaction	9	—	—	—	8
Incidences fiscales des éléments spéciaux		(8)	(3)	(9)	(13)
		279 \$	380 \$	301 \$	452 \$
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAI		287 \$	357 \$	310 \$	431 \$
Charges de financement – Charge d'intérêt liée à un litige fiscal	7	—	26	—	26
Charges de financement – Coûts de transaction	9	—	—	—	8
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux		(8)	(3)	(9)	(13)
		279 \$	380 \$	301 \$	452 \$

1. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017, représente des indemnités de départ de respectivement 188 millions \$ et 211 millions \$, en partie compensées par des gains de compression de 2 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 32 millions \$, ces éléments étant liés aux mesures de restructuration annoncées antérieurement. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016, représente des charges de restructuration de respectivement 48 millions \$ et 173 millions \$ et des gains de compression de respectivement 4 millions \$ et 17 millions \$ ayant trait également aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
2. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, nous avons comptabilisé dans Siège social et élimination, au deuxième trimestre de 2017, une dépréciation des stocks de 22 millions \$, des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 6 millions \$ et une provision pour contrat de 17 millions \$. *Primove* offre des solutions de mobilité électrique pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route.
3. Une provision a été constituée au deuxième trimestre de 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.

4. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 11 millions \$ au trimestre clos le 30 juin 2017 (54 millions \$ au trimestre clos le 30 juin 2016). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.
5. Représente la provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016.
6. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 139 millions \$ a été reprise au deuxième trimestre de 2016.
7. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.
8. Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille nécessaire pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.
9. Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 182 millions \$ et 311 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017, comparativement à des charges nettes de financement de respectivement 176 millions \$ et 336 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 6 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par :

- une perte nette plus élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (34 millions \$); et
- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (13 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une charge d'intérêt liée à une provision pour litige fiscal comptabilisée à l'exercice précédent (26 millions \$) comme un élément spécial;
- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (11 millions \$); et
- une diminution de l'amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit (7 millions \$).

La diminution de 25 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à :

- une charge d'intérêt liée à une provision pour litige fiscal comptabilisée à l'exercice précédent (26 millions \$) comme un élément spécial;
- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (23 millions \$);
- une diminution des charges nettes de financement découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (9 millions \$);
- des coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco comptabilisés au cours de la période correspondante de l'exercice précédent (8 millions \$) comme un élément spécial; et
- une diminution de l'amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit (8 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (26 millions \$); et
- une perte nette plus élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (15 millions \$).

Impôts sur le résultat

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement 3,0 % et 0,6 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Les taux d'imposition effectifs moins élevés étaient attribuables aux incidences négatives de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, en partie contrebalancées par la reprise de certaines provisions pour éventualités fiscales.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement (14,8) % et (18,3) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Les taux d'imposition effectifs négatifs étaient principalement attribuables à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

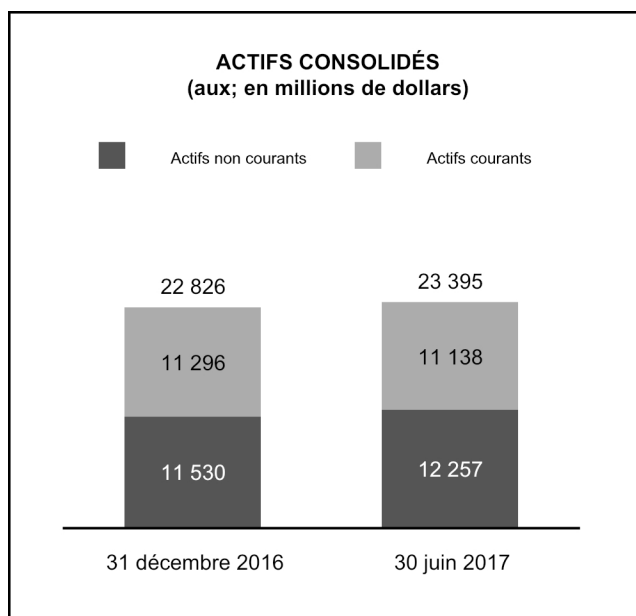
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 569 millions \$ au cours du semestre, compte tenu d'une incidence positive des taux de change de 383 millions \$. L'augmentation de 186 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 1,1 milliard \$ des stocks bruts, principalement dans Transport et Avions commerciaux; et
- une augmentation de 551 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques. Se reporter au tableau Investissements dans le développement des produits des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 1,2 milliard \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Utilisation des flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails; et
- une augmentation de 302 millions \$ des avances et facturations progressives liées à Transport.

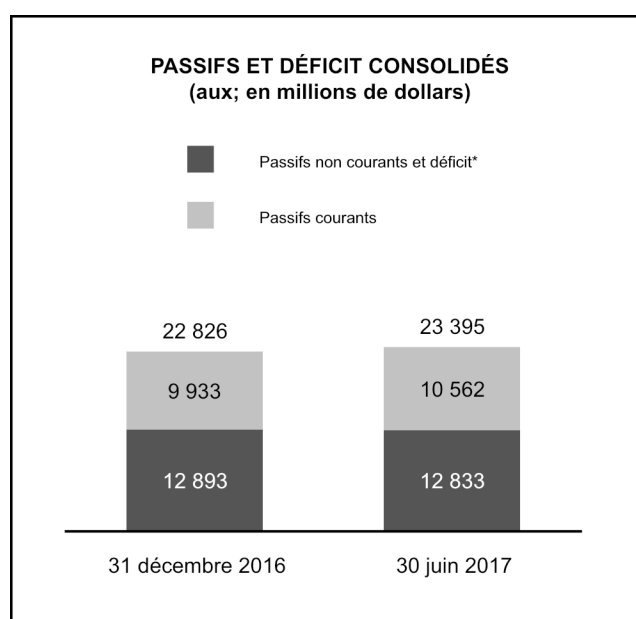


Le total des passifs et du déficit a augmenté de 569 millions \$ au cours du semestre, y compris l'incidence des taux de change de 383 millions \$. L'augmentation de 186 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 618 millions \$ des fournisseurs et autres crédateurs, principalement dans Transport et Avions commerciaux.

En partie contrebalancée par :

- une diminution de 200 millions \$ des avances sur programmes aéronautiques principalement dans Avions d'affaires et Avions commerciaux; et
- une augmentation de 248 millions \$ du déficit, attribuable essentiellement à la perte nette comptabilisée au cours du semestre.



* Comprend un déficit de 3,8 milliards \$ au 30 juin 2017 (déficit de 3,5 milliards \$ au 31 décembre 2016).

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles

Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Résultat net	(296) \$	(490) \$	(327) \$	(628) \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	78	98	156	187
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	43	—	43	—
Impôts sur le résultat différés	8	(52)	5	(56)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(55)	(18)	(87)	(32)
Autres	(19)	3	(12)	(1)
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	1	34	3	80
Variation nette des soldes hors caisse	59	267	(279)	(164)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(181)	(158)	(498)	(614)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(389)	(332)	(665)	(626)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾	(570)	(490)	(1 163)	(1 240)
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	(164)	(114)	(305)	(317)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés⁽¹⁾	(406) \$	(376) \$	(858) \$	(923) \$

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

La détérioration de 80 millions \$ de l'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (208 millions \$) (voir l'explication ci-après); et
- une hausse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (57 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une perte nette moins élevée (194 millions \$), qui s'explique essentiellement par la diminution des éléments spéciaux⁽²⁾ et des impôts sur le résultat.

L'amélioration de 77 millions \$ de l'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour le semestre est principalement attribuable à :

- une perte nette moins élevée (301 millions \$), qui s'explique essentiellement par la diminution des éléments spéciaux⁽²⁾ et des impôts sur le résultat.

En partie contrebalancée par :

- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (115 millions \$) (voir l'explication ci-après);
- une diminution des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (77 millions \$); et
- une hausse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (39 millions \$).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 30 juin 2017, les entrées de fonds de 59 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Transport et à Avions commerciaux;
- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à de nouvelles commandes et à des contrats existants; et
- une diminution des stocks de programmes aéronautiques principalement dans Avions d'affaires, contrebalancée en partie par une augmentation dans Avions commerciaux attribuable essentiellement à l'accélération de la production du programme d'avions *C Series*.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons; et
- une diminution des avances sur programmes aéronautiques dans Avions d'affaires et Avions commerciaux.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2016, les entrées de fonds de 267 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des provisions attribuable principalement à la provision pour contrats déficitaires pour le programme d'avions *C Series* comptabilisée comme un élément spécial;
- une augmentation des avances sur programmes aéronautiques d'Avions commerciaux, principalement aux termes du programme d'avions *C Series*; et
- une diminution des stocks, principalement ceux d'Avions d'affaires et de biréacteurs régionaux, contrebalancée en partie par une augmentation des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons et des stocks du programme d'avions *C Series*, en raison de l'accélération de la cadence de production et compte tenu de l'incidence de la dépréciation des premières unités en production.⁽³⁾

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

⁽²⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour plus de détails sur les éléments spéciaux.

⁽³⁾ Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement, tandis que le prix de vente des premières unités est habituellement moins élevé.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires;
- une diminution des fournisseurs et autres créiteurs liés à Avions d'affaires et Transport, contrebalancée en partie par une augmentation dans Avions commerciaux;
- une baisse des autres actifs et passifs financiers nets; et
- une variation de l'obligation au titre des prestations de retraite, excluant l'incidence de la réévaluation des régimes de retraite à prestations définies incluse dans les AERG, liée principalement à la reprise d'une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite, comptabilisée comme un élément spécial, à la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyons pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle.

Pour le semestre clos le 30 juin 2017, les sorties de fonds de 279 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une diminution des avances sur programmes aéronautiques dans Avions d'affaires et Avions commerciaux; et
- une augmentation des stocks des programmes aéronautiques, principalement dans Avions commerciaux, en raison de l'accélération de la cadence de production du programme d'Avions *C Series* et compte tenu de l'incidence de la dépréciation des premières unités en production,⁽¹⁾ contrebalancée en partie par une diminution des stocks d'Avions d'affaires.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des fournisseurs et autres créiteurs liés principalement à Transport et à Avions commerciaux; et
- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à de nouvelles commandes et à des contrats existants.

Pour le semestre clos le 30 juin 2016, les sorties de fonds de 164 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une diminution des fournisseurs et autres créiteurs liée essentiellement à Avions d'affaires et Transport;
- une diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires;
- une variation de l'obligation au titre des prestations de retraite, excluant l'incidence de la réévaluation des régimes de retraite à prestations définies incluse dans les AERG, liée principalement à la reprise d'une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite, comptabilisée comme un élément spécial, à la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyons pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle;
- une augmentation des stocks, attribuable principalement à une hausse des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant des livraisons et du programme d'avions *C Series* attribuable à l'accélération de la production et compte tenu de l'incidence de la dépréciation des premières unités en production,⁽¹⁾ contrebalancée en partie par une baisse des stocks d'Avions d'affaires et de biréacteurs régionaux; et
- une baisse des autres actifs et passifs financiers nets.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des provisions attribuable principalement à la provision pour contrats déficitaires pour le programme d'avions *C Series* comptabilisée comme un élément spécial;
- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes;
- une augmentation des avances sur programmes aéronautiques d'Avions commerciaux, principalement aux termes du programme d'avions *C Series*; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs liée essentiellement à Transport.

⁽¹⁾ Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement, tandis que le prix de vente des premières unités est habituellement moins élevé.

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Solde au début de la période	2 887 \$	3 359 \$	3 384 \$	2 720 \$
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(570)	(490)	(1 163)	(1 240)
Variation nette des emprunts à court terme	(53)	111	54	111
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	(48)	(42)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	9	(60)	21	(69)
Remboursements de dette à long terme	(8)	(39)	(17)	(47)
Dividendes versés sur actions privilégiées	(4)	(4)	(8)	(8)
Produit net de la vente de participations minoritaires dans des filiales	—	466	—	1 932
Autres	(44)	(7)	(6)	(21)
Solde à la fin de la période	2 217 \$	3 336 \$	2 217 \$	3 336 \$

Sources de financement disponibles à court terme

	30 juin 2017	31 décembre 2016
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 217 \$	3 384 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	1 073	1 093
Sources de financement disponibles à court terme	3 290 \$	4 477 \$

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

En mars 2017, nous avons prolongé les dates d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 658 millions € et de la facilité de crédit renouvelable de 400 millions \$⁽²⁾ respectivement jusqu'en mai 2020 et juin 2020. De plus, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € de Transport a été ramenée à 640 millions € (730 millions \$).

Le solde des emprunts à court terme en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (730 millions \$) s'élevait à 50 millions € (57 millions \$) au 30 juin 2017 (néant au 31 décembre 2016).

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et au tableau Utilisation des flux de trésorerie disponibles ci-dessus pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

⁽²⁾ Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

Facilités de lettres de crédit

En mars 2017, nous avons prolongé d'une année, jusqu'en mai 2020 et juin 2020, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,31 milliards € (3,8 milliards \$) et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$.⁽¹⁾ En mai 2017, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport est passé à 3,5 milliards € (4,0 milliards \$).

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

Clauses financières restrictives

Depuis mars 2017, le niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$⁽¹⁾ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$⁽¹⁾ se situe entre 750 millions \$ et 850 millions \$, selon le niveau du ratio du RAIIA sur les charges fixes. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées, à l'exclusion de Transport.

La facilité de lettres de crédit de Transport et la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport continuent d'exiger un seuil minimum de liquidités de 600 millions € (685 millions \$) à la fin de chaque trimestre, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données distinctes de Transport.

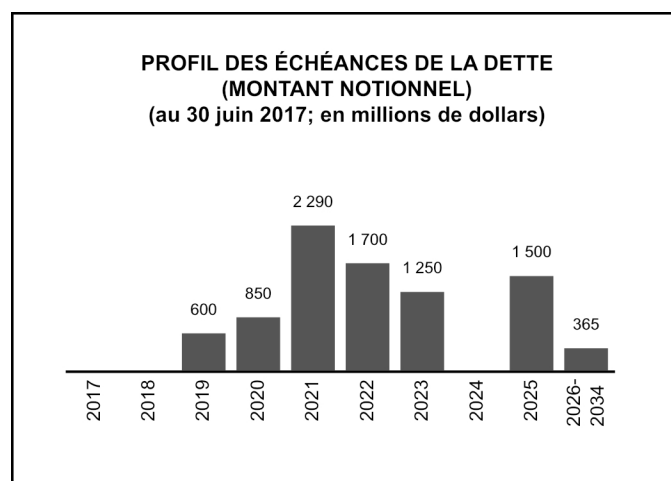
Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport de gestion. Le niveau minimum de liquidités tel qu'il est défini ne comprend pas uniquement la trésorerie et les équivalents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

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées au 30 juin 2017 et au 31 décembre 2016.

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

Besoins futurs de liquidités

Nous sommes d'avis que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, combinés à nos sources de financement disponibles à court terme de 3,3 milliards \$, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2019.



STRUCTURE DU CAPITAL

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

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

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

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

Ratio de couverture des intérêts

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2017	31 décembre 2016
RAll ajusté ⁽¹⁾	542 \$	498 \$
Intérêts ajustés ⁽¹⁾	627 \$	618 \$
Ratio du RAll ajusté sur les intérêts ajustés	0,9	0,8

Le ratio de couverture des intérêts s'est amélioré par suite de la hausse du RAll ajusté attribuable principalement à l'augmentation du RAll avant éléments spéciaux.

Ratio du levier financier

	Aux, et pour les périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2017	31 décembre 2016
Dette ajustée ⁽¹⁾	9 268 \$	9 184 \$
RAlIA ajusté ⁽¹⁾	960 \$	943 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAlIA ajusté	9,7	9,7

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

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,7 milliards \$ au 30 juin 2017 (2,5 milliards \$ au 31 décembre 2016). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. L'augmentation de 160 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite

Solde au 31 décembre 2016	2 523 \$ ⁽²⁾
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	408
Autres pertes actuarielles nettes sur les obligations au titre des prestations définies	(88)
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(295)
Cotisations de la Société	(152)
Coûts des services	132
Fluctuations des taux de change	111
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	38
Autres	6
Solde au 30 juin 2017	2 683 \$⁽²⁾

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

⁽²⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 122 millions \$ au 30 juin 2017 (124 millions \$ au 31 décembre 2016).

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

Ce rapport de gestion repose sur les résultats établis selon les IFRS et sur les mesures financières non conformes aux PCGR suivantes :

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

Nous croyons que la présentation de certaines mesures financières non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs de notre rapport financier intermédiaire de mieux comprendre nos résultats et les tendances connexes et accroît la transparence et la clarté de nos résultats de base. C'est pourquoi un grand nombre d'utilisateurs du rapport de gestion analysent nos résultats d'après ces mesures de rendement. Le RAII avant éléments spéciaux, le RAIIA avant éléments spéciaux, le résultat net ajusté et le RPA ajusté excluent des éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre nos résultats pour la période. Nous sommes d'avis que ces mesures aident les utilisateurs de notre rapport de gestion à mieux analyser les résultats, améliorent la comparabilité de nos résultats d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec nos pairs.

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

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

mesures susmentionnées de manière différente. Dans ce cas, il peut être difficile de comparer le rendement de ces entités à notre rendement selon des mesures non conformes aux PCGR ayant une appellation similaire.

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

- RAII avant éléments spéciaux et RAII – se reporter aux tableaux Résultats opérationnels des secteurs isolables et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés; et
- utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés, et utilisation des flux de trésorerie disponibles par rapport aux flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – se reporter au tableau Utilisation des flux de trésorerie disponibles de la rubrique Liquidités et sources de financement.

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
RAII	(123) \$	(251) \$	(18) \$	(195) \$
Amortissement	78	98	156	187
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	43	—	43	—
RAIIA	(2)	(153)	181	(8)
Éléments spéciaux compte non tenu des charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	249	357	272	431
RAIIA avant éléments spéciaux	247 \$	204 \$	453 \$	423 \$

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

	Trimestres clos les 30 juin			
	2017		2016	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(296) \$		(490) \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	287	0,13 \$	357	0,16 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	39	0,02	10	0,00
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19	0,01	17	0,01
Charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽¹⁾	—	—	26	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	(10)	(0,01)	(3)	0,00
Résultat net ajusté	39		(83)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	7		(41)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(6)		(6)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	40 \$		(130) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 239 122		2 222 874	
RPA ajusté (en dollars)	0,02 \$		(0,06) \$	

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

	Trimestres clos les 30 juin	
	2017	2016
RPA dilué	(0,13) \$	(0,24) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,15	0,18
RPA ajusté	0,02 \$	(0,06) \$

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

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

	Semestres clos les 30 juin			
	2017		2016	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(327) \$		(628) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	310	0,14 \$	431	0,19 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	38	0,02	34	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	31	0,01	25	0,01
Charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽¹⁾	—	—	26	0,01
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse ⁽¹⁾	—	—	8	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	(11)	0,00	(13)	0,00
Résultat net ajusté	41		(117)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	10		(64)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(12)		(11)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	39 \$		(192) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 244 283		2 222 942	
RPA ajusté (en dollars)	0,02 \$		(0,09) \$	

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

	Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016
RPA dilué	(0,15) \$	(0,32) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,17	0,23
RPA ajusté	0,02 \$	(0,09) \$

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

	Aux	
	30 juin 2017	31 décembre 2016
Dette à long terme	8 807 \$	8 769 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(251)	(278)
Dette à long terme, montant net	8 556	8 491
Emprunts à court terme ⁽²⁾	57	—
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽³⁾	655	668
Obligations au titre des transactions de cession-bail	—	25
Dette ajustée	9 268 \$	9 184 \$

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

⁽²⁾ Se rapporte aux montants prélevés en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (730 millions \$). Voir également la Note 18 – Facilités de crédit.

⁽³⁾ Actualisées en utilisant le taux moyen des obligations du Trésor américain à cinq ans plus l'écart de taux moyen, étant donné notre cote de crédit, pour la période correspondante.

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

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2017	31 décembre 2016
RAlI	119 \$	(58) \$
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	364	485
Intérêts reçus	21	20
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	38	51
RAlI ajusté	542	498
Amortissement	340	371
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	5	—
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple ⁽⁴⁾	73	74
RAlIA ajusté	960 \$	943 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2017	31 décembre 2016
Intérêts versés	588 \$	565 \$
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	38	51
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	1	2
Intérêts ajustés	627 \$	618 \$

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour plus de détails sur les éléments spéciaux pour les semestres clos les 30 juin 2017 et 2016. Les éléments spéciaux inclus dans le RAlI aux troisième et quatrième trimestres de 2016 se rapportent aux charges de restructuration de 59 millions \$ et à une réduction de 5 millions \$ des provisions liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*.

⁽²⁾ Représente les coûts d'intérêt sur une dette correspondant aux obligations au titre des contrats de location simple incluses dans la dette ajustée, portant intérêt au taux moyen des swaps américains à cinq ans plus l'écart moyen des swaps sur défaillance de crédit pour les périodes connexes, étant donné notre cote de crédit.

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

⁽⁴⁾ Représente l'amortissement linéaire du montant inclus dans la dette ajustée au titre des contrats de location simple, fondé sur une période d'amortissement de neuf ans.

AVIONS D'AFFAIRES

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2017	2016	Écart
Revenus	1 386 \$	1 473 \$	(6) %
Livraisons d'avions (en unités)	36	42	(6)
RAII	95 \$	212 \$	(55) %
Marge RAI	6,9 %	14,4 %	(750) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	123 \$	98 \$	26 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,9 %	6,7 %	220 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	148 \$	146 \$	1 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	10,7 %	9,9 %	80 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	373 \$	162 \$	130 %
Aux	30 juin 2017	31 décembre 2016	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	14,7 \$	15,4 \$	(5) %

Principaux faits saillants et événements

- Nous augmentons notre prévision de marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ à environ 8,0 % et confirmons nos prévisions de revenus et de livraisons pour l'exercice.
- Nous avons livré 36 avions au deuxième trimestre, y compris un nombre élevé de livraisons d'avions *Global*, ce qui a donné lieu à une solide marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 8,9 %. Depuis le début de l'exercice, nous avons livré 65 avions au total, et sommes en bonne voie de réaliser notre prévision de 135 livraisons d'avions pour l'exercice complet.
- En mai 2017, nous avons dévoilé la nouvelle cabine Premier des biréacteurs *Global 5000* et *Global 6000*. Le nouveau design s'inspire du savoir-faire haut de gamme, du caractère spacieux, du confort et de la productivité des cabines des avions *Global 7000* et *Global 8000*.
- Nous avons continué à faire des progrès relativement au programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, trois FTV ayant accumulé plus de 500 heures d'essais en vol. Le programme de validation en vol et l'intégration des systèmes des avions démontrent un haut degré de maturité. Nous avons également conclu un accord de règlement complet avec Triumph Aerostructures LLC résolvant tous les différends commerciaux en suspens liés à la fabrication des ailes du programme d'avions. De nombreux avions de série ont commencé à progresser sur la chaîne d'assemblage et le programme est en bonne voie d'être mis en service au deuxième semestre de 2018.
- Fidèles à notre stratégie axée sur l'expansion de nos activités de service après-vente, nous avons inauguré deux centres de service à l'aéroport Biggin Hill, à Londres, en Angleterre et à Tianjin, en Chine, pour renforcer davantage notre réseau de soutien à la clientèle.
- En juin 2017, nous avons franchi une étape historique, soit la livraison du 3 000^e avion d'affaires *Learjet*, qui était également le 100^e avion *Learjet 75* livré.

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

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2017

Le tableau ci-après contient une mise à jour de la prévision de rentabilité⁽¹⁾ figurant dans notre rapport financier 2016.

Prévisions figurant dans notre rapport financier 2016	Résultats pour le semestre clos le 30 juin 2017	Mise à jour des prévisions pour 2017 ⁽²⁾
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ d'environ 7,5 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ de 8,4 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ d'environ 8,0 %.

⁽¹⁾ La prévision de rentabilité est fondée sur la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS pour le semestre clos le 30 juin 2017.

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs dans la section Avions d'affaires du rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

Avions d'affaires est en bonne voie de réaliser sa prévision de revenus pour 2017 d'environ 5,0 milliards \$ et environ 135 livraisons. Nous révisons à la hausse la prévision de rentabilité⁽¹⁾ d'Avions d'affaires pour l'exercice 2017 pour la faire passer à environ 8,0 %, en raison essentiellement du solide rendement enregistré au premier semestre de l'exercice.

(1) La prévision de rentabilité est fondée sur la marge RAll avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS pour le semestre clos le 30 juin 2017.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

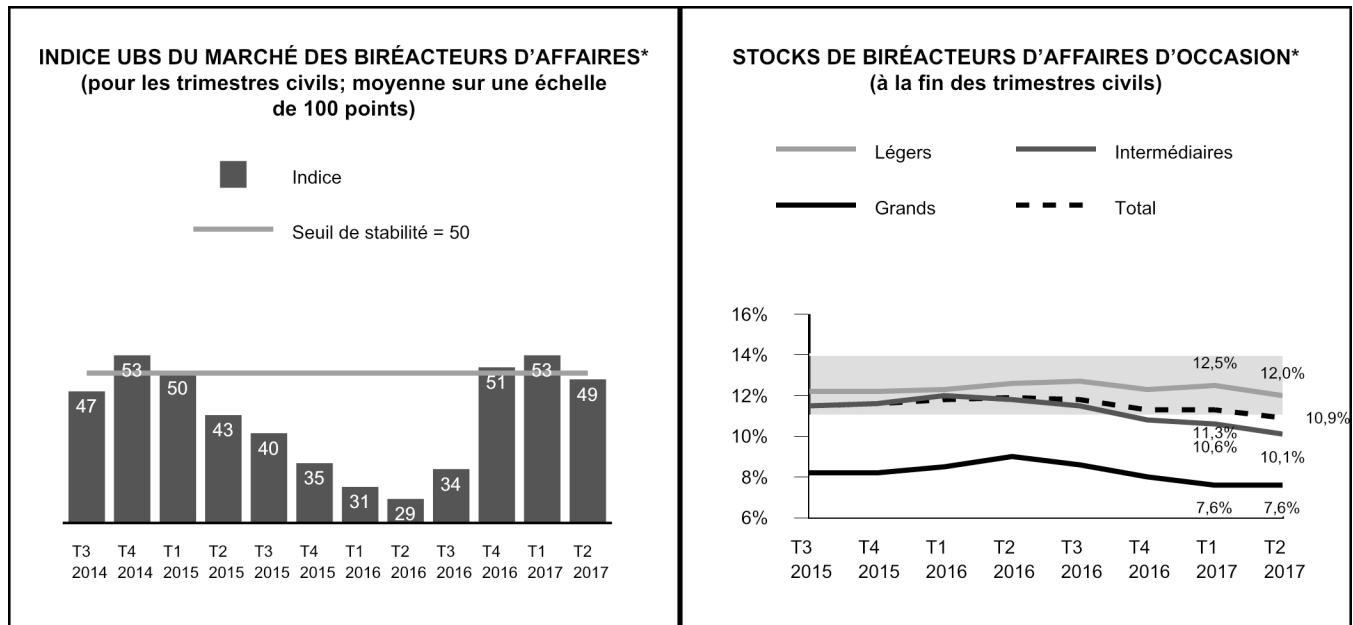
Les indicateurs à court terme du secteur sont stables. La confiance de l'industrie⁽¹⁾ se situait près du seuil de stabilité du marché à la fin du deuxième trimestre.⁽²⁾ Comme l'indiquent les graphiques ci-après, dans l'ensemble, l'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. et en Europe a augmenté par rapport à celle des périodes correspondantes des trois dernières années. En 2017, l'économie mondiale devrait croître de 2,8 %, soit une augmentation supérieure à celle de 2,3 % en 2016.⁽³⁾ Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service s'établissait à 10,9 % au 30 juin 2017, une baisse par rapport à 11,3 % au 31 mars 2017. À notre avis, ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la partie inférieure de la fourchette normale pour l'ensemble du marché.

Nous gardons confiance dans le potentiel de l'industrie des avions d'affaires, étant donné l'importante croissance attendue à long terme attribuable à de meilleures perspectives économiques combinées à l'émergence de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies.

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

(2) Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par UBS en juin 2017.

(3) Selon le rapport *Oxford Economics Global Data Report* daté du 17 juillet 2017.



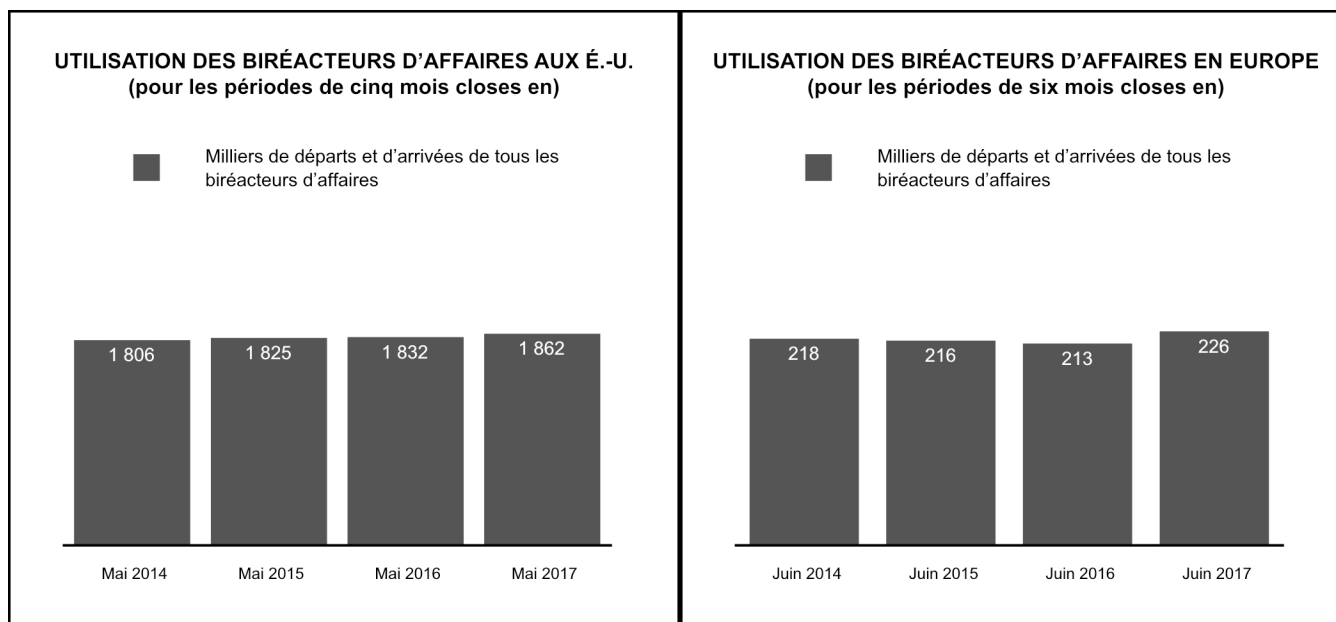
Source : UBS

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

Sources : JETNET et Ascend online

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

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



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

Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Revenus	1 386 \$	1 473 \$	2 393 \$	2 776 \$
RAIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	148 \$	146 \$	245 \$	258 \$
Amortissement	25	48	45	73
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	123	98	200	185
Éléments spéciaux	28	(114)	31	(109)
RAII	95 \$	212 \$	169 \$	294 \$
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,9 %	6,7 %	8,4 %	6,7 %
Marge RAI	6,9 %	14,4 %	7,1 %	10,6 %

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

Revenus

Les diminutions prévues du nombre de livraisons d'avions ainsi que des revenus tirés de la vente d'avions d'occasion, reflétant un niveau moins élevé de stocks d'avions d'occasion, sont les principaux facteurs de la diminution de respectivement 87 millions \$ et 383 millions \$ pour le trimestre et le semestre.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2017	2016	2017	2016
Renégociation d'un entente commerciale	1	35 \$	— \$	35 \$	— \$
Charges de restructuration	2	4	3	7	8
Obligation au titre des avantages de retraite	3	—	(63)	—	(63)
Reprise de provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	4	(11)	(54)	(11)	(54)
		28 \$	(114) \$	31 \$	(109) \$
Incidence sur la marge RAI		(2,0) %	7,7 %	(1,3) %	3,9 %

1. Une provision a été constituée au deuxième trimestre de 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.
2. Représente des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
3. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes au deuxième trimestre de 2016 pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 63 millions \$ a été reprise.
4. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 11 millions \$ et 54 millions \$ respectivement aux deuxièmes trimestres 2017 et 2016. La diminution des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux pour le trimestre a augmenté de 2,2 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques inclus dans les charges de R et D;
- d'une amélioration des marges sur les activités liées aux avions d'occasion; et
- de la combinaison favorable des livraisons d'avions.

En partie contrebalancées par :

- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration et des coûts des programmes d'avions en raison de la baisse des revenus, comme prévu.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a diminué de 7,5 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAI avant éléments spéciaux pour le semestre a augmenté de 1,7 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques inclus dans les charges de R et D; et
- d'une amélioration des marges sur les activités liées aux avions d'occasion.

En partie contrebalancées par :

- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration et des coûts des programmes d'avions en raison de la baisse des revenus, comme prévu.

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

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Outillage des programmes ⁽¹⁾	369 \$	161 \$	545 \$	323 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	3	1	5	2
	372 \$	162 \$	550 \$	325 \$
En pourcentage des revenus	26,8 %	11,0 %	23,0 %	11,7 %

Au 30 juin 2017, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽³⁾ s'établissait à 3,2 milliards \$, comparativement à 2,6 milliards \$ au 31 décembre 2016.

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

Le 10 mai 2017, le troisième FTV *Global 7000* a intégré le programme d'essais en vol du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, dont le nombre d'heures de vol cumule maintenant plus de 500 heures. Le progrès des deux derniers FTV du programme se poursuit dans le cadre des préparatifs avant le vol qui en sont à un stade avancé, tandis que de nombreux avions en production progressent sur la chaîne d'assemblage.

De plus, les essais au sol se poursuivent sur différents bancs d'essai pour veiller à ce que tous les systèmes fonctionneront à leur plus haut degré de fiabilité à la MES de l'avion.

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

La MES de l'avion *Global 7000*, avion définissant sa catégorie, est prévue au deuxième semestre de 2018. Cet avion établira la norme pour une nouvelle catégorie de grands biréacteurs d'affaires en étant le premier et le seul biréacteur d'affaires de conception entièrement nouvelle à offrir quatre zones habitables.

⁽¹⁾ Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que le montant versé aux fournisseurs à la livraison des avions pour les coûts de développement acquis qu'ils ont engagés.

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 13 millions \$ et 22 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017 (respectivement 33 millions \$ et 58 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽³⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 345 millions \$ au 30 juin 2017 (266 millions \$ au 31 décembre 2016).

Livraisons d'avions et carnet de commandes le plus important de l'industrie

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Légers				
<i>Learjet 70/75</i>	3	5	8	6
Intermédiaires				
<i>Challenger 350</i>	12	16	21	30
<i>Challenger 605/650</i>	6	7	12	9
<i>Challenger 850</i>	—	—	1	—
Grands				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	15	14	23	28
	36	42	65	73

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	30 juin 2017	31 décembre 2016
	14,7 \$	15,4 \$

AVIONS COMMERCIAUX

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2017	2016	Écart
Revenus	640 \$	764 \$	(16) %
Livraisons d'avions (en unités)	20	27	(7)
Commandes nettes (en unités)	12	159	(147)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽¹⁾	0,6	5,9	(5,3)
RAII	(87) \$	(586) \$	85 %
Marge RAI	(13,6) %	(76,7) %	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(86) \$	(103) \$	17 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(13,4) %	(13,5) %	10 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(65) \$	(90) \$	28 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(10,2) %	(11,8) %	160 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(14) \$	137 \$	ins
Aux	30 juin 2017	31 décembre 2016	
Carnet de commandes (en unités)	424	436	(12)

Principaux faits saillants et événements

- Nous confirmons nos prévisions de revenus, de livraisons et de RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ pour l'exercice complet.
- Nous avons livré 20 avions commerciaux au cours du trimestre, y compris 6 avions *C Series*, 7 avions *CRJ Series* et 7 avions *Q400*. Ayant livré en tout 28 avions régionaux et biturbopropulseurs depuis le début de l'exercice, nous avons réalisé la moitié de notre prévision de livraisons d'avions *CRJ Series* et *Q400* pour l'exercice complet. La production s'accélère pour permettre la livraison d'environ 30 avions *C Series*. La livraison d'avions *C Series* devrait s'intensifier graduellement au deuxième semestre de l'exercice.
- Compte tenu des livraisons du mois de juillet 2017, la flotte d'avions *C Series* compte maintenant 16 avions, et les avions *CS100* et *CS300* de Swiss International Air Lines (SWISS) et d'Air Baltic Corporation AS (airBaltic) continuent d'afficher de bonnes performances.
- Au cours du trimestre, nous avons reçu des commandes fermes visant 12 avions *Q400*, d'une valeur totale de 397 millions \$ selon le prix affiché, et avons conclu des lettres d'intention visant jusqu'à 52 avions *Q400*, dont la valeur pourrait atteindre 1,8 milliard \$ selon le prix affiché. Ces activités commerciales comprennent une lettre d'intention de SpiceJet en vue de l'acquisition d'un maximum de 50 avions, et l'exercice d'options par Philippine Airlines pour 7 autres avions.
- En ce qui a trait à la requête déposée par The Boeing Company (Boeing) devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U. à l'égard de la menace alléguée que les exportations futures de la gamme d'avions *C Series* représentent pour les É.-U., nous sommes en désaccord avec les allégations et répondons aux procédures engagées dans le cadre de ce dossier. Nous nous attendons à ce que le département du Commerce américain rende ses décisions préliminaires sur les droits applicables, le cas échéant, à l'automne 2017 et ses décisions finales au cours du premier semestre de 2018.

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

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Depuis le début de 2017, la tendance à la hausse de la demande de transport aérien des sociétés aériennes commerciales, mesurée par les revenus passagers-kilomètres (« RPK »),⁽¹⁾ continue d'être forte par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente, soutenue par l'amélioration de la conjoncture économique mondiale et la baisse des prix des billets d'avion.⁽²⁾

Le transport aérien commercial régulier national et international prévu, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 7,3 % et 8,3 % depuis le début de l'année jusqu'en mai 2017 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les sociétés aériennes commerciales à l'échelle mondiale ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges⁽³⁾ de respectivement 82,0 % et 79,5 % depuis le début de l'année jusqu'en mai 2017, en hausse par rapport aux coefficients de respectivement 80,7 % et 77,9 % enregistrés pour la période correspondante de 2016.⁽²⁾

En particulier, les hausses enregistrées par les marchés du transport aérien commercial national en Chine, aux É.-U. et en Inde représentent la plus grande partie de la croissance de 7,3 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les hausses enregistrées sur les marchés du transport aérien commercial international en Europe, en Asie-Pacifique et au Moyen-Orient représentent la plus grande partie de la croissance de 8,3 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente.⁽²⁾

Le trafic-passagers régional, mesuré par les RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U.⁽⁴⁾ et de leurs affiliés, qui représentent la majorité du trafic-passagers aérien régional aux É.-U., le principal marché d'Avions commerciaux, a diminué de 1,3 % depuis le début de l'année jusqu'en juin 2017 en regard de celui de la période correspondante de l'année précédente. Ces transporteurs aériens ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 79,0 % depuis le début de l'année jusqu'en juin 2017, par rapport à 79,7 % pour la période correspondante de 2016.

En juin 2017, les prix du pétrole brut se sont établis à leur niveau le plus bas des sept derniers mois. Les prix du pétrole ont atteint les 47 \$ le baril à la fin de juin 2017.⁽⁵⁾ À l'heure actuelle, les marchés à terme s'attendent seulement à une légère hausse à moyen terme des prix du pétrole par rapport aux niveaux actuels.⁽⁶⁾ Cela pourrait inciter certaines sociétés aériennes à reporter leur décision de renouveler leur flotte à court terme, mais les faibles prix du carburant devraient continuer à favoriser la rentabilité des sociétés aériennes, leur donnant ainsi l'occasion de réinvestir dans leurs flottes. De plus, la volatilité des prix du pétrole brut devrait entraîner une demande soutenue d'avions plus écoénergétiques.

Les questions relatives à l'environnement et les réglementations ayant trait à la qualité de l'air à l'échelle locale, aux émissions des avions et au bruit ambiant, conjuguées aux engagements de l'industrie de l'aviation en vue d'une réduction des émissions de carbone, devraient accélérer le retrait des anciens modèles d'avions moins écoénergétiques à l'échelle mondiale.

L'IATA prévoit que la performance financière des sociétés aériennes demeurera solide en 2017. L'IATA anticipe que les sociétés aériennes commerciales généreront des profits de 31,4 milliards \$ en 2017, ce qui constitue un recul par rapport aux profits estimés de 34,8 milliards \$ pour 2016. La croissance du transport aérien est demeurée forte en 2017 et les entreprises partout dans le monde sont en général optimistes face aux perspectives économiques. Les transporteurs aériens d'Amérique du Nord devraient toujours présenter les profits les plus élevés en dollars et en pourcentage des revenus, stimulés par le regroupement s'opérant au sein de l'industrie, qui a contribué à soutenir les coefficients d'occupation des sièges et les frais accessoires.⁽⁷⁾

⁽¹⁾ Les RPK sont une mesure du trafic-passagers payants et représentent la demande de transport aérien de la part des passagers, définie comme un passager payant transporté sur un kilomètre.

⁽²⁾ D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* du mois de mai 2017 de l'IATA.

⁽³⁾ Le coefficient d'occupation des sièges correspond au pourcentage des sièges-kilomètres disponibles utilisés (les RPK divisés par le nombre de sièges-kilomètres disponibles). Les sièges-kilomètres disponibles correspondent au nombre de sièges multiplié par les kilomètres parcourus, qu'ils soient occupés ou non par un passager.

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

⁽⁵⁾ Selon le site Web d'Energy Information Administration (EIA) des É.-U.

⁽⁶⁾ D'après le rapport *Airline Financial Monitor* de mai-juin 2017 de l'IATA.

⁽⁷⁾ D'après le rapport semestriel *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en juin 2017 de l'IATA.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Revenus	640 \$	764 \$	1 180 \$	1 380 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(65) \$	(90) \$	(102) \$	(130) \$
Amortissement	16	13	34	39
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	5	—	5	—
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(86)	(103)	(141)	(169)
Éléments spéciaux	1	483	2	483
RAII	(87) \$	(586) \$	(143) \$	(652) \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(13,4) %	(13,5) %	(11,9) %	(12,2) %
Marge RAII	(13,6) %	(76,7) %	(12,1) %	(47,2) %

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

Revenus

Les diminutions de 124 millions \$ et 200 millions \$ respectivement pour le trimestre et le semestre s'expliquent principalement par la diminution du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux à la suite de l'ajustement apporté à la cadence de production annoncé antérieurement, contrebalancé en partie par l'augmentation des livraisons d'avions *C Series*.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2017	2016	2017	2016
Charges de restructuration	1	1 \$	— \$	2 \$	— \$
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i>	2	—	516	—	516
Obligation au titre des avantages de retraite	3	—	(33)	—	(33)
		1 \$	483 \$	2 \$	483 \$
Incidence sur la marge RAII		(0,2) %	(63,2) %	(0,2) %	(35,0) %

1. Représente des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
2. Parallèlement à la clôture des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016, nous avons comptabilisé, de manière consolidée, une provision pour contrats déficitaires de 492 millions \$, déduction faite d'un montant de 24 millions \$ comptabilisé dans Siège social et élimination.
3. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes au deuxième trimestre de 2016 pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 33 millions \$ a été reprise.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux pour le trimestre est demeurée relativement stable, essentiellement en raison :

- de l'augmentation des autres revenus attribuable principalement à une variation positive nette de certains instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et à un gain sur cession d'immobilisations corporelles;
- d'une amélioration des marges sur les activités liées aux avions d'occasion; et
- de l'apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente en raison de la hausse des marges au cours de l'exercice et de la combinaison favorable des activités exercées sur le marché de l'après-vente et des livraisons d'avions.

En partie contrebalancés par :

- une diminution des marges tirées des avions, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series*, contrebalancée en partie par un taux de change favorable du dollar canadien, compte tenu des positions de couverture.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a augmenté de 63,1 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAI avant éléments spéciaux pour le semestre a augmenté de 0,3 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'augmentation des autres revenus attribuable principalement à un gain sur cession d'immobilisations corporelles et à une variation positive nette de certains instruments financiers comptabilisés à la juste valeur;
- de l'apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente en raison de la hausse des marges au cours de l'exercice et de la combinaison favorable des activités exercées sur le marché de l'après-vente et des livraisons d'avions; et
- d'une amélioration des marges sur les activités liées aux avions d'occasion.

En partie contrebalancés par :

- une diminution des marges tirées des avions, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series*, contrebalancée en partie par un taux de change favorable du dollar canadien, compte tenu des positions de couverture.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du semestre a augmenté de 35,1 points de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Outillage des programmes ⁽¹⁾	13 \$	130 \$	80 \$	225 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	1	—	2	1
	14 \$	130 \$	82 \$	226 \$
En pourcentage des revenus	2,2 %	17,0 %	6,9 %	16,4 %

Au 30 juin 2017, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions commerciaux⁽³⁾ s'établissait à 2,6 milliards \$, soit une valeur similaire à celle établie au 31 décembre 2016.

⁽¹⁾ Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que le montant versé aux fournisseurs à la livraison des avions pour les coûts de développement acquis qu'ils ont engagés.

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 9 millions \$ respectivement pour le trimestre et de 17 millions \$ pour le semestre clos le 30 juin 2017 (6 millions \$ et 11 millions \$ respectivement pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽³⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions commerciaux totalisaient 298 millions \$ au 30 juin 2017 (299 millions \$ au 31 décembre 2016).

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

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Biréacteurs commerciaux				
CS100	3	1	3	1
CS300	3	—	4	—
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	1	1	1	1
CRJ900	4	15	11	27
CRJ1000	2	2	3	4
Biturbopropulseurs				
Q400	7	8	13	14
	20	27	35	47

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Biréacteurs commerciaux				
CS100	—	75	—	75
CS300	—	52	—	52
Biréacteurs régionaux				
CRJ900	—	17	10	19
Biturbopropulseurs				
Q400	12	15	13	15
	12	159	23	161
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾	0,6	5,9	0,7	3,4

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

Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours du semestre clos le 30 juin 2017 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾
Deuxième trimestre		
Philippine Airlines, Inc. (Philippines)	7 Q400	235 \$
Ethiopian Airlines Enterprise (Éthiopie)	5 Q400	162 \$
Premier trimestre		
CityJet (Irlande)	10 CRJ900	467 \$

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

En juin 2017, nous avons signé une lettre d'intention avec SpiceJet visant 25 avions Q400, assortie de droits d'achat de 25 autres avions Q400. Selon le prix affiché, la lettre d'intention pourrait être évaluée jusqu'à 1,7 milliard \$. Le carnet de commandes au 30 juin 2017 ne tenait pas compte de cette lettre d'intention.

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	30 juin 2017		31 décembre 2016	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
Biréacteurs commerciaux				
<i>CS100</i>	115 ⁽¹⁾	99	118 ⁽¹⁾	99
<i>CS300</i>	231 ⁽¹⁾	133	235 ⁽¹⁾	133
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700</i>	8	—	9	—
<i>CRJ900</i>	25	16	26	18
<i>CRJ1000</i>	14	—	17	—
Biturbopropulseurs				
<i>Q400</i>	31	6	31	12
	424	254	436	262

⁽¹⁾ Le total de 346 commandes comprend 122 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *C Series* au 30 juin 2017 (le total de 353 commandes comprenait 137 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *C Series* au 31 décembre 2016).

Conformément aux ajustements apportés à la cadence de production annoncés antérieurement, les livraisons de biréacteurs régionaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017 ont été moins élevées qu'aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. Nous sommes en bonne voie de réaliser notre prévision d'environ 80 à 85 livraisons d'avions pour l'exercice complet, y compris environ 30 avions de la gamme d'avions *C Series*, la partie inférieure de la fourchette de notre prévision de livraisons pour ce programme.

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2017	2016	Écart
Revenus	426 \$	425 \$	— %
Nouvelles commandes externes	151 \$	105 \$	44 %
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	1,7	1,0	0,7
RAII	33 \$	69 \$	(52) %
Marge RAI	7,7 %	16,2 %	(850) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	33 \$	30 \$	10 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	7,7 %	7,1 %	60 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	42 \$	42 \$	— %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	9,9 %	9,9 %	0 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	3 \$	4 \$	(25) %
Aux	30 juin 2017	31 décembre 2016	
Carnet de commandes externes	99 \$	42 \$	136 %

Principaux faits saillants et événements

- Nous confirmons notre prévision de revenus et révisons notre prévision de marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ à environ 8,0 % pour l'exercice.
- La marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ s'est élevée à 7,7 % pour le trimestre et à 7,6 % depuis le début de l'exercice, une amélioration par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent, attribuable essentiellement à l'augmentation des marges sur les contrats intersectoriels et des ventes de services après-vente.
- Le 1^{er} juillet 2017, Michael Ryan est devenu président, Aérostructures et Services d'ingénierie. M. Ryan, qui occupait auparavant le poste de vice-président et directeur général des installations d'Aérostructures de Bombardier à Belfast, succède à Jean Séguin qui prend sa retraite après une carrière de 36 ans remplie de succès chez Bombardier. M. Ryan relève directement d'Alain Bellemare, président et chef de la direction de Bombardier Inc.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2017

Le tableau ci-après contient une mise à jour de la prévision de rentabilité⁽¹⁾ figurant dans notre rapport financier 2016.

Prévisions figurant dans notre rapport financier 2016	Résultats pour le semestre clos le 30 juin 2017	Mise à jour des prévisions pour 2017 ⁽²⁾
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ supérieure à 8,5 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ de 7,6 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ d'environ 8,0 %.

Aérostructures et Services d'ingénierie est en voie de réaliser sa prévision de revenus pour 2017 d'environ 1,7 milliard \$. Nous révisons la prévision de rentabilité⁽¹⁾ d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'exercice 2017 pour la faire passer à environ 8,0 %, en raison essentiellement du rendement enregistré au premier semestre de l'exercice.

⁽¹⁾ La prévision de rentabilité est fondée sur la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS pour le semestre clos le 30 juin 2017.

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs dans la section Aérostructures et Services d'ingénierie du rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

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

Sur le marché des avions commerciaux, le trafic-passagers et les coefficients d'occupation des sièges sont demeurés solides depuis le début de l'année. Parallèlement, les indicateurs à court terme du marché des biréacteurs d'affaires sont stables. De manière générale, nous gardons confiance dans le potentiel de croissance importante à long terme de l'industrie aéronautique.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Revenus				
Revenus externes	90 \$	109 \$	197 \$	224 \$
Revenus intersectoriels	336	316	617	669
	426	425	814	893
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	42 \$	42 \$	87 \$	91 \$
Amortissement	9	12	25	26
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	33	30	62	65
Éléments spéciaux	—	(39)	—	(19)
RAII	33 \$	69 \$	62 \$	84 \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	7,7 %	7,1 %	7,6 %	7,3 %
Marge RII	7,7 %	16,2 %	7,6 %	9,4 %

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

Revenus

La diminution de 79 millions \$ pour le semestre est attribuable à :

- une baisse des revenus intersectoriels (52 millions \$) principalement attribuable à la diminution du volume d'avions régionaux, contrebalancée en partie par l'augmentation du volume du programme d'avions C *Series* découlant de l'accélération de la cadence de production; et
- une baisse des revenus externes (27 millions \$) principalement attribuable à une diminution du volume de fabrication, en partie contrebalancée par une augmentation des ventes de services après-vente.

Éléments spéciaux

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

Il n'y a eu aucun élément spécial pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017.

Les éléments spéciaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016 représentaient :

- une diminution de l'obligation au titre des avantages de retraite de 43 millions \$. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyons pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite a été reprise au deuxième trimestre; et
- des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement, dont un montant de 20 millions \$ a été comptabilisé au premier trimestre et un montant de 4 millions \$, au deuxième trimestre.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux pour le trimestre a augmenté de 0,6 point de pourcentage essentiellement en raison :

- d'une augmentation des marges tirées des contrats intersectoriels d'avions commerciaux, attribuable à la comptabilisation, au cours de l'exercice précédent, des pertes prévues sur le programme d'avions *C Series*; et
- d'une augmentation des marges tirées des ventes de services après-vente.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des marges tirées des contrats externes.

Compte tenu des incidences des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a diminué de 8,5 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le semestre a augmenté de 0,3 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une augmentation des marges tirées des contrats intersectoriels, attribuable surtout aux taux de change favorables du dollar canadien et de la livre sterling, compte tenu des positions de couverture, ainsi qu'à la comptabilisation, au cours de l'exercice précédent, des pertes prévues sur le programme d'avions *C Series*; et
- d'une augmentation des marges tirées des ventes de services après-vente.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des marges tirées des contrats externes.

Compte tenu des incidences des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du semestre a diminué de 1,8 point de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

Carnet de commandes externes

	30 juin 2017	31 décembre 2016	Aux
	99 \$		42 \$

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Nouvelles commandes externes	151 \$	105 \$	254 \$	204 \$
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	1,7	1,0	1,3	0,9

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2017	2016	Écart
Revenus	1 975 \$	1 964 \$	1 %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,7 \$	2,1 \$	29 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,4	1,1	0,3
RAII	(52) \$	87 \$	(160) %
Marge RAI	(2,6) %	4,4 %	(700) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	161 \$	124 \$	30 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,2 %	6,3 %	190 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	188 \$	149 \$	26 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	9,5 %	7,6 %	190 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	18 \$	29 \$	(38) %
Aux	30 juin 2017	31 décembre 2016	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	32,7 \$	30,1 \$	9 %

Principaux faits saillants et événements

- Nous confirmons nos prévisions de revenus et nous rehaussons nos prévisions pour la marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ qui devrait atteindre environ 8,0 % pour l'exercice.
- La progression de l'exécution de projets clés stimule la croissance des revenus, lesquels ont enregistré une hausse de 3,6 % au deuxième trimestre par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent, compte non tenu de l'incidence des taux de change, et de 4,4 % depuis le début de l'exercice.
- La marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ a augmenté de 1,9 point de pourcentage au deuxième trimestre par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent, atteignant 8,2 % au deuxième trimestre, compte tenu de l'incidence positive des initiatives de transformation. La marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ pour le semestre a atteint 8,1 %.
- Au cours du deuxième trimestre de 2017, nous avons remporté plusieurs commandes importantes en Europe, surtout au R.-U. et en France, portant le ratio de nouvelles commandes sur revenus à 1,4. La majorité de nos nouvelles commandes au deuxième trimestre de 2017 repose sur les plateformes de produits actuelles, ce qui favorise la réutilisation des technologies existantes.
- Des progrès importants ont été réalisés au cours du trimestre visant notre transformation structurelle en cours qui rendra possible la mise en œuvre de la stratégie de spécialisation des sites sur plusieurs années. Des jalons importants ont été franchis avec les conseils de surveillance et les syndicats en Allemagne, en Suisse et en Belgique, ce qui entraînera des ajustements progressifs des effectifs pouvant toucher jusqu'à 2200 postes en Allemagne, 650 en Suisse et 160 en Belgique. Dans le cadre de ces changements organisationnels, des coûts liés à des indemnités de départ de 181 millions \$ et des dépréciations d'actifs de 32 millions \$ ont été comptabilisés comme charges de restructuration au deuxième trimestre dans les éléments spéciaux.

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

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2017

Le tableau ci-après contient une mise à jour de la prévision de rentabilité⁽¹⁾ figurant dans notre rapport financier 2016.

Prévisions figurant dans notre rapport financier 2016	Résultats pour le semestre clos le 30 juin 2017	Mise à jour des prévisions pour 2017 ⁽²⁾
Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ d'environ 7,5 %.	Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ de 8,1 %.	Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ d'environ 8,0 %.

Transport est en voie de réaliser les prévisions de revenus pour 2017 d'environ 8,5 milliards \$. Nous portons notre prévision de rentabilité⁽¹⁾ pour l'exercice à environ 8,0 %, en raison principalement de la forte performance au premier semestre de l'exercice, attribuable à la solide exécution des projets.

⁽¹⁾ La prévision de rentabilité est fondée sur le RAIL avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS pour le semestre clos le 30 juin 2017.

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs dans la section Transport du rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

L'ensemble du marché pertinent et accessible de Transport⁽¹⁾ continue de démontrer un développement positif avec une croissance des commandes en Europe et une évolution stable de celles-ci dans la région Ailleurs dans le monde. En Asie-Pacifique et en Amérique du Nord, le volume des commandes a diminué depuis le début de l'exercice en raison de commandes importantes octroyées en 2016. Selon les prévisions de l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE), l'ensemble du marché ferroviaire pertinent et accessible de Transport devrait croître à un taux moyen annualisé de 3,4 % au cours des cinq prochaines années.⁽²⁾

En Europe, le premier semestre de 2017 a enregistré une hausse du volume de commandes comparativement à la période correspondante de 2016. Dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux, plusieurs commandes d'envergure ont été octroyées, surtout au R.-U. et en France. Depuis le début de l'exercice, le volume de l'ensemble des contrats de service et de signalisation est demeuré stable par rapport à celui de l'année précédente. Des contrats de service ont été conclus principalement en Europe de l'Ouest tandis que les contrats de signalisation importants ont été conclus en Bulgarie, en Pologne et au Danemark. Au deuxième semestre de 2017, des commandes importantes devraient être attribuées en France et en Pologne dans les segments des métros et des véhicules légers sur rail. Dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux, d'autres occasions sont prévues, surtout au R.-U., en Allemagne, en Suisse et en France, tandis que la Pologne, la République tchèque et la Turquie devraient continuer à alimenter la demande en Europe de l'Est dans tous les segments. En Europe de l'Est, le cadre financier européen pour la période de 2014 à 2020 qui définit le plan d'investissement de l'Union européenne devrait favoriser la modernisation prévue du parc et des infrastructures actuelles.

Le volume de commandes nord-américain est en recul par rapport au premier semestre de l'année précédente en raison surtout d'une commande importante octroyée dans le segment des services à Baltimore, aux É.-U., en 2016. Au deuxième trimestre de 2017, plusieurs contrats d'importance moyenne ont été conclus dans les segments des véhicules légers sur rail et des trains de banlieue et des trains régionaux aux É.-U. et au Canada. De plus, des commandes ont été octroyées aux É.-U. dans les segments de la signalisation et des services. Malgré le plus faible volume, une commande importante est prévue aux É.-U. dans le segment des locomotives, ainsi que dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux. Au Canada, des commandes devraient être attribuées surtout dans le segment du transport collectif urbain avec une commande importante de matériel roulant dans le segment des métros. Pour la signalisation et les services, des projets de petite et moyenne taille devraient être attribués en Amérique du Nord. Au Mexique, des investissements de petite taille sont prévus dans le transport collectif urbain pour des solutions de matériel roulant et de signalisation.

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

⁽²⁾ Selon des données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021*, publiée en septembre 2016, qui s'appuie sur 60 pays représentant plus de 95 % du marché ferroviaire mondial.

En Asie-Pacifique, le volume des commandes a diminué au cours du premier semestre de 2017 en raison d'investissements importants conclus en Chine, en Thaïlande et à Taïwan en 2016, pour le prolongement et la modernisation de nouvelles lignes de métro ainsi que de projets d'affaires importants conclus en Australie et en Corée du Sud en 2016. En 2017, le volume a été généré par un nombre important de commandes de petite taille dans tous les segments en Australie, en Chine et en Malaisie. La région devrait continuer à investir massivement dans les applications de transport collectif urbain pour surmonter des enjeux comme les embouteillages et l'urbanisation. Une commande de taille moyenne pour un projet clé en main à Taïwan est prévue au deuxième semestre de 2017. D'autres investissements sont prévus dans le segment des métros en Chine, ainsi que dans le segment des systèmes en Thaïlande et en Chine. Des occasions pour les services sont prévues en Chine et en Australie, tandis que de nouveaux investissements le sont dans le segment de la signalisation en Australie, aux Philippines et à Taïwan.

Dans la région Ailleurs dans le monde, le volume de commandes est demeuré stable par rapport à celui du premier semestre de 2016. Au deuxième trimestre de 2017, une commande importante de locomotives a été octroyée en Égypte, ainsi qu'un contrat de maintenance. D'ici la fin de l'exercice, des contrats devraient être attribués dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux en Argentine et en Israël. D'autres marchés dans la région Ailleurs dans le monde montrent aussi un potentiel de croissance en raison du besoin marqué en solutions de mobilité pour soutenir l'urbanisation rapide, particulièrement en Amérique du Sud et au Moyen-Orient.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Revenus	1 975 \$	1 964 \$	3 898 \$	3 844 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	188 \$	149 \$	365 \$	288 \$
Amortissement	27	25	51	49
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	161	124	314	239
Éléments spéciaux	213	37	232	129
RAII	(52) \$	87 \$	82 \$	110 \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,2 %	6,3 %	8,1 %	6,2 %
Marge RII	(2,6) %	4,4 %	2,1 %	2,9 %

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

Revenus

Les revenus pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017 ont augmenté de respectivement 11 millions \$ et 54 millions \$, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu des incidences négatives des taux de change de respectivement 60 millions \$ et 115 millions \$, les revenus ont augmenté de respectivement 71 millions \$, ou 3,6 %, et 169 millions \$, ou 4,4 %, pour le trimestre et le semestre, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 71 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités pour le matériel roulant en Amérique du Nord attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de métros et de véhicules légers sur rail (87 millions \$); et
- un accroissement des activités de systèmes surtout en Europe, et de signalisation, dans la région Ailleurs dans le monde et en Amérique du Nord (37 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Europe par suite de l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux, de locomotives, de métros et de véhicules légers sur rail, en partie contrebalancé par l'accélération de la production liée à certains contrats de trains pour des lignes intercity et de trains à grande vitesse (40 millions \$); et
- un ralentissement des activités de signalisation en Europe (14 millions \$).

L'augmentation de 169 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le semestre, s'explique principalement par :

- un accroissement des activités pour le matériel roulant en Amérique du Nord attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de véhicules légers sur rail et de métros (182 millions \$); et
- un accroissement des activités de signalisation dans la région Ailleurs dans le monde, en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique et de systèmes en Europe (63 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un ralentissement des activités pour le matériel roulant dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique par suite de l'achèvement de certains contrats de propulsion dans les deux régions et d'un contrat de train à très grande vitesse en Asie-Pacifique (48 millions \$); et
- un ralentissement des activités de systèmes dans la région Ailleurs dans le monde et de signalisation en Europe (40 millions \$).

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017 représentent des coûts liés à des indemnités de départ de respectivement 181 millions \$ et 200 millions \$, surtout liés à notre transformation en Europe. Conformément à ces initiatives, des dépréciations d'actifs d'un montant de 32 millions \$ ont été comptabilisées comme charges de restructuration au deuxième trimestre, tandis que nous mettons en œuvre la stratégie de spécialisation des sites.

Les éléments spéciaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016 représentaient :

- des charges de restructuration de 124 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment, dont un montant de 37 millions \$ a été comptabilisé au deuxième trimestre; et
- une perte de change de 5 millions \$ liée à la réorganisation nécessaire de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport, enregistrée au premier trimestre.

Marge RAIL

La marge RAIL avant éléments spéciaux pour le trimestre a augmenté de 1,9 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- une augmentation de la marge tirée des systèmes, en raison principalement d'une meilleure performance;
- une augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées; et
- une meilleure absorption des charges de vente et d'administration plus faibles, comprenant l'incidence positive des économies réalisées avec la transformation.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de la marge tirée du matériel roulant, surtout attribuable à une combinaison défavorable de contrats.

Compte tenu des incidences des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAIL du trimestre a diminué de 7,0 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAIL avant éléments spéciaux du semestre a augmenté de 1,9 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- une augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées;
- une augmentation de la marge tirée des systèmes, en raison principalement d'une meilleure performance; et
- une meilleure absorption de charges de vente et d'administration plus faibles, comprenant l'incidence positive des économies réalisées avec la transformation.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de la marge tirée du matériel roulant, surtout attribuable à une combinaison défavorable de contrats.

Compte tenu des incidences des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAIL du semestre a diminué de 0,8 point de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent.

Commandes et carnet de commandes

Carnet de commandes

	Aux	
(en milliards de dollars)	30 juin 2017	31 décembre 2016
	32,7 \$	30,1 \$

L'augmentation de 2,6 milliards \$ du carnet de commandes est attribuable au montant de nouvelles commandes supérieur aux revenus (1,0 milliard \$) et au renforcement de certaines devises, surtout l'euro, la livre sterling, le dollar australien et le franc suisse, en regard du dollar américain au 30 juin 2017 par rapport au 31 décembre 2016 (1,6 milliard \$).

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,7 \$	2,1 \$	4,9 \$	3,3 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,4	1,1	1,3	0,9

Les augmentations de respectivement 0,6 milliard \$ et 1,6 milliard \$ des nouvelles commandes au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2017 reflètent plusieurs commandes dans différents segments de produits et différentes régions, particulièrement en Europe, et incluent une incidence négative des taux de change de respectivement 227 millions \$ et 303 millions \$. Nous avons maintenu une position de leader⁽¹⁾ dans notre marché du transport sur rail pertinent et accessible.⁽²⁾

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

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

Les commandes importantes remportées au cours du semestre clos le 30 juin 2017 se présentaient comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Deuxième trimestre					
FirstGroup et MTR	R.-U.	Rames automotrices électriques <i>AVENTRA</i> et Entente de services techniques et de fourniture de pièces	750	Matériel roulant et services	1 100 \$
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) pour le compte du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)	France	Rames automotrices électriques à deux niveaux <i>OMNEO / Regio 2N</i>	664	Matériel roulant	968 \$ ⁽¹⁾
Premier trimestre					
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	France	Conception et construction de voitures intermédiaires, conception des systèmes de climatisation et d'accès des passagers	299	Matériel roulant	395 \$ ⁽²⁾
Zurich Public Transport (VBZ)	Suisse	Tramways <i>FLEXITY</i>	70	Matériel roulant	296 \$
Prasarana Malaysia Berhad	Malaisie	Véhicules <i>INNOVIA</i> Metro 300	108	Matériel roulant	266 \$ ⁽³⁾
Deutsche Bahn AG (DB)	Allemagne	Locomotives <i>TRAXX</i> Voitures interurbaines à deux niveaux <i>TWINDEXX</i> Vario	25 124	Matériel roulant	s. o. ⁽⁴⁾

Au cours du semestre clos le 30 juin 2017, les commandes importantes suivantes ont été octroyées à nos coentreprises et ne font pas partie de notre carnet de commandes :

- En mars 2017, notre coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), dans laquelle nous détenons 50 % des actions, s'est vu octroyer un contrat par China Railway Corp. (CRC) pour fournir 144 voitures de trains à grande vitesse CRH1A-A de nouvelle génération pour le réseau ferroviaire à grande vitesse en pleine évolution de ce pays. La valeur de ce contrat pour 18 rames de huit voitures s'élève à 284 millions \$.
- En mai 2017, notre coentreprise chinoise, Shentong Bombardier (Shanghai) Rail Transit Vehicle Maintenance Co. Ltd. (SHBRT), dans laquelle nous détenons 50 % des actions, s'est vu octroyer deux contrats par Shanghai Shentong Metro Group Co. Ltd. pour fournir des services de révision pendant 10 ans pour 498 voitures de métro exploitées sur les lignes 7 et 9 du métro de Shanghai. Ensemble, la valeur de ces deux contrats s'élève à 158 millions \$.

⁽¹⁾ La valeur du contrat comprend une indexation des prix calculée selon les principes applicables.

⁽²⁾ Contrat signé avec Alstom dans le cadre d'un consortium. La commande est évaluée à 1,22 milliard \$ et seule notre participation est présentée ci-dessus.

⁽³⁾ Contrat signé conjointement avec le partenaire local HARTASUMA SDN BHD. La commande est évaluée à 388 millions \$ et seule notre participation est présentée ci-dessus.

⁽⁴⁾ La valeur du contrat n'a pas été dévoilée.

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a mis en place des facilités d'affacturage selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 980 millions € (1,1 milliard \$) étaient en cours au 30 juin 2017 en vertu de ces facilités (820 millions € (864 millions \$) au 31 décembre 2016). Des créances clients de respectivement 473 millions € (515 millions \$) et 721 millions € (779 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2017 (respectivement 261 millions € (295 millions \$) et 536 millions € (598 millions \$) au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2016).

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, nous maintenons d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente d'avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours du semestre clos le 30 juin 2017. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2016 pour une description de ces arrangements, et à la Note 20, Engagements et éventualités, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes qui pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2016, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels nous faisons face.

Il n'y a pas eu de changement important dans ces risques et incertitudes durant le semestre clos le 30 juin 2017, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 20, Engagements et éventualités, de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications futures de politiques comptables

Instruments financiers

En juillet 2014, l'IASB a terminé le projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, en publiant l'IFRS 9, *Instruments financiers*. L'IFRS 9, *Instruments financiers*, traite du classement et de l'évaluation des actifs et des passifs financiers, et introduit un modèle prospectif de dépréciation fondé sur les pertes attendues de même qu'une approche revue en profondeur de la comptabilité de couverture. Se reporter à la Note 2, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

L'IFRS 9 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018. Nous évaluons actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés. Nous ne croyons pas que la comptabilité de couverture entraînera des écarts importants pour nos secteurs aéronautiques. Dans le cas des contrats à long terme conclus par le secteur Transport, nous continuons d'analyser l'application de la comptabilité de couverture en vertu de la nouvelle norme. Notre analyse préliminaire n'a pas permis de déceler des écarts importants de comptabilisation ou d'évaluation dans le cadre du classement et de l'évaluation.

Comptabilisation des revenus

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, et l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, ainsi que d'autres interprétations connexes. Se reporter à la Note 2, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

La norme s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018. Nous continuons d'évaluer l'incidence de la nouvelle norme sur nos états financiers consolidés.

La majorité des contrats de fabrication et de service à long terme de Transport actuellement comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux devraient répondre aux critères de comptabilisation progressive des revenus. Nous nous attendons à ce que notre méthode de comptabilisation des options des clients change, notamment en ce qui concerne le moment où il est tenu compte des options dans l'évaluation des revenus estimatifs à l'achèvement. Ce changement se traduira par le report de revenus et de marge et par une réduction des capitaux propres à la transition. Nous évaluons actuellement si la nouvelle norme entraînera le report de la comptabilisation des revenus pour certaines contreparties variables, comme l'indexation des prix estimative.

Les revenus tirés de la vente d'avions neufs continueront d'être comptabilisés lorsque l'avion aura été livré.

Nous devons comptabiliser une composante de financement importante à l'égard des commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. Lorsque la nouvelle norme sur les revenus sera adoptée, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients devront être établies selon cette même méthode en ce qui concerne la définition des coûts inévitables pour satisfaire aux conditions du contrat. La Société prévoit définir les coûts inévitables comme les coûts qu'elle ne peut éviter du fait de la conclusion du contrat (ces coûts comprendraient par exemple la répartition des coûts indirects si ceux-ci étaient engagés dans le cadre d'activités nécessaires à l'exécution du contrat). Cette approche, actuellement utilisée pour les contrats à long terme, représenterait un changement de méthode comptable pour les autres contrats et ferait augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires et entraînerait une réduction des capitaux propres à la transition.

Bien que ces changements auront une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et de la marge et entraîneront une réduction des capitaux propres à la transition, il n'en découlera aucun changement touchant le traitement des flux de trésorerie et la trésorerie sera toujours perçue selon les modalités contractuelles.

Nous ferons le point sur notre évaluation au fur et à mesure de nos progrès au cours de l'exercice 2017.

Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. Se reporter à la Note 2, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

L'IFRS 16 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019. Nous évaluons actuellement l'incidence qu'aura l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés. Dans les cas où nous sommes le locataire, nous prévoyons que l'IFRS 16 entraînera la comptabilisation au bilan de la plupart de nos contrats de location qui sont considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela majorera le bilan par la comptabilisation d'un actif lié au droit d'utilisation et d'un passif à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs. La dotation aux amortissements de l'actif lié au droit d'utilisation et la charge d'intérêt de l'obligation locative remplaceront la charge liée aux contrats de location simple.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du semestre clos le 30 juin 2017 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 :

	30 juin 2017	31 décembre 2016	Augmentation
Euro	1,1413	1,0541	8 %
Dollar canadien	0,7677	0,7430	3 %
Livre sterling	1,2971	1,2312	5 %

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

	30 juin 2017	30 juin 2016	Diminution
Euro	1,0981	1,1300	(3) %
Dollar canadien	0,7424	0,7758	(4) %
Livre sterling	1,2789	1,4372	(11) %

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

	30 juin 2017	30 juin 2016	Diminution
Euro	1,0813	1,1157	(3) %
Dollar canadien	0,7490	0,7511	— %
Livre sterling	1,2583	1,4344	(12) %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2017			2016			2015	
	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième
Revenus	4 092 \$	3 576 \$	4 380 \$	3 736 \$	4 309 \$	3 914 \$	5 017 \$	4 138 \$
Résultat net	(296) \$	(31) \$	(259) \$	(94) \$	(490) \$	(138) \$	(677) \$	(4 888) \$
RPA (en dollars)								
De base et dilué	(0,13) \$	(0,02) \$	(0,12) \$	(0,04) \$	(0,24) \$	(0,07) \$	(0,31) \$	(2,20) \$
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	39 \$	2 \$	(141) \$	(10) \$	(83) \$	(34) \$	9 \$	2 \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	0,02 \$	0,00 \$	(0,07) \$	0,00 \$	(0,06) \$	(0,03) \$	0,00 \$	0,00 \$

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 26 juillet 2017

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	3 592 000 000	313 900 549
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	3 592 000 000	1 879 197 506 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

⁽³⁾ Déduction faite de 53 478 358 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI.

Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR, aux UAD et aux UAI au 30 juin 2017

Bons de souscription émis et en cours	205 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	93 815 621
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	64 097 654
Actions classe B à droits de vote limité détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	53 478 358

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

Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2017	2 novembre 2017
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2017	15 février 2018
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2018	26 avril 2018
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2018	26 juillet 2018

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

27 juillet 2017

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

Le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* est présentement à la phase de développement et est susceptible de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

AVENTRA, Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, C Series, CS100, CS300, FLEXITY, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, OMNEO, Primove, Q400, TRAXX et TWINDEXX sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

La version imprimée du présent rapport trimestriel utilise un papier Rolland Enviro100, contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 13 arbres matures, 580 kg de déchets, 1 907 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 12 753 kilomètres parcourus) et 47 335 litres d'eau.

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2017

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	45
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	52
1. MODE DE PRÉSENTATION	52
2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	53
3. INFORMATION SECTORIELLE	55
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	59
5. AUTRES CHARGES (REVENUS)	59
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	60
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	61
8. RÉSULTAT PAR ACTION	62
9. INSTRUMENTS FINANCIERS	63
10. STOCKS	64
11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	65
12. AUTRES ACTIFS	65
13. PROVISIONS	66
14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	67
15. AUTRES PASSIFS	67
16. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	68
17. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	69
18. FACILITÉS DE CRÉDIT	69
19. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	70
20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	74

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

		Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	Notes	2017	2016	2017	2016
Revenus		4 092 \$	4 309 \$	7 668 \$	8 223 \$
Coût des ventes	10	3 656	3 840	6 823	7 328
Marge brute		436	469	845	895
Charges de vente et d'administration		303	301	563	565
R et D	4	62	74	106	134
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(55)	(18)	(87)	(32)
Autres charges (revenus)	5	(38)	6	(29)	(8)
Éléments spéciaux	6	287	357	310	431
RAII		(123)	(251)	(18)	(195)
Charges de financement	7	194	187	333	355
Revenus de financement	7	(12)	(11)	(22)	(19)
RAI		(305)	(427)	(329)	(531)
Impôts sur le résultat		(9)	63	(2)	97
Résultat net		(296) \$	(490) \$	(327) \$	(628) \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(289) \$	(531) \$	(317) \$	(692) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		(7)	41	(10)	64
		(296) \$	(490) \$	(327) \$	(628) \$
RPA (en dollars)	8				
De base et dilué		(0,13) \$	(0,24) \$	(0,15) \$	(0,32) \$

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

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Résultat net	(296) \$	(490) \$	(327) \$	(628) \$
AERG				
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net				
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie				
Incidence des fluctuations de taux de change	(1)	(1)	(5)	(7)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	101	(3)	94	127
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	30	81	90	190
Impôts sur le résultat	(17)	(19)	(29)	(75)
	113	58	150	235
Actifs financiers DAV				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	(1)	1	1	5
ECC				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	(48)	(46)	(15)	(121)
Éléments jamais reclassés en résultat net				
Avantages de retraite				
Réévaluation des régimes à prestations définies	(18)	(562)	(79)	(1 171)
Impôts sur le résultat	(23)	67	(24)	73
	(41)	(495)	(103)	(1 098)
Total des AERG	23	(482)	33	(979)
Total du résultat global	(273) \$	(972) \$	(294) \$	(1 607) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(339) \$	(1 002) \$	(380) \$	(1 661) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	66	30	86	54
	(273) \$	(972) \$	(294) \$	(1 607) \$

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(Non audités)

Aux

(en millions de dollars américains)

	Notes	30 juin 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 217 \$	3 384 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 340	1 291	1 473
Stocks	10	6 699	5 844	6 978
Autres actifs financiers	11	416	336	450
Autres actifs	12	466	441	484
Actifs courants		11 138	11 296	12 105
Immobilisations corporelles		1 932	1 949	2 061
Outils des programmes aéronautiques		5 725	5 174	3 975
Goodwill		1 978	1 855	1 978
Impôts sur le résultat différés		687	705	761
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		434	332	356
Autres actifs financiers	11	954	915	870
Autres actifs	12	547	600	797
Actifs non courants		12 257	11 530	10 798
		23 395 \$	22 826 \$	22 903 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		3 926 \$	3 239 \$	4 040 \$
Provisions	13	942	822	1 108
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		1 612	1 539	1 408
Avances sur programmes aéronautiques		1 399	1 550	2 002
Autres passifs financiers	14	475	608	991
Autres passifs	15	2 208	2 175	2 274
Passifs courants		10 562	9 933	11 823
Provisions	13	1 424	1 444	918
Avances sur programmes aéronautiques		1 486	1 535	1 534
Dette à long terme		8 785	8 738	8 908
Avantages de retraite		2 805	2 647	2 159
Autres passifs financiers	14	1 148	999	619
Autres passifs	15	1 010	1 019	996
Passifs non courants		16 658	16 382	15 134
		27 220	26 315	26 957
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(5 739)	(5 243)	(4 067)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		1 914	1 754	13
		(3 825)	(3 489)	(4 054)
		23 395 \$	22 826 \$	22 903 \$
Engagements et éventualités	20			

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 mars 2017	347 \$	2 152 \$	73 \$	(5 019) \$	(2 831) \$	137 \$	8 \$	(86) \$	(142) \$	(5 361) \$	1 806 \$	(3 555) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(289)	—	—	—	—	—	(289)	(7)	(296)
AERG	—	—	—	—	(32)	—	(1)	111	(128)	(50)	73	23
	—	—	—	(289)	(32)	—	(1)	111	(128)	(339)	66	(273)
Dividendes	—	—	—	(6)	—	—	—	—	—	(6)	—	(6)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9	—	9
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(42)	—	—	—	—	—	(42)	42	—
Au 30 juin 2017	347 \$	2 152 \$	73 \$	(5 356) \$	(2 863) \$	146 \$	7 \$	25 \$	(270) \$	(5 739) \$	1 914 \$	(3 825) \$
Au 31 mars 2016	347 \$	2 195 \$	10 \$	(4 385) \$	(2 683) \$	109 \$	11 \$	(198) \$	(124) \$	(4 718) \$	1 276 \$	(3 442) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(531)	—	—	—	—	—	(531)	41	(490)
AERG	—	—	—	—	(495)	—	1	58	(35)	(471)	(11)	(482)
	—	—	—	(531)	(495)	—	1	58	(35)	(1 002)	30	(972)
Émission de bons de souscription ⁽¹⁾	—	—	30	—	—	—	—	—	—	30	—	30
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	243	—	—	—	—	—	243	222	465
Dividendes	—	—	—	(6)	—	—	—	—	—	(6)	—	(6)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	7	—	—	—	7	—	7
Au 30 juin 2016	347 \$	2 195 \$	40 \$	(4 679) \$	(3 178) \$	116 \$	12 \$	(140) \$	(159) \$	(5 446) \$	1 528 \$	(3 918) \$

⁽¹⁾ Relatif à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec le 30 juin 2016.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les semestres clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG			Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)	
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC			Total
Au 31 décembre 2016	347 \$	2 152 \$	73 \$	(4 905) \$	(2 772) \$	128 \$	6 \$	(123) \$	(149) \$	(5 243) \$	1 754 \$	(3 489) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(317)	—	—	—	—	—	(317)	(10)	(327)
AERG	—	—	—	—	(91)	—	1	148	(121)	(63)	96	33
	—	—	—	(317)	(91)	—	1	148	(121)	(380)	86	(294)
Dividendes	—	—	—	(12)	—	—	—	—	—	(12)	—	(12)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(48)	(48)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	18	—	—	—	18	—	18
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(122)	—	—	—	—	—	(122)	122	—
Au 30 juin 2017	347 \$	2 152 \$	73 \$	(5 356) \$	(2 863) \$	146 \$	7 \$	25 \$	(270) \$	(5 739) \$	1 914 \$	(3 825) \$
Au 1 ^{er} janvier 2016	347 \$	2 195 \$	— \$	(4 219) \$	(2 080) \$	106 \$	7 \$	(375) \$	(48) \$	(4 067) \$	13 \$	(4 054) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(692)	—	—	—	—	—	(692)	64	(628)
AERG	—	—	—	—	(1 098)	—	5	235	(111)	(969)	(10)	(979)
	—	—	—	(692)	(1 098)	—	5	235	(111)	(1 661)	54	(1 607)
Émission de bons de souscription ⁽¹⁾	—	—	40	—	—	—	—	—	—	40	—	40
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	243	—	—	—	—	—	243	1 503	1 746
Dividendes	—	—	—	(11)	—	—	—	—	—	(11)	—	(11)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(42)	(42)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	10
Au 30 juin 2016	347 \$	2 195 \$	40 \$	(4 679) \$	(3 178) \$	116 \$	12 \$	(140) \$	(159) \$	(5 446) \$	1 528 \$	(3 918) \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse le 11 février 2016 dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec le 30 juin 2016.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

(Non audités)

(en millions de dollars américains)

	Notes	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2017	2016	2017	2016
Activités opérationnelles					
Résultat net		(296) \$	(490) \$	(327) \$	(628) \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement		78	98	156	187
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	5, 6	43	—	43	—
Impôts sur le résultat différés		8	(52)	5	(56)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	5	(28)	(4)	(30)	(11)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(55)	(18)	(87)	(32)
Charge à base d'actions	16	9	7	18	10
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		1	34	3	80
Variation nette des soldes hors caisse	17	59	267	(279)	(164)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(181)	(158)	(498)	(614)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(443)	(341)	(724)	(649)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		54	9	59	23
Autres		(6)	4	22	1
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(395)	(328)	(643)	(625)
Activités de financement					
Produit net de l'émission de dette à long terme		—	1	—	1
Remboursement de dette à long terme		(8)	(39)	(17)	(47)
Variation nette des emprunts à court terme	14	(53)	111	54	111
Dividendes versés ⁽¹⁾		(4)	(4)	(8)	(8)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle, nette des coûts de transaction ⁽²⁾		—	466	—	1 932
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		—	—	(48)	(42)
Autres		(38)	(12)	(28)	(23)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(103)	523	(47)	1 924
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		9	(60)	21	(69)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(670)	(23)	(1 167)	616
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		2 887	3 359	3 384	2 720
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		2 217 \$	3 336 \$	2 217 \$	3 336 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		161 \$	99 \$	297 \$	274 \$
Impôts sur le résultat		19 \$	22 \$	32 \$	57 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		5 \$	5 \$	11 \$	10 \$
Impôts sur le résultat		11 \$	2 \$	13 \$	4 \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions privilégiées.

⁽²⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse le 11 février 2016 dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec le 30 juin 2016.

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

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

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2017

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

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

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB. Les états financiers consolidés intermédiaires appliquent les mêmes politiques comptables que les états financiers consolidés annuels les plus récents. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés audités et les notes inclus dans le rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2016.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017 a été autorisée par le conseil d'administration le 27 juillet 2017.

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

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

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

	Taux de change aux		
	30 juin 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Euro	1,1413	1,0541	1,0887
Dollar canadien	0,7677	0,7430	0,7202
Livre sterling	1,2971	1,2312	1,4833

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		Taux de change moyens pour les semestres clos les	
	30 juin 2017	30 juin 2016	30 juin 2017	30 juin 2016
Euro	1,0981	1,1300	1,0813	1,1157
Dollar canadien	0,7424	0,7758	0,7490	0,7511
Livre sterling	1,2789	1,4372	1,2583	1,4344

2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

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

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

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

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

L'IFRS 9 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés. La Société ne croit pas que la comptabilité de couverture entraînera des écarts importants pour les secteurs aéronautiques. Dans le cas des contrats à long terme conclus par le secteur Transport, la Société continue d'analyser l'application de la comptabilité de couverture en vertu de la nouvelle norme. L'analyse préliminaire de la Société n'a pas permis de déceler des écarts importants de comptabilisation ou d'évaluation dans le cadre du classement et de l'évaluation.

Comptabilisation des revenus

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, et l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, ainsi que d'autres interprétations connexes. Selon le principe de base de l'IFRS 15, une entité doit comptabiliser ses revenus afin de refléter le transfert des biens ou services promis aux clients pour un montant correspondant à la contrepartie que l'entité s'attend à recevoir en échange de ces biens ou services. Les revenus sont comptabilisés lorsque, ou à mesure que, le client obtient le contrôle des biens ou services.

La norme s'appliquera à la Société à compter du 1^{er} janvier 2018, et, par conséquent, l'IFRS 15 sera adoptée au premier trimestre de 2018. La Société retraitera alors ses résultats de 2017, avec un ajustement aux capitaux propres d'ouverture du 1^{er} janvier 2017.

La Société continue d'évaluer l'incidence de la nouvelle norme sur ses résultats financiers consolidés.

La majorité des contrats de fabrication et de service à long terme de Transport actuellement comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux devraient répondre aux critères de comptabilisation progressive des revenus. La Société s'attend à ce que sa méthode de comptabilisation des options des clients change, notamment en ce qui concerne le moment où il est tenu compte des options dans l'évaluation des revenus estimatifs à l'achèvement. Ce changement se traduira par le report de revenus et de marge et par une réduction des capitaux propres à la transition. La Société évalue actuellement si la nouvelle norme entraînera le report de la comptabilisation des revenus pour certaines contreparties variables, comme l'indexation des prix estimative.

Les revenus tirés de la vente d'avions neufs continueront d'être comptabilisés lorsque l'avion aura été livré.

La Société devra comptabiliser une composante de financement importante à l'égard des commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. Lorsque la nouvelle norme sur les revenus sera adoptée, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients devront être établies selon cette même méthode en ce qui concerne la définition des coûts inévitables pour satisfaire aux conditions du contrat. La Société prévoit définir les coûts inévitables comme les coûts qu'elle ne peut éviter du fait de la conclusion du contrat (ces coûts comprendraient par exemple la répartition des coûts indirects si ceux-ci étaient engagés dans le cadre d'activités nécessaires à l'exécution du contrat). Cette approche, actuellement utilisée pour les contrats à long terme, représenterait un changement de méthode comptable pour les autres contrats et ferait augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires et entraînerait une réduction des capitaux propres à la transition.

Bien que ces changements auront une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et de la marge et entraîneront une réduction des capitaux propres à la transition, aucun changement touchant le traitement des flux de trésorerie ne sera apporté et la trésorerie sera toujours perçue selon les modalités contractuelles.

La Société fera le point sur son évaluation au fur et à mesure de ses progrès au cours de l'exercice 2017.

Contrats de location

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

L'IFRS 16 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019. La Société évalue actuellement l'incidence qu'aura l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés. Dans les cas où la Société est le locataire, la Société prévoit que l'IFRS 16 entraînera la comptabilisation au bilan de la plupart de ses contrats de location qui sont considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela majorera le bilan par la comptabilisation d'un actif lié au droit d'utilisation et d'un passif à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs. La dotation aux amortissements de l'actif lié au droit d'utilisation et la charge d'intérêt de l'obligation locative remplaceront la charge liée aux contrats de location simple.

3. INFORMATION SECTORIELLE

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

Avions d'affaires

Leader mondial en matière de conception, fabrication et service après-vente de trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands.

Avions commerciaux

Avions commerciaux conçoit et fabrique des avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 60 à 150 sièges, y compris les biturbopropulseurs *Q400*, la gamme de biréacteurs régionaux *CRJ Series* ainsi que les biréacteurs de grande ligne *C Series* entièrement nouveaux. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges.

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

Transport offre la gamme la plus complète de produits et services de l'industrie du rail et couvre tout l'éventail des solutions ferroviaires, allant des trains complets aux sous-systèmes, en passant par des services, de l'intégration de systèmes, de la signalisation et des solutions de mobilité électrique.

Siège social et élimination

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

L'information sectorielle est préparée en utilisant les mêmes politiques comptables que celles décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2016.

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

Trimestre clos le 30 juin 2017						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	1 973 \$	1 386 \$	641 \$	90 \$	2 \$	4 092 \$
Revenus intersectoriels	2	—	(1)	336	(337)	—
Total des revenus	1 975	1 386	640	426	(335)	4 092
RAI avant éléments spéciaux						
	161	123	(86)	33	(67)	164
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	213	28	1	—	45	287
RAI	(52) \$	95 \$	(87) \$	33 \$	(112) \$	(123)
Charges de financement						194
Revenus de financement						(12)
RAI						(305)
Impôts sur le résultat						(9)
Résultat net						(296) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	30 \$	16 \$	10 \$	— \$	6 \$	62 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	18 \$	373 \$	(14) \$	3 \$	9 \$	389 \$
Amortissement	27 \$	25 \$	16 \$	9 \$	1 \$	78 \$
Charges de dépréciation des immobilisations incorporelles	— \$	— \$	5 \$	— \$	— \$	5 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽¹⁾	32 \$	— \$	— \$	— \$	6 \$	38 \$

Trimestre clos le 30 juin 2016						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	1 962 \$	1 472 \$	764 \$	109 \$	2 \$	4 309 \$
Revenus intersectoriels	2	1	—	316	(319)	—
Total des revenus	1 964	1 473	764	425	(317)	4 309
RAI avant éléments spéciaux						
	124	98	(103)	30	(43)	106
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	37	(114)	483	(39)	(10)	357
RAI	87 \$	212 \$	(586) \$	69 \$	(33) \$	(251)
Charges de financement						187
Revenus de financement						(11)
RAI						(427)
Impôts sur le résultat						63
Résultat net						(490) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	27 \$	34 \$	6 \$	2 \$	5 \$	74 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	29 \$	162 \$	137 \$	4 \$	— \$	332 \$
Amortissement	25 \$	48 \$	13 \$	12 \$	— \$	98 \$

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

⁽²⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement, pour plus de détails.

⁽³⁾ D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

Semestre clos le 30 juin 2017						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	3 895 \$	2 393 \$	1 180 \$	197 \$	3 \$	7 668 \$
Revenus intersectoriels	3	—	—	617	(620)	—
Total des revenus	3 898	2 393	1 180	814	(617)	7 668
RAII avant éléments spéciaux						
	314	200	(141)	62	(143)	292
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	232	31	2	—	45	310
RAII	82 \$	169 \$	(143) \$	62 \$	(188) \$	(18)
Charges de financement						333
Revenus de financement						(22)
RAI						(329)
Impôts sur le résultat						(2)
Résultat net						(327) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	49 \$	27 \$	19 \$	1 \$	10 \$	106 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	24 \$	581 \$	61 \$	11 \$	(12) \$	665 \$
Amortissement	51 \$	45 \$	34 \$	25 \$	1 \$	156 \$
Charges de dépréciation des immobilisations incorporelles	— \$	— \$	5 \$	— \$	— \$	5 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽¹⁾	32 \$	— \$	— \$	— \$	6 \$	38 \$

Semestre clos le 30 juin 2016						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	3 841 \$	2 775 \$	1 380 \$	224 \$	3 \$	8 223 \$
Revenus intersectoriels	3	1	—	669	(673)	—
Total des revenus	3 844	2 776	1 380	893	(670)	8 223
RAII avant éléments spéciaux						
	239	185	(169)	65	(84)	236
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	129	(109)	483	(19)	(53)	431
RAII	110 \$	294 \$	(652) \$	84 \$	(31) \$	(195)
Charges de financement						355
Revenus de financement						(19)
RAI						(531)
Impôts sur le résultat						97
Résultat net						(628) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	50 \$	60 \$	12 \$	4 \$	8 \$	134 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	52 \$	315 \$	250 \$	8 \$	1 \$	626 \$
Amortissement	49 \$	73 \$	39 \$	26 \$	— \$	187 \$

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

⁽²⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement, pour plus de détails.

⁽³⁾ D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

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

	30 juin 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Actifs			
Total des actifs	23 395 \$	22 826 \$	22 903 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 217	3 384	2 720
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	49	41	56
Impôts sur le résultat différés	687	705	761
Actifs sectoriels	20 442	18 696	19 366
Passifs			
Total des passifs	27 220	26 315	26 957
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	138	141	154
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	214	222	224
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	8 807	8 769	8 979
Passifs sectoriels	18 061 \$	17 183 \$	17 600 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	223 \$	(33) \$	354 \$
Avions d'affaires	2 005 \$	1 448 \$	395 \$
Avions commerciaux	560 \$	434 \$	467 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	158 \$	142 \$	434 \$
Siège social et élimination	(565) \$	(478) \$	116 \$

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres crédateurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

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

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Coûts de R et D	419 \$	665 \$	662 \$	952 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(379)	(630)	(595)	(888)
	40	35	67	64
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	22	39	39	70
	62 \$	74 \$	106 \$	134 \$

5. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	(28) \$	(4) \$	(30) \$	(11) \$
Dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽¹⁾	5	—	5	—
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽²⁾	(14)	13	(4)	5
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽¹⁾	2	(3)	3	(2)
Autres	(3)	—	(3)	—
	(38) \$	6 \$	(29) \$	(8) \$

⁽¹⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

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

6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Charges de restructuration ⁽¹⁾	218 \$	44 \$	241 \$	156 \$
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts ⁽²⁾	45	—	45	—
Renégociation d'une entente commerciale ⁽³⁾	35	—	35	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁴⁾	(11)	(54)	(11)	(54)
Provision pour contrats déficitaires – Programme d'avions <i>C Series</i> ⁽⁵⁾	—	492	—	492
Obligation au titre des avantages de retraite ⁽⁶⁾	—	(139)	—	(139)
Litige fiscal ⁽⁷⁾	—	40	—	40
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport ⁽⁸⁾	—	—	—	(38)
Coûts de transaction ⁽⁹⁾	—	—	—	8
Incidences fiscales des éléments spéciaux	(8)	(3)	(9)	(13)
	279 \$	380 \$	301 \$	452 \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAIL	287 \$	357 \$	310 \$	431 \$
Charges de financement – Charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽⁷⁾	—	26	—	26
Charges de financement – Coûts de transaction ⁽⁹⁾	—	—	—	8
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux	(8)	(3)	(9)	(13)
	279 \$	380 \$	301 \$	452 \$

⁽¹⁾ Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017, représente des indemnités de départ de respectivement 188 millions \$ et 211 millions \$, en partie compensées par des gains de compression de 2 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 32 millions \$, ces éléments étant liés aux mesures de restructuration annoncées antérieurement. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016, représente des charges de restructuration de respectivement 48 millions \$ et 173 millions \$ et des gains de compression de respectivement 4 millions \$ et 17 millions \$ ayant trait aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.

⁽²⁾ À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé, au deuxième trimestre de 2017, une dépréciation des stocks de 22 millions \$, des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 6 millions \$ et une provision pour contrat de 17 millions \$. *Primove* offre des solutions de mobilité électrique pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route.

⁽³⁾ Une provision a été constituée au deuxième trimestre de 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.

⁽⁴⁾ Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 11 millions \$ au trimestre clos le 30 juin 2017 (54 millions \$ au trimestre clos le 30 juin 2016). La diminution des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.

⁽⁵⁾ Représente une provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016.

⁽⁶⁾ La Société avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que la Société ne prévoyait pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à sa pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 139 millions \$ a été reprise.

⁽⁷⁾ Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.

⁽⁸⁾ Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille nécessaire pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.

⁽⁹⁾ Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco.

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Charges de financement				
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	19 \$	17 \$	38 \$	34 \$
Désactualisation d'autres passifs financiers	15	13	28	27
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	41	7	28	13
Désactualisation des provisions	5	2	10	5
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	4	11	8	16
Variation des taux d'actualisation des provisions	—	3	3	12
Litige fiscal ⁽²⁾	—	26	—	26
Coûts de transaction ⁽³⁾	—	—	—	8
Autres	19	19	32	31
	103	98	147	172
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	91	89	186	183
	194 \$	187 \$	333 \$	355 \$
Revenus de financement				
Variations des taux d'actualisation des provisions	(2) \$	— \$	— \$	— \$
Autres	(3)	—	(5)	(4)
	(5)	—	(5)	(4)
Revenu tiré des placements dans des titres	(2)	(5)	(7)	(5)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(3)	(3)	(6)	(5)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(2)	(3)	(4)	(5)
	(7)	(11)	(17)	(15)
	(12) \$	(11) \$	(22) \$	(19) \$

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

⁽²⁾ Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽³⁾ Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 44 millions \$ et 82 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017, selon un taux moyen de capitalisation de respectivement 6,20 % et 6,08 % (respectivement 33 millions \$ et 59 millions \$, selon un taux moyen de 5,57 % et 5,35 % pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

8. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)				
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(289) \$	(531) \$	(317) \$	(692) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(6)	(6)	(12)	(11)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(295) \$	(537) \$	(329) \$	(703) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 194 862	2 222 874	2 194 854	2 222 942
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI, des bons de souscription et de l'option de conversion	—	—	—	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 194 862	2 222 874	2 194 854	2 222 942
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,13) \$	(0,24) \$	(0,15) \$	(0,32) \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de respectivement 352 112 125 et 352 692 200 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017 (respectivement 224 809 781 et 189 228 287 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse, car le droit à un rendement minimum était supérieur à la quote-part de la Caisse du résultat net de BT Holdco après conversion en supposant que Transport n'atteigne pas ses cibles de performance. L'obligation de la Société de financer la SCACS au moyen de l'émission d'unités supplémentaires n'a pas d'effet dilutif étant donné que le prix de souscription se rapproche de la juste valeur des capitaux propres devant être acquis.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net					Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV	Coût amorti ⁽¹⁾	DDRC		
30 juin 2017							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 217 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 217 \$	2 217 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 340	—	1 340	1 340
Autres actifs financiers	223	211	349	318	269	1 370	1 408
	2 440 \$	211 \$	349 \$	1 658 \$	269 \$	4 927 \$	4 965 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	9 \$	s. o.	3 917 \$	— \$	3 926 \$	3 926 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 807	—	8 807	9 064
Autres passifs financiers	287	130	s. o.	953	231	1 601	1 643
	287 \$	139 \$	s. o.	13 677 \$	231 \$	14 334 \$	14 633 \$
31 décembre 2016							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 384 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 291	—	1 291	1 291
Autres actifs financiers	144	227	374	310	196	1 251	1 272
	3 528 \$	227 \$	374 \$	1 601 \$	196 \$	5 926 \$	5 947 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 233 \$	— \$	3 239 \$	3 239 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 769	—	8 769	8 624
Autres passifs financiers	259	141	s. o.	808	368	1 576	1 616
	259 \$	147 \$	s. o.	12 810 \$	368 \$	13 584 \$	13 479 \$
1^{er} janvier 2016							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 720 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 473	—	1 473	1 473
Autres actifs financiers	13	230	348	380	349	1 320	1 326
	2 733 \$	230 \$	348 \$	1 853 \$	349 \$	5 513 \$	5 519 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	1 \$	s. o.	4 039 \$	— \$	4 040 \$	4 040 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 979	—	8 979	6 767
Autres passifs financiers	41	135	s. o.	702	661	1 539	1 426
	41 \$	136 \$	s. o.	13 720 \$	661 \$	14 558 \$	12 233 \$

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

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

s. o. : sans objet

10. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 juin 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Programmes aéronautiques	3 200 \$	3 187 \$	4 215 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	8 115	6 995	7 064
Moins : avances et facturations progressives	(6 067)	(5 457)	(5 490)
	2 048	1 538	1 574
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	488	221	223
Moins : avances et facturations progressives	(55)	(6)	(17)
	433	215	206
Produits finis ⁽¹⁾	1 018	904	983
	6 699 \$	5 844 \$	6 978 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 8 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 12 avions d'occasion, totalisant 245 millions \$ au 30 juin 2017 (1 avion neuf et 12 avions d'occasion, totalisant 67 millions \$ au 31 décembre 2016 et 4 avions neufs et 54 avions d'occasion, totalisant 279 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

Au 30 juin 2017, les produits finis comprenaient un montant de néant d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (19 millions \$ au 31 décembre 2016 et 81 millions \$ au 1^{er} janvier 2016). 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 respectivement 3496 millions \$ et 6442 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017 (respectivement 3473 millions \$ et 6796 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016). Ces montants comprennent une moins-value de respectivement 120 millions \$ et 199 millions \$ et une reprise de moins-value de respectivement 6 millions \$ et 14 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017 (une moins-value de respectivement 82 millions \$ et 111 millions \$ et une reprise de moins-value de néant pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016).

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017, des stocks de 22 millions \$ ont été comptabilisés à titre d'éléments spéciaux à la suite de la dépréciation des actifs de *Primove*. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des paiements consentis par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des stocks liés aux contrats à long terme (contrats de production) et s'élevaient à 515 millions € (588 millions \$) au 30 juin 2017 (471 millions € (496 millions \$) au 31 décembre 2016 et 334 millions € (364 millions \$) au 1^{er} janvier 2016). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme connexes.

11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Instruments financiers dérivés	492 \$	340 \$	362 \$
Placements dans des titres ⁽¹⁾⁽²⁾	352	380	359
Créances sur contrats à long terme	243	231	298
Placements dans des structures de financement ⁽¹⁾	212	211	197
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽¹⁾	49	64	81
Encaisse affectée	7	10	11
Autres	15	15	12
	1 370 \$	1 251 \$	1 320 \$
Dont la tranche courante	416 \$	336 \$	450 \$
Dont la tranche non courante	954	915	870
	1 370 \$	1 251 \$	1 320 \$

⁽¹⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 3 millions \$ de placements dans des titres et 48 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 30 juin 2017 (respectivement 2 millions \$, 6 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2016 et respectivement 2 millions \$, 11 millions \$ et 46 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

⁽²⁾ Comprennent 51 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 30 juin 2017 (78 millions \$ au 31 décembre 2016 et 80 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

12. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	272 \$	300 \$	341 \$
Taxe de vente et autres taxes	233	238	244
Charges payées d'avance	151	145	174
Avantages de retraite	122	124	251
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	99	112	114
Charges de financement différées	50	51	72
Impôts sur le résultat à recevoir	49	41	56
Autres	37	30	29
	1 013 \$	1 041 \$	1 281 \$
Dont la tranche courante	466 \$	441 \$	484 \$
Dont la tranche non courante	547	600	797
	1 013 \$	1 041 \$	1 281 \$

13. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit, pour les trimestres et les semestres clos les 30 juin :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2016	670 \$	562 \$	111 \$	923 \$	2 266 \$
Additions	53	2	24 ⁽²⁾	28	107
Utilisation	(44)	(11)	(42)	(115)	(212)
Reprises	(14)	—	(2)	(1)	(17)
Charge de désactualisation	—	2	—	3	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	—	—	5	5
Incidence des fluctuations de taux de change	9	—	3	1	13
Solde au 31 mars 2017	674 \$	555 \$	94 \$	844 \$	2 167 \$
Additions	50	—	188 ⁽²⁾	72 ⁽³⁾	310
Utilisation	(33)	(6)	(25)	(36)	(100)
Reprises	(22)	(3)	—	(29) ⁽⁴⁾	(54)
Charge de désactualisation	1	2	—	2	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(2)	—	—	(2)
Incidence des fluctuations de taux de change	21	—	14	5	40
Solde au 30 juin 2017	691 \$	546 \$	271 \$	858 \$	2 366 \$
Dont la tranche courante	536 \$	68 \$	192 \$	146 \$	942 \$
Dont la tranche non courante	155	478	79	712	1 424
	691 \$	546 \$	271 \$	858 \$	2 366 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	725 \$	670 \$	66 \$	565 \$	2 026 \$
Additions	53	—	126 ⁽²⁾	10	189
Utilisation	(51)	(3)	(15)	(1)	(70)
Reprises	(10)	(22)	(2)	(56)	(90)
Charge de désactualisation	—	3	—	—	3
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	8	—	—	9
Incidence des fluctuations de taux de change	15	—	2	1	18
Solde au 31 mars 2016	733 \$	656 \$	177 \$	519 \$	2 085 \$
Additions	56	2	49 ⁽²⁾	545 ⁽⁵⁾	652
Utilisation	(55)	(7)	(25)	(34)	(121)
Reprises	(43)	—	(4)	(56) ⁽⁴⁾	(103)
Charge de désactualisation	1	1	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	3	—	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(12)	—	(6)	(1)	(19)
Solde au 30 juin 2016	680 \$	655 \$	191 \$	973 \$	2 499 \$
Dont la tranche courante	531 \$	75 \$	190 \$	277 \$	1 073 \$
Dont la tranche non courante	149	580	1	696	1 426
	680 \$	655 \$	191 \$	973 \$	2 499 \$

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

⁽²⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les additions liées aux charges de restructuration.

⁽³⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la renégociation d'une entente commerciale et sur l'addition liée à la charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts.

⁽⁴⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*.

⁽⁵⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la provision pour contrats déficitaires du programme d'avions *C Series* et sur l'addition liée à la provision pour litige fiscal.

14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Instruments financiers dérivés	518 \$	627 \$	702 \$
Avances gouvernementales remboursables	491	395	411
Coûts non récurrents des fournisseurs	346	351	20
Incitatifs à la location	130	141	135
Emprunts à court terme ⁽¹⁾	57	—	—
Tranche courante de la dette à long terme	22	31	71
Obligations au titre des transactions de cession-bail	—	25	133
Autres	59	37	138
	1 623 \$	1 607 \$	1 610 \$
Dont la tranche courante	475 \$	608 \$	991 \$
Dont la tranche non courante	1 148	999	619
	1 623 \$	1 607 \$	1 610 \$

⁽¹⁾ A trait aux montants prélevés en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (730 millions \$). Voir également la Note 18 – Facilités de crédit.

15. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	688 \$	579 \$	606 \$
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	647	650	606
Avantages du personnel	629	652	647
Revenus différés	479	422	397
Impôts sur le résultat à payer	214	222	224
Autres taxes à payer	97	163	212
Autres	464	506	578
	3 218 \$	3 194 \$	3 270 \$
Dont la tranche courante	2 208 \$	2 175 \$	2 274 \$
Dont la tranche non courante	1 010	1 019	996
	3 218 \$	3 194 \$	3 270 \$

16. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

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

	Trimestres clos les 30 juin					
	2017			2016		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	39 121 351	2 677 843	21 709 319	15 299 251	4 654 619	22 492 023
Attribuées	1 545 263	—	—	—	—	1 071 165
Exercées	—	—	—	(65 790)	(161 880)	—
Annulées	(602 984)	—	(353 138)	(150 153)	(466 140)	(360 077)
Solde à la fin de la période	40 063 630	2 677 843 ⁽¹⁾	21 356 181	15 083 308	4 026 599 ⁽¹⁾	23 203 111

	Semestres clos les 30 juin					
	2017			2016		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	39 324 712	2 677 843	22 058 924	15 627 217	4 883 829	22 332 682
Attribuées	2 182 285	—	—	—	—	1 659 631
Exercées	—	—	—	(65 790)	(248 883)	—
Annulées	(1 443 367)	—	(702 743)	(478 119)	(608 347)	(789 202)
Solde à la fin de la période	40 063 630	2 677 843 ⁽¹⁾	21 356 181	15 083 308	4 026 599 ⁽¹⁾	23 203 111

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 260 639 UAD étaient acquis au 30 juin 2017 (1 362 817 au 30 juin 2016).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à 5 millions \$ et à 11 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2017 (4 millions \$ et 6 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2016).

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
	Solde au début de la période	97 258 265	74 801 926	97 039 186
Attribuées	571 158	1 595 772	1 927 765	2 662 979
Annulées	(1 465 802)	(1 829 657)	(2 472 600)	(2 442 144)
Échues	(2 548 000)	(996 000)	(2 678 730)	(996 000)
Solde à la fin de la période	93 815 621	73 572 041	93 815 621	73 572 041

Une charge de rémunération de 4 millions \$ et de 7 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2017 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (3 millions \$ et 4 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016).

17. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2017	2016	2017	2016
Créances clients et autres débiteurs	(123) \$	5 \$	(5) \$	225 \$
Stocks	(209)	283	(791)	164
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(22)	(154)	34	(165)
Autres actifs	25	129	30	190
Fournisseurs et autres créditeurs	311	(155)	620	(438)
Provisions	162	432	51	473
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	200	(111)	10	(84)
Avances sur programmes aéronautiques	(238)	37	(200)	(112)
Passif lié aux avantages de retraite	(19)	(148)	(6)	(241)
Autres passifs	(28)	(51)	(22)	(176)
	59 \$	267 \$	(279) \$	(164) \$

18. FACILITÉS DE CRÉDIT

En mars 2017, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3310 millions € (3778 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 juin 2017) et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2020 et juin 2020. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 658 millions € (750 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 juin 2017) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, ont aussi été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2020 et juin 2020.

De plus, en mars 2017, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € (750 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 juin 2017) de Transport a été ramenée à 640 millions € (730 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 juin 2017). Le solde des emprunts à court terme en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (730 millions \$) s'élevait à 50 millions € (57 millions \$) au 30 juin 2017 (néant au 31 décembre 2016 et au 1^{er} janvier 2016).

Depuis mars 2017, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, se situe entre 750 millions \$ et 850 millions \$, selon le niveau du ratio du RAIIA sur les charges fixes, calculé en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport). De plus, les clauses financières restrictives de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres, un ratio maximum de la dette sur le RAIIA ainsi qu'un niveau minimum de liquidités de 600 millions € (685 millions \$) à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

En mai 2017, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3310 millions € (3778 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 juin 2017) a été accru, pour passer à 3530 millions € (4029 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 juin 2017).

19. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 30 juin 2017 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	47 \$	— \$	— \$	47 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	492	—	492	—
Placements dans des titres	335 ⁽²⁾	49	286	—
Placements dans des structures de financement	164	—	—	164
	1 038 \$	49 \$	778 \$	211 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(9) \$	— \$	— \$	(9) \$
Incitatifs à la location	(130)	—	—	(130)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(518)	—	(287)	(231)
	(657) \$	— \$	(287) \$	(370) \$

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

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

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

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2016	62 \$	165 \$	(6) \$	(141) \$	(170) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	2	1	—	(1)	(2)
Règlements	(4)	(1)	—	9	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(3)
Solde au 31 mars 2017	60 \$	165 \$	(6) \$	(133) \$	(175) \$
Pertes nettes et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	—	—	—	(2)	(46)
Émissions	—	—	(3)	—	—
Règlements	(13)	(1)	—	5	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(10)
Solde au 30 juin 2017	47 \$	164 \$	(9) \$	(130) \$	(231) \$

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	79 \$	151 \$	(1) \$	(135) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	5	10	—	(12)	(2)
Émissions	—	—	(6)	—	(120)
Règlements	(5)	—	1	8	—
Solde au 31 mars 2016	79 \$	161 \$	(6) \$	(139) \$	(122) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	(3)	14	—	(9)	(1)
Règlements	(3)	—	6	3	—
Solde au 30 juin 2016	73 \$	175 \$	— \$	(145) \$	(123) \$

⁽¹⁾ Dont des montants de néant et de 1 million \$, qui représentent les gains réalisés au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2017, comptabilisés dans les revenus de financement (des montants de 1 million \$ et 2 millions \$, qui représentaient les gains réalisés au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2016, comptabilisés dans les revenus de financement).

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 30 juin 2017 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB et CCC (B)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	9,84 %	Entre 1,75 % et 8,17 % (6,33 %)	s. o.

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

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

Sensibilité à certaines modifications d'hypothèses pour la hiérarchie du Niveau 3

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 30 juin 2017 :

Incidence sur le RAI	Modification d'hypothèses		
	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour les :		
	Trimestre clos le 30 juin 2017	Semestre clos le 30 juin 2017	
Gain (perte)			
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	(2) \$	(1) \$	Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %
Placements dans des structures de financement	(3) \$	(6) \$	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés
Incitatifs à la location	(1) \$	(1) \$	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
			s. o.

s. o. : sans objet

Option de conversion

Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour le semestre clos le 30 juin 2017 de 16 millions \$.

Une augmentation de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une augmentation de la juste valeur avec une perte correspondante comptabilisée dans le RAI pour le semestre clos le 30 juin 2017 de 24 millions \$.

20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 juin 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	1 300 \$	1 300 \$	1 669 \$
Crédit	1 223	1 233	1 248
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(541)	(557)	(598)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	1 982 \$	1 976 \$	2 319 \$
Engagements de reprise	1 485 \$	1 721 \$	1 818 \$
Obligations de rachat conditionnelles	170 \$	207 \$	192 \$
Autres			
Crédit	47 \$	48 \$	48 \$

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 546 millions \$ au 30 juin 2017 (562 millions \$ au 31 décembre 2016 et 670 millions \$ au 1^{er} janvier 2016) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 130 millions \$ au 30 juin 2017 (141 millions \$ au 31 décembre 2016 et 135 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

Dans le cas où la SCACS ne disposerait pas de liquidités suffisantes, la Société s'est engagée à investir des capitaux supplémentaires dans la SCACS, jusqu'à concurrence de 1,0 milliard \$, dont un montant de 535 millions \$ avait été investi au 30 juin 2017.

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 30 juin 2017, 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.

Transport

Depuis le quatrième trimestre de 2016, l'une des filiales de la Société coopère avec les services de police dans le cadre d'une enquête reposant sur des allégations d'activités douteuses à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement de signalisation à Azerbaijan Railways ADY. La filiale de la Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de l'avocat-conseil. À ce jour, aucune accusation n'a été portée contre la filiale ou l'un ou l'autre de ses employés, et l'enquête et examen interne suivent leur cours. Le contrat sous-jacent dans Transport à l'origine de cette situation fait actuellement l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit et aucun résultat n'a encore été transmis à la Société ou à sa filiale. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore sans réserve dans le cadre de l'enquête et de la vérification. En raison de la nature de ces procédures, il n'est pas possible à l'heure actuelle de déterminer l'issue de cette enquête.

Enquête au Brésil

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

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

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

Litige avec Triumph

Le 22 décembre 2016, Triumph Aerostructures LLC (« Triumph »), fournisseur de la Société pour le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, a intenté une poursuite contre la Société devant la Cour supérieure du Québec, district de Montréal, réclamant environ 340 millions \$ en dédommagement pour de prétendus changements demandés par la Société aux exigences concernant les ailes et qui, d'après Triumph, débordent du cadre du contrat, ainsi que pour de prétendus retards et perturbations subis dans le cadre du contrat.

En mai 2017, Triumph et la Société ont conclu un accord de règlement complet résolvant tous leurs différends commerciaux, y compris l'ensemble des litiges en cours concernant la conception, la fabrication et la fourniture des composants d'ailes du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*. Cet accord de règlement rétablit les relations commerciales entre les deux entreprises qui peuvent dorénavant se concentrer à nouveau sur la poursuite de leurs objectifs d'affaires. L'entente n'a pas eu d'incidence notable sur les résultats.

Metrolinx

En juillet 2016, Bombardier Transportation Canada Inc. (« BTCL »), filiale de Bombardier Inc., a reçu un avis de défaut à l'égard d'un contrat qu'elle a conclu avec Metrolinx visant la livraison de 182 véhicules légers. Le contrat a été conclu le 14 juin 2010. La valeur du contrat est de 770 millions \$ CAN (591 millions \$). La Société conteste vigoureusement l'avis de défaut selon le processus de règlement des différends prévu au contrat. Le 28 octobre 2016, Metrolinx a signifié à BTCL un avis d'intention de résilier le contrat conformément à l'avis de défaut. Afin d'empêcher Metrolinx de présenter un avis de résiliation tant que le processus de règlement des différends est en cours, notamment en attendant toute décision par le comité de règlement des différends et tout appel subséquent, BTCL a déposé, le 10 février 2017, une injonction devant la Cour supérieure de l'Ontario pour demander une ordonnance visant le maintien du statu quo et faisant valoir que Metrolinx ne peut résilier le contrat. Le 19 avril 2017, la Cour supérieure de l'Ontario a donné suite à l'injonction de BTCL visant à empêcher Metrolinx de résilier son contrat avec BTCL sans avoir auparavant présenté la question au comité de règlement des différends, comme le stipule le contrat. BTCL a l'intention de respecter ses obligations aux termes du contrat. Metrolinx a fait appel de l'injonction déposée par BTCL, mais cette dernière conteste l'appel.

Requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U.

Le 27 avril 2017, la société Boeing a déposé une requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U. en vue de l'imposition de droits antidumping et compensatoires sur les importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges aux É.-U. La requête a été déposée conformément aux articles 701 et 731 du *Tariff Act of 1930*, 19 U.S.C. § 1671 et 1673. La requête de Boeing allègue que la Société a reçu des subventions gouvernementales pour le programme d'avions *C Series*, qu'elle se livre à des pratiques de dumping à l'égard des avions *C Series* sur le marché américain et que les ventes de ces avions constituent une menace pour l'industrie aéronautique américaine. La Société conteste ces assertions et a donné suite à la requête dans le cadre des procédures engagées auprès du département du Commerce américain et de la Commission du commerce international des É.-U. Le 9 juin 2017, la Commission du commerce international des É.-U. a rendu une décision préliminaire positive selon laquelle des éléments indiquaient de façon raisonnable qu'une entreprise américaine était exposée à des préjudices importants en raison d'importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges qui seraient vendus aux É.-U. à une valeur inférieure à leur juste valeur et prétendument subventionnés par les gouvernements du Canada, du Québec et du R.-U. La Société s'attend à ce que le département du Commerce américain rende ses décisions préliminaires sur les droits applicables, le cas échéant, à l'automne 2017 et ses décisions finales au cours du premier semestre de 2018. La Société s'attend par ailleurs à ce que la Commission du commerce international des É.-U. rende sa décision finale sur le risque de préjudices au cours du premier semestre de 2018. La Société collabore à l'enquête et, à l'heure actuelle, elle ne peut prédire l'issue de ces procédures; toutefois, si celle-ci devait s'avérer défavorable, cela pourrait nuire au programme de manière considérable.