

TROISIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre et période de neuf mois clos le 30 septembre 2016

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
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec; la Caisse	R et D	Recherche et développement
CEI	Communauté des États indépendants	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
DAV	Disponibles à la vente	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
DFT	Détenus à des fins de transaction	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
ECC	Écart de conversion cumulé	R.-U.	Royaume-Uni
É.-U.	États-Unis	SCACS	Société en commandite Avions C Series
FTV	Véhicule d'essais en vol	TCAC	Taux de croissance annuel composé
GCB	Garantie pour cautionnement bancaire	UAD	Unités d'actions différées
IAS	Normes comptables internationales	UAR	Unités d'actions liées au rendement
IASB	International Accounting Standards Board	UAI	Unités d'actions incessibles
IFRIC	International Financial Reporting Interpretation Committee	UGT	Unités génératrices de trésorerie
IFRS	Normes internationales d'information financière		
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 2016	6
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	8
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	13
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	15
STRUCTURE DU CAPITAL	20
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	22
AVIONS D'AFFAIRES	26
AVIONS COMMERCIAUX	33
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	42
TRANSPORT	46
AUTRES	53
ARRANGEMENTS HORS BILAN	53
RISQUES ET INCERTITUDES	53
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	53
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	55
TAUX DE CHANGE	55
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	55
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	56
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	57
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	64

RAPPORT DE GESTION

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

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

Les données exposées dans le présent rapport de gestion sont regroupées par secteur : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport, reflétant notre structure organisationnelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015.

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

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

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

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos prévisions, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité et la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; notre position en regard de la concurrence; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités; les liquidités disponibles et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; l'incidence de l'investissement par le gouvernement du Québec dans la Société en commandite Avions C Series (l'investissement dans le programme *C Series*) et du placement privé visant une participation minoritaire de la Caisse dans Transport (l'investissement de la Caisse et, avec l'investissement dans le programme *C Series*, les investissements) sur la gamme des possibilités qui s'offrent à nous, y compris notre participation à une future consolidation dans le secteur; la structure du capital et de gouvernance du secteur Transport après l'investissement de la Caisse, et du secteur Avions commerciaux après l'investissement dans le programme *C Series*; l'incidence et les avantages escomptés des investissements sur nos activités, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; et l'incidence des 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; à l'aide du financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2015. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir les rubriques Prévisions et énoncés prospectifs du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2015.

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 septembre	2016	2015	Écart
Revenus	3 736 \$	4 138 \$	(10) %
RAII	63 \$	(4 635) \$	ins
Marge RAI	1,7 %	ins	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	87 \$	75 \$	16 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	2,3 %	1,8 %	50 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	172 \$	179 \$	(4) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	4,6 %	4,3 %	30 pdb
Résultat net	(94) \$	(4 888) \$	ins
RPA dilué (en dollars)	(0,04) \$	(2,20) \$	ins
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	(10) \$	2 \$	ins
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	0,00 \$	0,00 \$	—
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	248 \$	501 \$	(50) %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(72) \$	(315) \$	77 %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(320) \$	(816) \$	61 %
Aux	30 septembre 2016	31 décembre 2015	
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	4 446 \$	4 014 \$	11 %

Principaux faits saillants et événements

- Notre transformation opérationnelle donne des résultats. Nos résultats pour le trimestre traduisent l'amélioration globale de la performance :
 - Les revenus reflètent les décisions que nous avons prises en 2015 d'aligner les cadences de production d'avions d'affaires sur la demande du marché, certains contrats de Transport étant en voie d'achèvement, ainsi que notre gestion active des projets et de la trésorerie dans Transport, ce qui retarde la comptabilisation des revenus conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme.
 - Les marges RAI avant éléments spéciaux se sont améliorées en général, malgré l'incidence dilutive du programme d'avions *C Series* alors que la production s'accélère.
 - Amélioration de l'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ en raison de la hausse des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles et de la réduction des investissements à la suite de la certification des avions *CS100* et *CS300*.
- Une solide exécution au cours des neuf premiers mois de 2016 nous permet de peaufiner nos prévisions de revenus pour 2016 et d'accroître nos prévisions de rentabilité⁽³⁾ dans tous les secteurs opérationnels. Nous avons aussi révisé les prévisions sur les liquidités. Se reporter à la rubrique sur la mise à jour des prévisions 2016 pour plus de détails.⁽⁴⁾
 - Les prévisions des revenus consolidés ont été précisées à environ 16,5 milliards \$.
 - Les prévisions du RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ consolidé ont été resserrées et se situent entre 350 millions \$ et 400 millions \$.
 - Les prévisions d'utilisation des flux de trésorerie disponibles consolidés⁽¹⁾ ont été mises à jour, et sont passées d'une fourchette de 1,0 milliard \$ à 1,3 milliard \$ à une fourchette de 1,15 milliard \$ à 1,45 milliard \$ à la suite de la révision des prévisions de livraisons dans le cadre du programme d'avions *C Series* attribuable au retard de livraison de moteurs.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR, Résultats opérationnels consolidés 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.

⁽⁴⁾ 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 2015 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions, à l'exception du volume de production dans Aérostructures et Services d'ingénierie découlant des contrats intersectoriels, qui devrait diminuer en 2016 comparativement à 2015.

Principaux faits saillants et événements (suite)

- Sources de financement disponibles à court terme stables⁽¹⁾ à 4,4 milliards \$.
 - Le 1^{er} septembre 2016, nous avons reçu la seconde tranche de 500 millions \$ de l'investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) en contrepartie d'une participation dans la Société en commandite Avions C Series (SCACS), qui poursuivra les activités liées à notre programme d'avions *C Series* et continuera d'être incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers.
- Nous continuons de mettre en œuvre nos initiatives de transformation pour réaliser nos objectifs financiers de 2018 et 2020 :
 - Environ 80 % de la réduction de 7000 postes prévue et annoncée en février 2016 a eu lieu au cours des neuf premiers mois de 2016. Nous prévoyons comptabiliser des charges de restructuration totalisant environ 250 millions \$ en éléments spéciaux liés à ces mesures, composées principalement d'indemnités de départ, déduction faite des gains de compression⁽²⁾, dont une tranche de 180 millions \$ a été comptabilisée au cours des trois premiers trimestres de 2016.
 - Après la fin du trimestre, nous avons annoncé des mesures de restructuration, y compris la rationalisation de nos fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'organisation, des mesures d'optimisation des effectifs et de spécialisation des sites permettant de prévoir des économies récurrentes d'environ 300 millions \$ d'ici la fin de 2018.⁽²⁾ Les quelque 7500 postes touchés jusqu'en 2018 seront contrebalancés en partie par une embauche stratégique pour soutenir l'accélération des principaux programmes en croissance, y compris le programme d'avions *C Series* et l'avion *Global 7000* ainsi que d'importants contrats ferroviaires. Nous prévoyons comptabiliser des charges de restructuration de 225 millions \$ à 275 millions \$ dans les éléments spéciaux, à mesure qu'elles seront engagées, à compter du quatrième trimestre de 2016 et pendant l'exercice 2017.⁽²⁾
- Le 4 novembre 2016, nous avons effectué avec succès le vol inaugural du premier FTV *Global 7000*, réservé aux essais de fonctionnalité des systèmes de base et à l'évaluation des qualités de maniabilité et de vol de l'avion. L'avion *Global 7000* établira la norme d'une nouvelle catégorie d'avions d'affaires à fuselage large. Il s'agit du premier et unique biréacteur d'affaires de conception entièrement nouvelle présentant quatre zones habitables. Conçu avec un design d'aile transsonique de dernière génération, l'avion *Global 7000* offre une capacité d'approche à angle prononcé et des performances sur courte piste, et est doté de moteurs à haute efficacité, de la cabine la plus large de cette catégorie et d'un poste de pilotage très évolué.⁽³⁾

⁽¹⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu des facilités de crédit renouvelables.

⁽²⁾ Énoncé prospectif. Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

⁽³⁾ Se reporter à la mise en garde relative au programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* à la fin du présent rapport de gestion.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2016

Voici une mise à jour des prévisions figurant dans notre rapport financier 2015.

		Prévisions figurant dans notre rapport financier 2015	Résultats pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016	Mise à jour des prévisions pour 2016 ⁽¹⁾
Consolidées	Revenus	Revenus à l'intérieur d'une fourchette de 16,5 milliards \$ à 17,5 milliards \$.	Revenus de 12,0 milliards \$.	Revenus d'environ 16,5 milliards \$.
	Rentabilité ⁽²⁾	RAII à l'intérieur d'une fourchette de 200 millions \$ à 400 millions \$.	RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 323 millions \$.	RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ à l'intérieur d'une fourchette de 350 millions \$ à 400 millions \$.
	Liquidités	Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽³⁾ à l'intérieur d'une fourchette de 1,0 milliard \$ à 1,3 milliard \$.	Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽³⁾ de 1,6 milliard \$.	Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽³⁾ à l'intérieur d'une fourchette de 1,15 milliard \$ à 1,45 milliard \$.
Avions d'affaires	Revenus et livraisons	Revenus supérieurs à 5,0 milliards \$. Environ 150 livraisons.	Revenus de 4,1 milliards \$. 109 livraisons.	Revenus d'environ 5,5 milliards \$. Plus de 150 livraisons.
	Rentabilité ⁽²⁾	Marge RAII d'environ 6 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 6,6 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ supérieure à 6 %.
Avions commerciaux	Revenus et livraisons	Revenus d'environ 3,0 milliards \$. Environ 95 livraisons.	Revenus de 1,9 milliard \$. 63 livraisons.	Revenus d'environ 2,7 milliards \$. Entre 85 et 90 livraisons.
	Rentabilité ⁽²⁾	RAII négatif d'environ 550 millions \$, découlant principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions C Series. ⁽⁴⁾	RAII négatif avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 276 millions \$.	RAII négatif avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 450 millions \$, découlant principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions C Series. ⁽⁴⁾
Aérostructures et Services d'ingénierie	Revenus	Les revenus devraient se maintenir à environ 1,8 milliard \$ et provenir principalement de contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.	Revenus de 1,2 milliard \$, dont des revenus de 0,9 milliard \$ provenant de contrats intersectoriels.	Revenus d'environ 1,6 milliard \$, provenant principalement de contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.
	Rentabilité ⁽²⁾	Marge RAII d'environ 7,5 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 7,6 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 8 %.
Transport	Revenus	Revenus d'environ 8,5 milliards \$, selon l'hypothèse que les taux de change resteront stables en 2016 par rapport à 2015.	Revenus de 5,8 milliards \$, compte non tenu de l'incidence négative des taux de change.	Revenus d'environ 8,0 milliards \$, selon les taux de change actuellement en vigueur en 2016.
	Rentabilité ⁽²⁾	Marge RAII supérieure à 6 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 6,7 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ supérieure à 6,5 %.

⁽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 2015 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions, à l'exception du volume de production dans Aérostructures et Services d'ingénierie découlant des contrats intersectoriels, qui devrait diminuer en 2016 comparativement à 2015.

⁽²⁾ 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2016.

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Liquidités et sources de financement pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016.

⁽⁴⁾ 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.

Consolidées⁽¹⁾

Sur une base consolidée, nous sommes en voie d'atteindre nos prévisions de revenus et de rentabilité⁽²⁾ pour 2016. Nous peaufinons nos prévisions de revenus, à environ 16,5 milliards \$, et resserrons la fourchette du RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ qui se situe entre 350 millions \$ et 400 millions \$. Enfin, nous révisons nos prévisions d'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽³⁾ consolidés, pour les faire passer d'une fourchette de 1,0 milliard \$ à 1,3 milliard \$ à une fourchette de 1,15 milliard \$ à 1,45 milliard \$, à la suite de la révision de la prévision de livraisons pour le programme d'avions *C Series* attribuable au retard de livraison de moteurs.

Avions d'affaires⁽¹⁾

Avions d'affaires est en voie d'atteindre ses prévisions de revenus, de livraisons et de rentabilité⁽²⁾ pour l'exercice. Les revenus pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 ont bénéficié d'une combinaison favorable de livraisons d'avions, avec une plus forte proportion de livraisons d'avions intermédiaires et de grands avions par rapport aux prévisions initiales. Le RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ depuis le début de l'exercice témoigne également d'une meilleure performance opérationnelle. D'après les résultats obtenus à ce jour, nous peaufinons nos prévisions pour l'exercice, prévoyant des revenus d'environ 5,5 milliards \$, plus de 150 livraisons et une rentabilité⁽²⁾ supérieure à 6 %.

Avions commerciaux⁽¹⁾

Nous avons ajusté nos prévisions de livraisons d'avions du programme *C Series* pour l'ensemble de l'exercice, les faisant passer de 15 à 7 avions en raison du retard de livraison de moteurs accusé par notre fournisseur Pratt & Whitney. Nous avons ainsi, en grande partie en raison de cet ajustement de livraisons, mis à jour les prévisions de livraisons d'Avions commerciaux pour l'ensemble de l'exercice 2016 et prévoyons désormais livrer de 85 à 90 avions. Notre cible d'utilisation des flux de trésorerie disponibles pour le programme d'avions *C Series* est maintenant d'environ 1,15 milliard \$ pour l'exercice 2016, dont une tranche de 830 millions \$ a été utilisée au cours des neuf premiers mois de l'exercice. Nous prévoyons désormais que le total des revenus d'Avions commerciaux sera d'environ 2,7 milliards \$ pour l'exercice 2016.

Compte tenu de la MES réussie du programme d'avions *C Series*, nous prévoyons désormais pour Avions commerciaux un RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ négatif d'environ 450 millions \$ pour l'ensemble de l'exercice 2016, grâce à une solide exécution alors que nous accélérons la cadence de production, ainsi qu'au contrôle des coûts durant les premiers mois suivant la MES du programme, le tout soutenu par la fiabilité des avions *CS100* en service.

Aérostructures et Services d'ingénierie⁽¹⁾

Nous révisons la prévision de revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'ensemble de l'exercice 2016, qui devraient s'établir à environ 1,6 milliard \$, en raison surtout de la baisse des revenus intersectoriels pour aligner la production sur celle de nos clients internes, soit Avions d'affaires et Avions commerciaux. La marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 a dépassé la prévision initiale, surtout sous l'effet d'initiatives de transformation qui se font surtout sentir au second semestre de 2016. Par conséquent, nous avons revu à la hausse notre prévision de rentabilité⁽²⁾ à environ 8 %.

⁽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 2015 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions à l'exception du volume de production dans Aérostructures et Services d'ingénierie découlant des contrats intersectoriels, qui devrait diminuer en 2016 comparativement à 2015.

⁽²⁾ Les prévisions de rentabilité se fondent sur le RAI ou la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016.

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Liquidités et sources de financement pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016.

Transport⁽¹⁾

Nous révisons la prévision de revenus pour l'exercice 2016 de Transport à environ 8,0 milliards \$, en raison surtout de la gestion active des projets tandis que nous gérons la trésorerie plus rigoureusement et que nous atténuons les risques d'exécution des projets. Par conséquent, nous reportons certains coûts et la comptabilisation des revenus correspondante conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme.

Transport est en voie de dépasser la prévision de rentabilité. Le RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 a dépassé la prévision initiale, surtout sous l'effet d'initiatives de transformation et d'une meilleure exécution des contrats. D'après les résultats obtenus à ce jour, nous portons notre prévision de rentabilité⁽²⁾ pour l'exercice à plus de 6,5 %.

⁽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 2015 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions à l'exception du volume de production dans Aérostructures et Services d'ingénierie découlant des contrats intersectoriels, qui devrait diminuer en 2016 comparativement à 2015.

⁽²⁾ Les prévisions de rentabilité se fondent sur le RAII ou la marge RAII avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Revenus	3 736 \$	4 138 \$	11 959 \$	13 155 \$
Coût des ventes	3 352	3 721	10 680	11 583
Marge brute	384	417	1 279	1 572
Charges de vente et d'administration R et D	281 58	284 78	846 192	857 236
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(29)	(19)	(61)	(53)
Autres revenus	(13)	(1)	(21)	(6)
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	87	75	323	538
Éléments spéciaux	24	4 710	455	4 719
RAII	63	(4 635)	(132)	(4 181)
Charges de financement	195	129	547	326
Revenus de financement	(14)	(12)	(30)	(52)
RAI	(118)	(4 752)	(649)	(4 455)
Impôts sur le résultat	(24)	136	73	208
Résultat net	(94) \$	(4 888) \$	(722) \$	(4 663) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(79) \$	(4 891) \$	(771) \$	(4 668) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(15) \$	3 \$	49 \$	5 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,04) \$	(2,20) \$	(0,36) \$	(2,30) \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	2,3 %	1,8 %	2,7 %	4,1 %
RAII	1,7 %	ins	(1,1) %	ins

⁽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.

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
RAIIA	148 \$	(527) \$	140 \$	138 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	172 \$	179 \$	595 \$	853 \$
Résultat net ajusté	(10) \$	2 \$	(127) \$	317 \$
RPA ajusté	0,00 \$	0,00 \$	(0,09) \$	0,14 \$

⁽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.

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Revenus				
Avions d'affaires	1 314 \$	1 558 \$	4 090 \$	4 910 \$
Avions commerciaux	538	480	1 918	1 751
Aérostructures et Services d'ingénierie	337	411	1 230	1 354
Transport	1 782	1 985	5 626	6 117
Siège social et élimination	(235)	(296)	(905)	(977)
	3 736 \$	4 138 \$	11 959 \$	13 155 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾				
Avions d'affaires	84 \$	54 \$	269 \$	280 \$
Avions commerciaux	(107)	(63)	(276)	(83)
Aérostructures et Services d'ingénierie	29	30	94	113
Transport	140	109	379	342
Siège social et élimination	(59)	(55)	(143)	(114)
	87 \$	75 \$	323 \$	538 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	— \$	1 169 \$	(109) \$	1 180 \$
Avions commerciaux	—	3 561	483	3 560
Aérostructures et Services d'ingénierie	9	—	(10)	(1)
Transport	15	—	144	—
Siège social et élimination	—	(20)	(53)	(20)
	24 \$	4 710 \$	455 \$	4 719 \$
RAII				
Avions d'affaires	84 \$	(1 115) \$	378 \$	(900) \$
Avions commerciaux	(107)	(3 624)	(759)	(3 643)
Aérostructures et Services d'ingénierie	20	30	104	114
Transport	125	109	235	342
Siège social et élimination	(59)	(35)	(90)	(94)
	63 \$	(4 635) \$	(132) \$	(4 181) \$

⁽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 RAII figurent sous la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2016	2015	2016	2015
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i>	1	— \$	— \$	492 \$	— \$
Charges de restructuration	2	24	—	180	9
Obligation au titre des avantages de retraite	3	—	—	(139)	—
Charge de dépréciation et autres charges – programme d'avion <i>Learjet 85</i>	4	—	1 163	(54)	1 163
Litige fiscal	5	—	—	40	—
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport	6	—	—	(38)	—
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse	7	—	—	8	—
Charge de dépréciation et autres charges – programme d'avions <i>C Series</i>	8	—	3 235	—	3 235
Modifications des estimations et de la juste valeur	9	—	353	—	353
Perte sur remboursement de dette à long terme	10	—	—	—	22
Incidences fiscales des éléments spéciaux	11	(6)	106	(19)	106
		18 \$	4 857 \$	470 \$	4 888 \$
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAII		24 \$	4 710 \$	455 \$	4 719 \$
Charges de financement – charge d'intérêt liée à un litige fiscal	5	—	—	26	—
Charges de financement – coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse	7	—	—	8	—
Charges de financement – perte sur instruments financiers	9	—	41	—	41
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme	10	—	—	—	22
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	11	(6)	106	(19)	106
		18 \$	4 857 \$	470 \$	4 888 \$

1. Représente la provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016. L'élément spécial tient compte d'un montant compensatoire de 24 millions \$ comptabilisé dans Siège social et élimination.
2. En 2016, représente des charges de restructuration de 26 millions \$ et 199 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois, contrebalancées en partie par des gains de compression de respectivement 2 millions \$ et 19 millions \$ ayant trait à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016.
En 2015, représente des charges de restructuration de 13 millions \$ ayant trait à une réduction des effectifs annoncée en janvier 2015 par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85*, contrebalancées en partie par des ajustements de 4 millions \$ aux provisions pour restructuration comptabilisées à l'exercice 2014.
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 pour les informer que nous ne prévoyons 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.
4. En 2015, représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 919 millions \$ (y compris un crédit de 6 millions \$ porté au poste Siège social et élimination) ainsi que des dépréciations des stocks, des dépréciations des autres actifs, des immobilisations corporelles et d'autres immobilisations incorporelles, d'autres provisions et d'autres passifs financiers de 244 millions \$, par suite de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché.
En 2016, compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 54 millions \$. 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 modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.
6. Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.
7. Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco.
8. Représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 3,1 milliards \$, et des dépréciations des stocks et d'autres provisions de 165 millions \$, par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente d'octobre 2015. L'élément spécial comprend un crédit de 14 millions \$ qui a été porté au poste Siège social et élimination.
9. Représente une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle par suite de modifications apportées aux hypothèses formulées sur les courbes de valeur résiduelle des avions régionaux en raison des conditions difficiles du marché des avions d'occasion régionaux et d'une plus grande probabilité que le bénéficiaire de garantie se prévale de la garantie de valeur résiduelle, compte tenu de l'expérience récente en matière de garanties de valeur résiduelle et une perte sur certains instruments financiers en raison de modifications apportées à la juste valeur estimative.
10. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$.
11. En 2015, représentent la dépréciation nette des actifs d'impôt différé, découlant principalement de la réorganisation et du regroupement de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu d'une participation minoritaire dans Transport. Ces dépréciations ont eu une incidence importante sur le taux d'imposition effectif.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 181 millions \$ et 517 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016, comparativement à 117 millions \$ et 274 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 64 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles à la suite de la certification de type de l'avion *CS100* en décembre 2015 (68 millions \$); et
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (11 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une baisse du taux de désactualisation brut des autres passifs financiers, principalement les prêts-subsidies (14 millions \$).

L'augmentation de 243 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles à la suite de la certification de type de l'avion *CS100* en décembre 2015 (139 millions \$);
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (54 millions \$);
- une charge d'intérêt liée à une provision pour litige fiscal (26 millions \$); et
- une baisse des intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture (11 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une perte sur remboursement de dette à long terme au cours de la période correspondante de l'exercice précédent (22 millions \$); et
- une perte nette moins élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (11 millions \$).

Impôts sur le résultat

Les taux d'imposition effectifs pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 ont été de respectivement 20,3 % et (11,2) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Pour le trimestre, le taux d'imposition effectif plus bas était principalement attribuable à l'incidence négative des différences permanentes. Pour la période de neuf mois, le taux d'imposition effectif négatif était principalement attribuable à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires ainsi qu'à celle des différences permanentes.

Les taux d'imposition effectifs pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 ont été de respectivement (2,9) % et (4,7) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Les taux d'imposition effectifs négatifs s'expliquaient par la dépréciation nette des actifs d'impôt différés, découlant principalement de la réorganisation et du regroupement de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu d'une participation minoritaire dans Transport (comptabilisée comme un élément spécial) et de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, contrebalancée en partie par l'incidence positive de l'écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger.

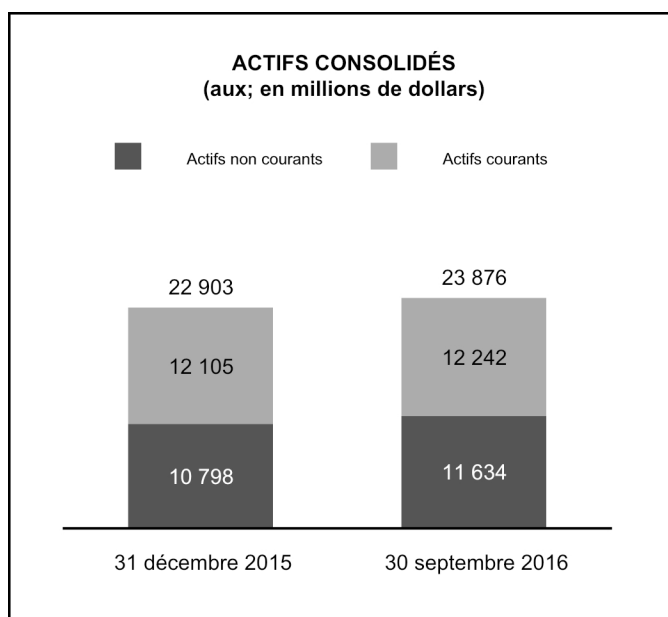
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 973 millions \$ au cours de la période de neuf mois, y compris une incidence négative des taux de change de 80 millions \$. L'augmentation de 1,1 milliard \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 985 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques, y compris des coûts de développement acquis de 352 millions \$ engagés par nos fournisseurs et comptabilisés au moment de la première livraison de l'avion CS100. Se reporter au tableau Investissements dans le développement des produits des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux pour plus de détails; et
- une augmentation de 771 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Utilisation des flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 259 millions \$ des avances et facturations progressives liées à Transport;
- une diminution de 259 millions \$ des autres actifs, attribuable essentiellement à une baisse des actifs au titre des avantages de retraite. Se reporter au tableau Variation du passif net lié aux avantages de retraite pour plus de détails; et
- une diminution de 235 millions \$ des créances clients et autres débiteurs, essentiellement dans Transport.

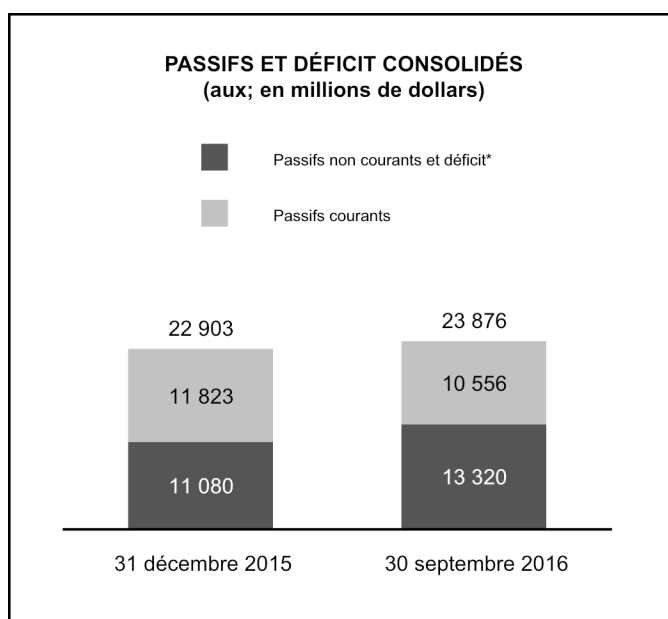


Le total des passifs et du déficit a augmenté de 973 millions \$ au cours de la période de neuf mois, y compris l'incidence des taux de change de 80 millions \$. L'augmentation de 1,1 milliard \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 1,2 milliard \$ du passif lié aux avantages de retraite. Se reporter au tableau Variation du passif net lié aux avantages de retraite pour plus de détails;
- une augmentation de 397 millions \$ des provisions attribuable principalement à la provision pour contrats déficitaires comptabilisée relativement à la conclusion de commandes fermes d'avions *C Series*; et
- une diminution de 295 millions \$ du déficit, attribuable principalement à l'émission de participations ne donnant pas le contrôle de 2,2 milliards \$ en raison de la vente d'actions convertibles de BT Holdco à la Caisse et de l'investissement du gouvernement du Québec dans la SCACS, contrebalancée en partie par une perte nette de 722 millions \$ et d'autres éléments de la perte globale de 1,3 milliard \$, dont un montant de 1,4 milliard \$ se rapporte à une perte liée à la réévaluation des régimes de retraite à prestations définies.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 728 millions \$ des fournisseurs et autres créditeurs liée essentiellement à Avions d'affaires et Transport.



* Comprendait un déficit de 3,9 milliards \$ au 30 septembre 2016 (déficit de 4,1 milliards \$ au 31 décembre 2015).

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles

Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Résultat net	(94) \$	(4 888) \$	(722) \$	(4 663) \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	85	104	272	315
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	4 004	—	4 004
Impôts sur le résultat différés	(34)	104	(90)	118
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(29)	(19)	(61)	(53)
Perte sur remboursement de dette à long terme	—	—	—	22
Autres	4	5	3	11
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	30	32	110	59
Variation nette des soldes hors caisse	(34)	343	(198)	(863)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(72)	(315)	(686)	(1 050)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(248)	(501)	(874)	(1 319)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾	(320)	(816)	(1 560)	(2 369)
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	(195)	(168)	(512)	(396)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés⁽¹⁾	(125) \$	(648) \$	(1 048) \$	(1 973) \$

L'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ s'est améliorée grâce à l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles et à une réduction des investissements à la suite de la certification des avions CS100 et CS300.

L'amélioration de 496 millions \$ de l'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- une perte nette avant les éléments sans effet de trésorerie moins élevée (622 millions \$), qui s'explique essentiellement par les éléments spéciaux comptabilisés l'an dernier pour augmenter les provisions, y compris les provisions pour garantie de crédit et de valeur résiduelle; et
- une baisse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (253 millions \$) à la suite de la certification de type des avions CS100 et CS300.

En partie contrebalancées par :

- un écart négatif par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (377 millions \$) (voir l'explication ci-après) qui s'explique principalement par les éléments spéciaux comptabilisés l'an dernier pour augmenter les provisions, y compris les provisions pour garantie de crédit et de valeur résiduelle.

L'amélioration de 809 millions \$ de l'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour la période de neuf mois est principalement attribuable à :

- un écart positif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (665 millions \$) (voir l'explication ci-après) malgré la diminution des éléments spéciaux comptabilisée pendant l'année écoulée;
- une baisse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (445 millions \$) à la suite de la certification de type des avions CS100 et CS300; et
- une augmentation des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (51 millions \$).

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

En partie contrebalancées par :

- une perte nette avant les éléments sans effet de trésorerie plus importante (352 millions \$) attribuable essentiellement à la baisse du RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾ et à une augmentation des sorties de fonds de financement nettes, contrebalancée en partie par les éléments spéciaux moins élevés comptabilisés pendant l'année écoulée.

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2016, les sorties de fonds de 34 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Avions d'affaires et Avions commerciaux.

En partie contrebalancée par :

- une diminution des stocks d'Avions d'affaires, contrebalancée en partie par une augmentation des stocks du programme d'avions *C Series*, en raison de l'accélération de la production et compte tenu de l'incidence de la dépréciation des premières unités en production.⁽²⁾

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2015, les entrées de fonds de 343 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- une augmentation des provisions d'Avions commerciaux en raison principalement des modifications apportées aux provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle ainsi qu'à d'autres provisions comptabilisées dans les éléments spéciaux;
- une augmentation des provisions d'Avions d'affaires par suite essentiellement de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* comptabilisée dans les éléments spéciaux;
- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes; et
- une diminution des stocks des programmes aéronautiques dans toutes les catégories d'avions d'affaires, mais surtout dans les catégories d'avions d'affaires grands et légers, contrebalancée en partie par une hausse des stocks d'Avions commerciaux.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons de grands avions d'affaires; et
- une augmentation des stocks de Transport à la suite de l'accélération de la production avant des livraisons.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016, les sorties de fonds de 198 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs liés à Avions d'affaires, Transport et Avions commerciaux;
- une augmentation des stocks, découlant principalement d'une hausse des stocks bruts de Transport à la suite de l'accélération de la production avant les livraisons, et des stocks d'Avions commerciaux, attribuable surtout au 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⁽²⁾, contrebalancée en partie par une diminution dans les avions régionaux;
- 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 aux cotisations de la société et 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 au deuxième trimestre, 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; et
- une baisse des autres actifs et passifs financiers nets.

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

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015, les sorties de fonds de 863 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons d'avions de toutes les catégories, mais principalement dans les catégories d'avions d'affaires grands et intermédiaires;
- un accroissement des stocks de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- un accroissement des stocks des programmes aéronautiques, surtout dans les catégories d'avions d'affaires intermédiaires et grands; et
- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs liés essentiellement au secteur Transport.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes;
- une augmentation des provisions d'Avions commerciaux en raison principalement des modifications apportées aux provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle ainsi qu'à d'autres provisions comptabilisées dans les éléments spéciaux;
- une diminution des créances clients et autres débiteurs liés essentiellement au secteur Transport;
- une augmentation des provisions d'Avions d'affaires par suite essentiellement de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, qui a été comptabilisée dans les éléments spéciaux; et
- une diminution des stocks de produits finis d'Avions d'affaires, surtout dans les stocks d'avions d'occasion.

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Solde au début de la période	3 336 \$	3 105 \$	2 720 \$	2 489 \$
Produit net de la vente de participations minoritaires dans des filiales	487	—	2 419	—
Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(320)	(816)	(1 560)	(2 369)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(30)	(44)	(99)	(68)
Variation nette des emprunts à court terme	(27)	—	84	—
Remboursements de dette à long terme	(9)	(12)	(56)	(816)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	(2)	—	(44)	—
Dividendes versés	(5)	(4)	(13)	(14)
Produit net de l'émission de dette à long terme	—	—	1	2 218
Produit net de l'émission d'actions	—	—	—	822
Produit de placements dans une structure de financement	—	150	—	150
Variation nette des placements dans des titres DAV	—	54	—	(10)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI	(43)	(9)	(43)	(9)
Autres	5	(80)	(17)	(49)
Solde à la fin de la période	3 392 \$	2 344 \$	3 392 \$	2 344 \$

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

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

Le 30 juin 2016, nous avons obtenu un investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée, soit la SCACS, à laquelle nous avons transféré les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Les 30 juin 2016 et 1^{er} septembre 2016, nous avons reçu l'investissement en deux tranches de 500 millions \$ chacune. Le produit de l'investissement sera affecté entièrement aux flux de trésorerie du programme d'avions *C Series*. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux pour plus de détails.

Sources de financement disponibles à court terme

	30 septembre 2016	31 décembre 2015
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 392 \$	2 720 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	1 054	1 294
Sources de financement disponibles à court terme	4 446 \$	4 014 \$

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. Le solde des emprunts à court terme en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 658 millions € (738 millions \$) s'élevait à 75 millions € (84 millions \$) au 30 septembre 2016 (néant au 31 décembre 2015).

En mars et en avril 2016, nous avons prolongé les dates d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 500 millions € et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$⁽¹⁾ respectivement jusqu'en octobre 2018 et juin 2019. Au deuxième trimestre de 2016, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € de Transport a été accrue, pour passer à 658 millions € (738 millions \$), et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$⁽¹⁾ a été ramenée à 400 millions \$ à la lumière de notre situation de trésorerie et de l'investissement par le gouvernement du Québec. En octobre 2016, nous avons encore prolongé d'un an la date d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garanties de Transport de 658 millions € (738 millions \$) jusqu'en octobre 2019.

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

Facilités de lettres de crédit

En avril 2016, nous avons prolongé d'une année les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,64 milliards € et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾, respectivement jusqu'en mai 2019 et juin 2019. Également en avril 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾ a été ramené à 400 millions \$. En mai 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,64 milliards € a été ramené à 3,31 milliards € (3,7 milliards \$).

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

Clauses financières restrictives

En avril 2016, le ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA 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⁾ a été remplacé par un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA. Les autres clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes et un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport) demeurent inchangées.

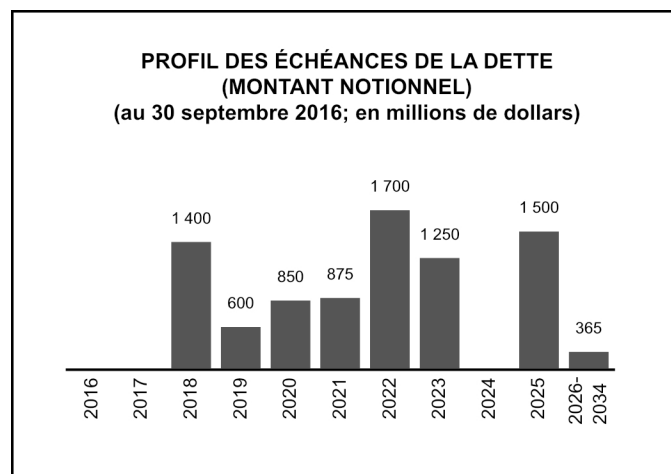
La facilité de lettres de crédit de Transport et la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport continuent d'exiger un seuil minimum de liquidités de 600 millions € (673 millions \$) à la fin de chaque trimestre, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données distinctes de Transport.

Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport.

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

Besoins futurs de liquidités

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



Solvabilité

Au 31 décembre 2015, nos cotes de crédit étaient inférieures de cinq crans aux cotes de crédit de premier ordre. En septembre 2016, Standard & Poor's Rating Services ont fait passer leur notation de B à B- tandis que Fitch Ratings Ltd. a réaffirmé sa cote B.

Cotes de crédit

	Cote de premier ordre		Cote de Bombardier Inc.	
		30 septembre 2016		31 décembre 2015
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	B		B
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	B2		B2
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	B-		B

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

STRUCTURE DU CAPITAL

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

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

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

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

Ratio de couverture des intérêts

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2016	31 décembre 2015
RAII ajusté ⁽¹⁾	530 \$	777 \$
Intérêts ajustés ⁽¹⁾	574 \$	503 \$
Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés	0,9	1,5

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

La détérioration du ratio de couverture des intérêts est surtout attribuable à la baisse du RAII ajusté, en raison de la diminution du RAII avant éléments spéciaux (se reporter à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur pour plus de détails).

Ratio du levier financier

	Aux, et pour les périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2016	31 décembre 2015
Dette ajustée ⁽¹⁾	9 215 \$	9 289 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	983 \$	1 278 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	9,4	7,3

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

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

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

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 3,3 milliards \$ au 30 septembre 2016 (1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. L'augmentation de 1,4 milliard \$ du passif net lié aux avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite

Solde au 31 décembre 2015	1 908 \$ ⁽¹⁾
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	2 130
Autres pertes actuarielles nettes sur les obligations au titre des prestations définies	30
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(665)
Cotisations de la Société	(221)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	50
Coûts des services ⁽²⁾	44
Fluctuations des taux de change	19
Autres	11
Solde au 30 septembre 2016	3 306 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 56 millions \$ au 30 septembre 2016 (251 millions \$ au 31 décembre 2015).

⁽²⁾ Bombardier avait une obligation implicite d'indexer à sa guise ponctuellement à la hausse 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'élevait à 139 millions \$ a été reprise, et un montant compensatoire correspondant a été comptabilisé dans le coût des services.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

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

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

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

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
RAII	63 \$	(4 635) \$	(132) \$	(4 181) \$
Amortissement	85	104	272	315
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	—	4 004	—	4 004
RAIIA	148	(527)	140	138
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	24	706	455	715
RAIIA avant éléments spéciaux	172 \$	179 \$	595 \$	853 \$

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Trimestres clos les 30 septembre			
	2016		2015	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(94) \$		(4 888) \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	24	0,01 \$	4 710	2,11 \$
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	50	0,02	57	0,03
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	16	0,01	18	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et autres éléments d'ajustement	(6)	0,00	105	0,05
Résultat net ajusté	(10) \$		2 \$	

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

	Trimestres clos les 30 septembre	
	2016	2015
RPA dilué	(0,04) \$	(2,20) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,04	2,20
RPA ajusté	0,00 \$	0,00 \$

⁽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

	Neuf mois clos les 30 septembre			
	2016	2015		
	(par action)	(par action)		
Résultat net	(722) \$	(4 663) \$		
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	455	0,21 \$	4 719	2,31 \$
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	75	0,03	80	0,04
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	50	0,02	55	0,03
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	—	—
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	22	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et autres éléments d'ajustement	(19)	0,00	104	0,05
Résultat net ajusté	(127) \$	317 \$		

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

	Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015
RPA dilué	(0,36) \$	(2,30) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,27	2,44
RPA ajusté	(0,09) \$	0,14 \$

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

	Aux	
	30 septembre 2016	31 décembre 2015
Dette à long terme	8 963 \$	8 979 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(373)	(386)
Dette à long terme, montant net	8 590	8 593
Emprunts à court terme ⁽²⁾	84	—
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽³⁾	522	563
Obligations au titre des transactions de cession-bail	19	133
Dette ajustée	9 215 \$	9 289 \$

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

⁽²⁾ Se rapporte aux montants prélevés sur la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € (738 millions \$) de Transport. Voir également la Note 19 – 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 RAIIA ajusté et du RAI ajusté, par rapport au RAI

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2016	31 décembre 2015
RAI	(789) \$	(4 838) \$
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	1 128	5 392
Intérêts reçus	156	156
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	35	67
RAI ajusté	530	777
Amortissement	395	438
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple ⁽³⁾	58	63
RAIIA ajusté	983 \$	1 278 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2016	31 décembre 2015
Intérêts versés	535 \$	427 \$
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	35	67
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	4	9
Intérêts ajustés	574 \$	503 \$

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour plus de détails sur les éléments spéciaux pour les périodes de neuf mois closes les 30 septembre 2016 et le 30 septembre 2015. Les éléments spéciaux du quatrième trimestre de 2015 ont trait aux charges de dépréciation du programme d'avion CRJ1000 et de la gamme d'avions Learjet; à la radiation de frais différés; à la résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution; et à une provision liée à un litige fiscal.

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

⁽³⁾ Représente l'amortissement linéaire du montant inclus dans la dette ajustée au titre des contrats de location simple, fondé sur une période d'amortissement de neuf ans.

AVIONS D'AFFAIRES

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2016	2015	Écart
Revenus	1 314 \$	1 558 \$	(16) %
Livraisons d'avions (en unités)	36	43	(7)
Commandes nettes (en unités)	22	(32)	54
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽¹⁾	0,6	ins	ins
RAII	84 \$	(1 115) \$	ins
Marge RAI	6,4 %	ins	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	84 \$	54 \$	56 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	6,4 %	3,5 %	290 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	120 \$	99 \$	21 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	9,1 %	6,4 %	270 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	165 \$	172 \$	(4) %
Aux	30 septembre 2016	31 décembre 2015	
Carte de commandes (en milliards de dollars)	16,5 \$	17,2 \$	(4) %

Principaux faits saillants et événements

- Pour le troisième trimestre consécutif, nous avons eu une solide performance sur le plan des livraisons. Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2016, nous avons livré 109 avions et atteint un ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾ de 0,8.
- Nous avons dégagé une marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ de 6,6 % pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016, alimentée par l'amélioration de notre modèle d'affaires et nos initiatives de transformation.
- Avions d'affaires est en voie d'atteindre ses prévisions de revenus, de livraisons et de rentabilité⁽³⁾ pour l'exercice. D'après les résultats obtenus à ce jour, nous peaufinons nos prévisions pour l'exercice, prévoyant des revenus d'environ 5,5 milliards \$, plus de 150 livraisons, et une marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ supérieure à 6 %.⁽⁴⁾
- Le 4 novembre 2016, nous avons effectué avec succès le vol inaugural du premier FTV *Global 7000*, réservé aux essais de fonctionnalité des systèmes de base et à l'évaluation des qualités de maniabilité et de vol de l'avion. L'avion *Global 7000* établira la norme d'une nouvelle catégorie d'avions d'affaires à fuselage large. Il s'agit du premier et unique biréacteur d'affaires de conception entièrement nouvelle présentant quatre zones habitables. Conçu avec un design d'aile transsonique de dernière génération, l'avion *Global 7000* offre une capacité d'approche à angle prononcé et des performances sur courte piste, et est doté de moteurs à haute efficacité, de la cabine la plus large de cette catégorie et d'un poste de pilotage très évolué.⁽⁵⁾

⁽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.

⁽³⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI avant éléments spéciaux.

⁽⁴⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs d'Avions d'affaires dans le rapport financier 2015 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter à la rubrique Mise à jour des prévisions de 2016 pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Se reporter à la mise en garde relative au programme d'avions Global 7000 et Global 8000 à la fin du présent rapport de gestion.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2016

Voici une mise à jour des prévisions figurant dans notre rapport financier 2015.

	Prévisions figurant dans notre rapport financier 2015	Résultats pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016	Mise à jour des prévisions pour 2016 ⁽¹⁾
Revenus et livraisons	Revenus supérieurs à 5,0 milliards \$. Environ 150 livraisons.	Revenus de 4,1 milliards \$. 109 livraisons.	Revenus d'environ 5,5 milliards \$. Plus de 150 livraisons.
Rentabilité⁽²⁾	Marge RAI d'environ 6 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 6,6 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾ supérieure à 6 %.

Avions d'affaires est en voie d'atteindre ses prévisions de revenus, de livraisons et de rentabilité⁽²⁾ pour l'exercice. Les revenus pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 ont bénéficié d'une combinaison favorable de livraisons d'avions, avec une plus forte proportion de livraisons d'avions intermédiaires et de grands avions par rapport aux prévisions initiales. Le RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ depuis le début de l'exercice témoigne également de notre meilleure performance opérationnelle. D'après les résultats obtenus à ce jour, nous peaufinons nos prévisions pour l'exercice, prévoyant des revenus d'environ 5,5 milliards \$, plus de 150 livraisons et une rentabilité⁽²⁾ supérieure à 6 %.

⁽¹⁾ 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 2015 pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

⁽²⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI 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 les mesures les plus comparables des IFRS pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Le taux de croissance du PIB mondial et les autres indicateurs du marché démontrent un retard de la relance et une prolongation à court terme de la faiblesse du marché, malgré certains signes d'amélioration de l'indice mesurant la confiance de l'industrie.⁽¹⁾

L'Amérique du Nord reste la locomotive de l'économie mondiale, des marchés émergents comme la Chine, l'Amérique latine (surtout le Brésil) et la Russie demeurant au ralenti en raison de l'incertitude économique et des enjeux géopolitiques. En 2016, l'économie mondiale devrait croître à un taux de 2,2 % et, selon les prévisions, à un taux de 2,6 % en 2017.⁽²⁾

La confiance de l'industrie⁽¹⁾ s'est améliorée deux fois de suite depuis le deuxième trimestre de 2016. La hausse de l'indice de confiance dans le dernier sondage publié au troisième trimestre de 2016 est essentiellement attribuable à l'intérêt accru des clients, surtout en Amérique du Nord et en Europe.⁽³⁾

Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service a légèrement diminué, pour s'établir à 11,8 % au 30 septembre 2016. À notre avis, ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la fourchette normale pour l'ensemble du marché.

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

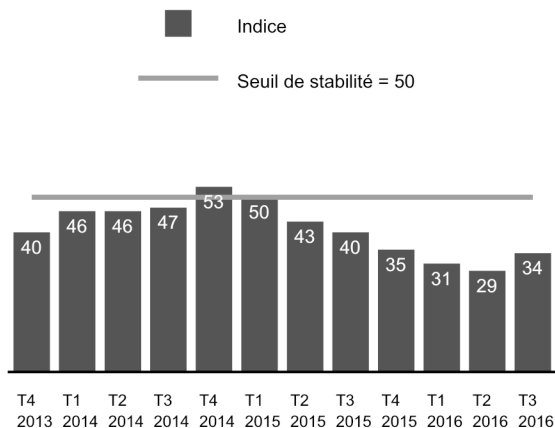
À long terme, nous gardons confiance dans le potentiel de l'industrie des avions d'affaires. La combinaison de l'amélioration des facteurs macroéconomiques, de la mise en œuvre de nouveaux programmes, du retrait plus rapide des avions et du développement continu de nouveaux modèles de propriété devrait entraîner une croissance importante au cours des 10 prochaines années.

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

⁽²⁾ Selon le rapport sur les données économiques mondiales d'Oxford Economics au 11 octobre 2016.

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

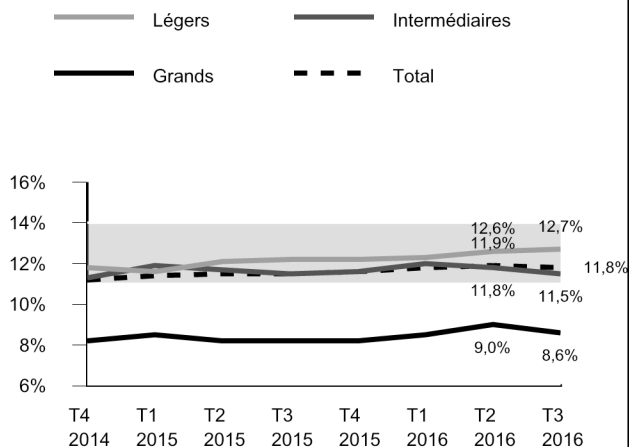
INDICE UBS DU MARCHÉ DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES*
(pour les trimestres civils; moyenne sur une échelle de 100 points)



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.

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

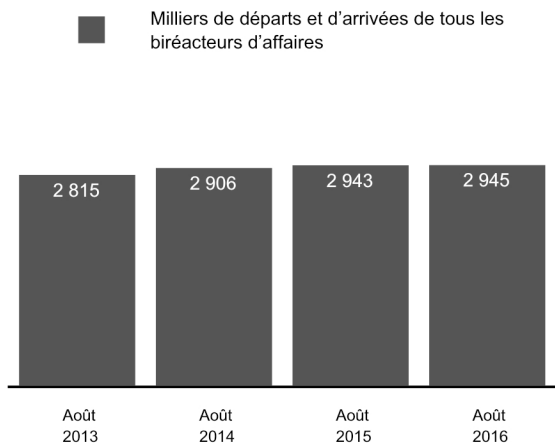


Sources : JETNET et Ascend

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

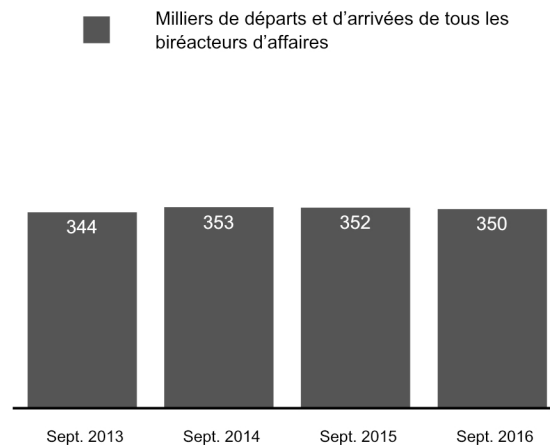
La zone ombragée indique ce que nous considérons comme la fourchette normale du total de stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion disponibles à la vente, soit entre 11 % et 14 %.

UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES AUX É.-U.
(pour les périodes de huit mois closes comme indiqué)



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

UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES EN EUROPE
(pour les périodes de neuf mois closes comme indiqué)



Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Revenus	1 314 \$	1 558 \$	4 090 \$	4 910 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	120 \$	99 \$	378 \$	409 \$
Amortissement	36	45	109	129
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	84	54	269	280
Éléments spéciaux	—	1 169	(109)	1 180
RAII	84 \$	(1 115) \$	378 \$	(900) \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	6,4 %	3,5 %	6,6 %	5,7 %
Marge RII	6,4 %	ins	9,2 %	ins

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

Revenus

La baisse de 244 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par la baisse prévue du nombre de livraisons.

La baisse de 820 millions \$ pour la période de neuf mois s'explique principalement par la baisse prévue du nombre de livraisons d'avions et par la baisse des revenus tirés des ventes d'avions d'occasion.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux inclus dans le RII ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2016	2015	2016	2015
Obligation au titre des avantages de retraite	1	— \$	— \$	(63) \$	— \$
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avion <i>Learjet 85</i>	2	—	1 169	(54)	1 169
Charges de restructuration	3	—	—	8	11
		— \$	1 169 \$	(109) \$	1 180 \$
Incidence sur la marge RII		—	ins	2,6 %	ins

- 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 63 millions \$ a été reprise.
- Représente en 2015 une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 925 millions \$, et des dépréciations des stocks, des dépréciations des autres actifs, des immobilisations corporelles et d'autres immobilisations incorporelles, d'autres provisions et d'autres passifs financiers de 244 millions \$ par suite de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché. Un crédit de 6 millions \$ lié à cet élément spécial est porté au poste Siège social et élimination.

En 2016, compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 54 millions \$. 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.

3. Représente en 2016 des charges de restructuration liées à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016.

En 2015, les éléments spéciaux étaient liés à :

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

Marge RAI

La marge RAI pour le trimestre a augmenté considérablement par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent principalement en raison des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus). La marge RAI avant éléments spéciaux pour le trimestre a augmenté de 2,9 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'incidence favorable des améliorations du modèle d'affaires relatives aux activités liées aux avions d'occasion.

Contrebalancée en partie par :

- la diminution des marges tirées des avions principalement attribuable à une dépréciation des stocks d'avions légers.

La marge RAI pour la période de neuf mois a augmenté considérablement par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent principalement en raison des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus). La marge RAI avant éléments spéciaux pour la période de neuf mois a augmenté de 0,9 point de pourcentage, essentiellement en raison :

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

Contrebalancées en partie par :

- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration; et
- une dépréciation des stocks d'avions légers, qui a contrebalancé la marge globalement favorable tirée des avions.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Outillage des programmes ⁽¹⁾	167 \$	161 \$	490 \$	480 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	2	1	4	3
	169 \$	162 \$	494 \$	483 \$
En pourcentage des revenus	12,9 %	10,4 %	12,1 %	9,8 %

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

Au 30 septembre 2016, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽³⁾ s'établissait à 2,4 milliards \$, comparativement à 2,0 milliards \$ au 31 décembre 2015.

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 24 millions \$ et 82 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 (respectivement 30 millions \$ et 86 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽³⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 235 millions \$ au 30 septembre 2016 (157 millions \$ au 31 décembre 2015).

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

Le 4 novembre 2016, nous avons effectué avec succès le vol inaugural du premier FTV *Global 7000*, réservé aux essais de fonctionnalité des systèmes de base et à l'évaluation des qualités de maniabilité et de vol de l'avion.

Nous continuons à concentrer nos efforts sur le programme d'essais en vol afin de mettre sur le marché les avions définissant la norme de leur catégorie de marché. La fabrication des autres FTV *Global 7000* continue de progresser et ils sont tous à divers stades de production et d'assemblage.

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

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

Livraisons d'avions

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Légers				
<i>Learjet 70/75</i>	7	7	13	21
Intermédiaires				
<i>Challenger 350</i>	13	18	43	50
<i>Challenger 605/650</i>	6	3	15	11
<i>Challenger 850</i>	—	—	—	1
Grands				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	10	15	38	52
	36	43	109	135

Commandes d'avions

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Commandes brutes	30	41	122	88
Annulations	(8)	(73)	(30)	(93)
Commandes nettes	22	(32)	92	(5)

Le nombre négatif de commandes nettes pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 reflète l'annulation des commandes relatives au programme d'avion *Learjet 85* par suite de la décision de mettre fin au programme en octobre 2015. Le total des annulations comprend respectivement 64 et 74 annulations relatives au programme *Learjet 85* pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015.

À l'exclusion de l'annulation des commandes liées au programme d'avion *Learjet 85* en 2015, le nombre de nouvelles commandes nettes dans toutes les catégories d'avions d'affaires pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 était plus élevé que celui de la période correspondante de l'exercice précédent.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

Carnet de commandes

	Aux	
(en milliards de dollars)	30 septembre 2016	31 décembre 2015
	16,5 \$	17,2 \$

Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché.

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Commandes nettes	22	(32)	92	(5)
Livraisons	36	43	109	135
	0,6	ins	0,8	ins

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

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons compte non tenu des annulations de commandes d'avions Learjet 85⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Commandes nettes, compte non tenu des annulations de commandes d'avions Learjet 85	22	32	92	69
Livraisons	36	43	109	135
	0,6	0,7	0,8	0,5

⁽¹⁾ Défini comme les commandes nettes reçues, compte non tenu des annulations de commandes d'avions Learjet 85, sur les livraisons d'avions, en unités.

AVIONS COMMERCIAUX

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2016	2015	Écart
Revenus	538 \$	480 \$	12 %
Livraisons d'avions (en unités)	16	14	2
Commandes nettes (en unités)	(9)	2	(11)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽¹⁾	ins	0,1	ins
RAII	(107) \$	(3 624) \$	ins
Marge RAI	(19,9) %	ins	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(107) \$	(63) \$	(70) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(19,9) %	(13,1) %	(680) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(96) \$	(40) \$	(140) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(17,8) %	(8,3) %	(950) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	47 \$	299 \$	(84) %

Principaux faits saillants et événements

- Nous avons ajusté nos prévisions de livraisons d'avions *C Series* pour l'ensemble de l'exercice, les faisant passer de 15 à 7 avions en raison du retard de livraison de moteurs accusé par notre fournisseur Pratt & Whitney. Nous avons également mis à jour les prévisions d'Avions commerciaux et prévoyons désormais des revenus d'environ 2,7 milliards \$ et un RAI négatif avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'environ 450 millions \$, ainsi qu'une cible d'utilisation des flux de trésorerie disponibles pour le programme d'avions *C Series* de 1,15 milliard \$ pour l'ensemble de l'exercice 2016.⁽³⁾
- Le 11 juillet 2016, l'avion *CS300* a obtenu sa certification de type de Transports Canada (TC). Nous visons maintenant à accroître notre efficacité tout en accélérant la cadence vers la production à plein régime, à continuer d'accroître notre carnet de commandes, à livrer des avions *C Series* et à offrir du soutien à la clientèle.
- À la suite de la livraison du premier avion *CS100* à l'exploitant de lancement Swiss International Air Lines (SWISS) le 29 juin 2016, la MES de l'avion le 15 juillet 2016 a été un succès, le vol commercial inaugural menant des passagers de Zurich à Paris. SWISS détient actuellement trois avions *CS100* en service.
- En août 2016, nous avons restructuré l'entente d'achat signée en 2013 avec notre client, la société de crédit-bail établie à Moscou, Ilyushin Finance Co. (IFC), afin de nous adapter aux besoins actuels de son marché. La commande ferme a été modifiée, passant d'une commande de 32 avions *CS300* assortie d'options pour 10 avions *CS300* supplémentaires à une commande de 20 avions *CS300* et un biturbopropulseur *Q400* assortie d'options pour cinq avions *Q400* supplémentaires.
- Le 1^{er} septembre 2016, nous avons reçu la seconde tranche de 500 millions \$ de l'investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) dans la Société en commandite Avions *C Series* (SCACS), qui poursuivra les activités liées à notre programme d'avions *C Series* et continuera d'être incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers.

⁽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.

⁽³⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Avions commerciaux du rapport financier de 2015 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter à la rubrique Mise à jour des prévisions pour 2016 pour plus de détails.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2016

Voici une mise à jour des prévisions figurant dans notre rapport financier 2015.

	Prévisions figurant dans notre rapport financier 2015	Résultats pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016	Mise à jour des prévisions pour 2016 ⁽¹⁾
Revenus et livraisons	Revenus d'environ 3,0 milliards \$ Environ 95 livraisons.	Revenus de 1,9 milliard \$ 63 livraisons.	Revenus d'environ 2,7 milliards \$ De 85 à 90 livraisons.
Rentabilité⁽²⁾	RAII négatif d'environ 550 millions \$, découlant principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions <i>C Series</i> . ⁽³⁾	RAII négatif avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 276 millions \$.	RAII négatif avant éléments spéciaux d'environ 450 millions \$, découlant principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions <i>C Series</i> . ⁽³⁾

Nous avons ajusté nos prévisions de livraisons d'avions *C Series* pour l'ensemble de l'exercice, les faisant passer de 15 à 7 avions en raison du retard de livraison de moteurs accusé par notre fournisseur Pratt & Whitney. Nous avons ainsi, en grande partie en raison de cet ajustement de livraisons, mis à jour les prévisions de livraisons d'Avions commerciaux pour l'ensemble de l'exercice 2016 et prévoyons désormais livrer de 85 à 90 avions. Notre cible d'utilisation des flux de trésorerie disponibles pour le programme d'avions *C Series* est maintenant d'environ 1,15 milliard \$ pour l'exercice 2016, dont une tranche de 830 millions \$ a été utilisée au cours des neuf premiers mois de l'exercice. Nous prévoyons désormais que le total des revenus d'Avions commerciaux sera d'environ 2,7 milliards \$ pour l'exercice 2016.

Compte tenu de la MES réussie du programme d'avions *C Series*, nous prévoyons désormais pour Avions commerciaux un RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ négatif d'environ 450 millions \$ pour l'ensemble de l'exercice 2016 grâce à une solide exécution alors que nous accélérons la cadence de production, ainsi qu'au contrôle des coûts durant les premiers mois suivant la MES du programme, le tout soutenu par la fiabilité des avions *CS100* en service.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs dans la section Avions commerciaux du rapport financier 2015 pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

⁽²⁾ La prévision de rentabilité repose sur le RAI 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2016.

⁽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.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

Le transport aérien commercial régulier national et international, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 5,4 % et 6,3 % depuis le début de l'année jusqu'en septembre 2016 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les sociétés aériennes commerciales à l'échelle mondiale ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges⁽²⁾ de respectivement 82,0 % et 79,8 % depuis le début de l'année jusqu'en septembre 2016, des coefficients similaires à ceux de respectivement 81,5 % et 80,3 % enregistrés pour la période correspondante de 2015.⁽³⁾

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

⁽²⁾ Le coefficient d'occupation des sièges correspond au pourcentage des sièges-kilomètres disponibles utilisés (les RPK divisés par le nombre de sièges-kilomètres disponibles). Les sièges-kilomètres disponibles correspondent au nombre de sièges multiplié par les kilomètres parcourus, qu'ils soient occupés ou non par un passager.

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

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 5,4 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente, croissance en partie contrebalancée par la baisse enregistrée au Brésil. Les hausses enregistrées par les marchés du transport aérien commercial international en Asie-Pacifique, au Moyen-Orient et en Europe représentent la plus grande partie de la croissance de 6,3 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente.⁽¹⁾

Le trafic-passagers régional, mesuré par les RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U.⁽²⁾ et de leurs affiliés, qui représentent une partie importante du trafic-passagers aérien régional aux É.-U., le principal marché d'Avions commerciaux, a augmenté de 0,9 % depuis le début de l'année jusqu'en septembre 2016, en regard de celui de la période correspondante de l'année précédente. Ces transporteurs ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 80,2 % depuis le début de l'année jusqu'en septembre 2016, soit une légère baisse par rapport à 81,4 % pour la période correspondante de 2015.

La demande en transport aérien a continué de croître en septembre, soutenue par la réduction du tarif des billets attribuable à la baisse des prix du pétrole et à l'accroissement des pressions concurrentielles, malgré le fait que la tendance à la hausse du trafic ait été restreinte par la précarité de la conjoncture économique mondiale, ainsi que par l'incidence d'attaques terroristes et de l'instabilité politique dans certaines régions du monde. Depuis que l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) a décidé de réduire sa production de pétrole en septembre 2016, les marchés à terme et les analystes du cours du pétrole prévoient une faible tendance haussière des cours du pétrole dans un avenir prévisible, avec des cours qui devraient demeurer relativement faibles jusqu'en 2020.⁽¹⁾⁽³⁾ Certaines sociétés aériennes pourraient alors choisir de reporter le renouvellement à court terme de leur flotte, mais la baisse du prix du carburant devrait toutefois continuer à favoriser la rentabilité des sociétés aériennes, leur donnant 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 notamment trait à la qualité de l'air à l'échelle locale, aux émissions des avions et au bruit ambiant, conjuguées à l'engagement de l'industrie du transport aérien en vue d'une réduction des émissions de carbone, devraient accélérer le retrait des anciens modèles d'avions moins écoénergétiques à l'échelle mondiale.

⁽¹⁾ D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* du mois de septembre 2016 de l'IATA.

⁽²⁾ Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines et Alaska Air.

⁽³⁾ D'après le rapport *Airlines Financial Monitor* de septembre-octobre 2016 de l'IATA.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Revenus	538 \$	480 \$	1 918 \$	1 751 \$
RAIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(96) \$	(40) \$	(226) \$	(8) \$
Amortissement	11	23	50	75
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(107)	(63)	(276)	(83)
Éléments spéciaux	—	3 561	483	3 560
RAII	(107) \$	(3 624) \$	(759) \$	(3 643) \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(19,9) %	(13,1) %	(14,4) %	(4,7) %
Marge RAII	(19,9) %	ins	(39,6) %	ins

⁽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 hausses de respectivement 58 millions \$ et 167 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois s'expliquent principalement par la hausse des revenus tirés des ventes d'avions neufs et d'avions d'occasion.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux inclus dans le RAI ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2016	2015	2016	2015
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i>	1	— \$	— \$	516 \$	— \$
Obligation au titre des avantages de retraite	2	—	—	(33)	—
Charge de dépréciation et autres charges – programme d'avions <i>C Series</i>	3	—	3 249	—	3 249
Modifications des estimations et variations de la juste valeur	4	—	312	—	312
Charges de restructuration	5	—	—	—	(1)
		— \$	3 561 \$	483 \$	3 560 \$
Incidence sur la marge RAI		— %	ins	(25,2) %	ins

1. 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.
2. 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 33 millions \$ a été reprise.
3. Représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 3,1 milliards \$, et des dépréciations des stocks et d'autres provisions de 179 millions \$, par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente d'octobre 2015. Une contrepartie de 14 millions \$ liée à cet élément spécial a été portée au poste Siège social et élimination.
4. Représente une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle par suite des modifications apportées aux hypothèses formulées sur les courbes de valeur résiduelle des avions régionaux en raison des conditions difficiles du marché des avions d'occasion régionaux et d'une plus grande probabilité que le bénéficiaire de garantie se prévale de la garantie de valeur résiduelle, compte tenu de l'expérience récente en matière de garanties de valeur résiduelle et d'une perte sur certains instruments financiers en raison de modifications apportées à la juste valeur estimative.
5. Représente en 2015 un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée en 2014.

Marge RAI

La marge RAI pour le trimestre a augmenté considérablement par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent, en raison des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus). La marge RAI avant éléments spéciaux pour le trimestre a diminué de 6,8 points de pourcentage essentiellement en raison :

- des pertes du programme d'avions *C Series* en raison de l'accélération de la production, principalement liées à la production des premières unités.⁽¹⁾

En partie contrebalancées par :

- une dépréciation non récurrente des stocks de pièces de rechange d'occasion liés au programme d'avions *CRJ200* comptabilisée au troisième trimestre de 2015;
- des marges plus élevées tirées des activités de service à la clientèle; et
- une diminution des charges de R et D découlant essentiellement de la diminution de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques en raison de la baisse de la valeur comptable des coûts de développement de la gamme d'avions *CRJ*.

La marge RAI pour la période de neuf mois a augmenté considérablement par rapport à celle de la période de neuf mois correspondante de l'exercice précédent, en raison des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus). La marge RAI avant éléments spéciaux pour la période de neuf mois a diminué de 9,7 points de pourcentage essentiellement en raison :

- des pertes du programme d'avions *C Series* en raison de l'accélération de la production, principalement liées à la production des premières unités⁽¹⁾; et
- d'une diminution des marges tirées des livraisons d'avions.

En partie contrebalancées par :

- une dépréciation non récurrente des stocks de pièces de rechange d'occasion liés au programme d'avions *CRJ200* comptabilisée au troisième trimestre de 2015; et
- une diminution des charges de R et D découlant essentiellement de la diminution de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques en raison de la baisse de la valeur comptable des coûts de développement de la gamme d'avions *CRJ*.

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

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Outillage des programmes ⁽¹⁾	27 \$	298 \$	252 \$	717 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	1	—	2	2
	28 \$	298 \$	254 \$	719 \$
En pourcentage des revenus	5,2 %	62,1 %	13,2 %	41,1 %

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

Au 30 septembre 2016, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions commerciaux⁽³⁾ s'établissait à 2,5 milliards \$, comparativement à 1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015.

⁽¹⁾ Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques, à l'exclusion d'un montant de 352 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 lié à l'acquisition de coûts de développement engagés par nos fournisseurs et comptabilisés dans l'outillage des programmes aéronautiques lors de la première livraison de l'avion *CS100* au cours du deuxième trimestre de 2016. Le montant représente un élément sans effet de trésorerie pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016, car il est payable à la livraison des avions et aura une incidence sur les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles dans les flux de trésorerie lorsque les fournisseurs seront payés à la livraison des avions.

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 3 millions \$ et 14 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 (respectivement 13 millions \$ et 48 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽³⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions commerciaux totalisaient 299 millions \$ au 30 septembre 2016 (294 millions \$ au 31 décembre 2015).

Le programme d'avions C Series

Avion CS100

Le 15 juin 2016, l'avion de ligne CS100 a obtenu la validation de type de l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) et de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U à la suite de l'obtention de la certification de type de Transports Canada (TC). Le premier avion CS100 a été livré à SWISS le 29 juin 2016 et est entré en service commercial le 15 juillet 2016.

Les avions livrés à SWISS présentent de bonnes performances conformes aux attentes, et démontrent une fiabilité élevée.

Le 26 septembre 2016, une déclaration environnementale de produit (EPD^{MD}) portant sur l'avion CS100 a été publiée par le système international EPD^{MD} présentant de l'information sur l'incidence environnementale de l'avion tout au long de son cycle de vie. La publication de cette déclaration est une première dans l'industrie aéronautique.

Avion CS300

Le 11 juillet 2016, l'avion CS300 a obtenu sa certification de type de TC, avant d'obtenir sa validation de type de l'AESA le 7 octobre 2016. En outre, TC et l'AESA ont mené l'évaluation opérationnelle de l'avion CS300, confirmant que l'avion est opérationnellement prêt pour sa MES. À la suite de l'évaluation opérationnelle couronnée de succès, ces deux autorités réglementaires ont accordé à l'avion CS300 la même certification de type de pilote que celle de l'avion CS100. Puisque ces deux avions ont obtenu la même certification de type de pilote, les pilotes formés sur un des modèles d'avion n'auront besoin que d'une formation légèrement différente pour piloter l'autre modèle, ce qui est un atout majeur pour les clients des avions C Series.

La validation de type de la FAA des É.-U. devrait être obtenue au cours du quatrième trimestre de 2016. Le premier avion CS300 destiné à l'exploitant de lancement airBaltic est en production et devrait être livré au cours des prochaines semaines.

En septembre 2016, l'avion CS300 a entamé une série de vols d'évaluation d'itinéraires en Europe et au Moyen-Orient aux côtés d'airBaltic. Ces activités d'évaluation d'itinéraires sur le réseau d'airBaltic ont été achevées en octobre 2016.

Résultats de performance

Les résultats de performance des essais en vol et des essais structuraux des avions ont dépassé les objectifs initiaux en matière de consommation de carburant, de charge utile, de distance franchissable et de performances sur piste.⁽¹⁾

Accélération de la cadence de production et activités de soutien à la clientèle

Nous visons désormais à accélérer la cadence vers la production à plein régime, à livrer des avions et à assurer un soutien complet à nos clients alors qu'ils mettent leurs avions en service commercial générant des revenus.

⁽¹⁾ Principaux objectifs de performance, sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en production, sur des vols de 500 milles marins. Se reporter également à la mise en garde relative au programme d'avions CS300 à la fin du présent rapport de gestion.

Livraisons d'avions

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700</i>	—	—	1	2
<i>CRJ900</i>	5	8	32	32
<i>CRJ1000</i>	1	—	5	1
Biréacteurs commerciaux				
<i>CS100</i>	1	—	2	—
Biturbopropulseurs				
<i>Q400</i>	9	5	23	19
Avions amphibies	—	1	—	2
	16	14	63	56

Commandes d'avions

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700</i>	—	2	—	2
<i>CRJ900</i>	—	—	19	7
<i>CRJ1000</i>	—	—	—	(2)
Biréacteurs commerciaux				
<i>CS100</i>	—	—	75	—
<i>CS300</i>	(12)	—	40	—
Biturbopropulseurs				
<i>Q400</i>	3	—	18	23
	(9)	2	152	30

Le nombre négatif de commandes nettes pour le trimestre clos le 30 septembre 2016 reflète la restructuration, en août 2016, de l'entente d'achat signée en 2013 avec notre client, la société de crédit-bail établie à Moscou, Ilyushin Finance Co. (IFC), afin de nous adapter aux besoins actuels de son marché. La commande ferme a été modifiée, passant d'une commande de 32 avions *CS300* assortie d'options pour 10 avions *CS300* supplémentaires à une commande de 20 avions *CS300* et un biturbopropulseur *Q400* assortie d'options pour cinq avions *Q400* supplémentaires.

Après la fin du troisième trimestre, Philippine Airlines, Inc. a signé une lettre d'intention en vue d'acquérir jusqu'à 12 biturbopropulseurs *Q400*.

Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾	Options ⁽²⁾
Deuxième trimestre			
Delta Air Lines, Inc. (É.-U.)	75 CS100	5 600 \$	50 CS100
Air Canada (Canada)	45 CS300	3 800 \$	30 CS300
Air Baltic Corporation AS (Lettonie)	7 CS300	506 \$	—
Industrial Bank Financing Leasing Co., Ltd. ⁽³⁾ (également connue comme CIB Leasing) (Chine)	10 CRJ900	472 \$	—
WestJet Encore Ltd. (Canada)	9 Q400	293 \$	—
Chorus Aviation Inc. (Canada)	5 CRJ900	229 \$	—

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

⁽²⁾ Non incluses dans le carnet de commandes.

⁽³⁾ Auparavant, le client préférait garder l'anonymat.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	30 septembre 2016		31 décembre 2015	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	9	—	10	—
CRJ900	31	18	44	24
CRJ1000	20	—	25	9
Biréacteurs commerciaux				
CS100	121 ⁽¹⁾	99	53 ⁽¹⁾	49
CS300	235 ⁽¹⁾	133	190 ⁽¹⁾	113
Biturbopropulseurs				
Q400	34	13	39	77
	450	263	361	272

⁽¹⁾ Le total de 356 commandes comprenait 144 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions C Series au 30 septembre 2016 (le total de 243 commandes comprenait 86 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions C Series au 31 décembre 2015).

Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché.

Le 25 février 2016, Republic Airways Holdings Inc. (Republic) a annoncé qu'elle et certaines de ses filiales avaient déposé une demande volontaire de réorganisation de leurs activités en vertu du chapitre 11 du *Bankruptcy Code* des É.-U. Le 20 octobre 2016, Republic et Bombardier ont convenu d'une modification qui prévoit le report des paiements à Bombardier en contrepartie des avions ainsi que des livraisons à Republic de 40 avions CS300, qui étaient prévus dans l'entente d'achat initiale. Republic a déposé une requête d'autorisation de la modification auprès du tribunal des faillites des États-Unis pour le district sud de l'État de New York. L'audience de la requête devrait avoir lieu le 17 novembre 2016.

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Commandes nettes	(9)	2	152	30
Livraisons	16	14	63	56
	ins	0,1	2,4	0,5

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

Le nombre négatif de commandes nettes pour le trimestre clos le 30 septembre 2016 reflète la restructuration de l'entente d'achat signée avec IFC en août 2016.

L'augmentation du ratio de nouvelles commandes sur livraisons pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 par rapport à celui de la période correspondante de l'exercice précédent s'explique principalement par les commandes importantes d'avions *C Series* reçues au deuxième trimestre de 2016.

PARTENARIAT STRATÉGIQUE

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

Le 30 juin 2016, nous avons obtenu un investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée, la Société en commandite Avions C Series (SCACS), à laquelle nous avons transféré les actifs, passifs et obligations du programme d'avions C Series. La SCACS est détenue dans une proportion de 50,5 % par Bombardier Inc. et, à titre de filiale de Bombardier Inc., elle poursuivra les activités liées à notre programme d'avions *C Series*. La SCACS continue d'être incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers.

Nous avons reçu l'investissement en deux tranches de 500 millions \$ chacune respectivement le 30 juin et le 1^{er} septembre 2016. Le produit de l'investissement sera affecté entièrement aux flux de trésorerie du programme d'avions *C Series*. Selon les modalités de l'entente de société en commandite, nous nous sommes engagés à investir des capitaux supplémentaires dans la SCACS, jusqu'à concurrence de 1,0 milliard \$, dans le cas où la SCACS ne disposerait pas de liquidités suffisantes. Les apports en capital supplémentaires de Bombardier augmenteraient sa participation dans la SCACS.

De plus, le 30 juin et le 1^{er} septembre 2016, nous avons émis, au nom d'Investissement Québec, des bons de souscription pouvant être exercés en vue d'acquérir un nombre global de 100 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc., pouvant être exercés pendant cinq ans à un prix d'exercice par action de 1,72 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,21 dollars canadiens à la date de signature de l'accord de souscription.

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

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2016	2015	Écart
Revenus	337 \$	411 \$	(18) %
Nouvelles commandes externes	104 \$	110 \$	(5) %
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	1,0	0,9	0,1
RAII	20 \$	30 \$	(33) %
Marge RAI	5,9 %	7,3 %	(140) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	29 \$	30 \$	(3) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,6 %	7,3 %	130 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	42 \$	43 \$	(2) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	12,5 %	10,5 %	200 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	7 \$	1 \$	600 %
Aux	30 septembre 2016	31 décembre 2015	
Carnet de commandes externes	62 \$	80 \$	(23) %

Principaux faits saillants et événements

- Nous révisons la prévision de revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie à environ 1,6 milliard \$, et la prévision de marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ à environ 8 % pour l'exercice 2016 complet.⁽²⁾
- Environ 60 % de la réduction des effectifs de 2500 employés prévue et annoncée en février 2016 a eu lieu au cours des neuf premiers mois de 2016. L'objectif est de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître notre compétitivité. Au cours des neuf premiers mois de 2016, nous avons comptabilisé des charges de restructuration de 33 millions \$ 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 la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽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 2015 pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions, sauf pour le niveau de production lié aux contrats intersectoriels, qui, selon la prévision actuelle, devrait être moins élevé en 2016 qu'en 2015. Se reporter à la rubrique Mise à jour des prévisions pour 2016 pour plus de détails.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2016

Voici une mise à jour des prévisions figurant dans notre rapport financier 2015.

	Prévisions figurant dans notre rapport financier 2015	Résultats pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016	Mise à jour des prévisions pour 2016 ⁽¹⁾
Revenus	Les revenus devraient se maintenir à environ 1,8 milliard \$ et provenir principalement de contrats intersectoriels avec Avions d'affaires et Avions commerciaux.	Revenus de 1,2 milliard \$, dont 0,9 milliard \$ provenant de contrats intersectoriels.	Revenus d'environ 1,6 milliard \$ provenant principalement de contrats intersectoriels avec Avions d'affaires et Avions commerciaux.
Rentabilité⁽²⁾	Marge RAI d'environ 7,5 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 7,6 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 8 %.

Nous révisons la prévision de revenus pour l'exercice 2016 d'Aérostructures et Services d'ingénierie à environ 1,6 milliard \$, en raison surtout de la baisse des revenus intersectoriels pour aligner la production sur celle de nos clients internes, soit Avions d'affaires et Avions commerciaux. La marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 a dépassé la prévision initiale, surtout sous l'effet d'initiatives de transformation qui se font surtout sentir au second semestre de 2016. Par conséquent, nous avons revu à la hausse notre prévision de rentabilité⁽²⁾ à environ 8 %.

⁽¹⁾ 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 2015 pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions, sauf pour le niveau de production lié aux contrats intersectoriels, qui, selon la prévision actuelle, devrait être moins élevé en 2016 qu'en 2015.

⁽²⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2016.

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 des aérostructures, se reporter à la rubrique Industrie et conjoncture économique des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux.

L'état actuel de certains facteurs de croissance des marchés pourrait avoir une incidence mitigée sur l'industrie des aérostructures à court terme. La demande de transport aérien commercial continue de croître et les coefficients d'occupation des sièges demeurent stables. La baisse des cours du pétrole a permis aux voyageurs de bénéficier de plus faibles tarifs et devrait continuer à favoriser la rentabilité des sociétés aériennes. Ces facteurs pourraient avoir une incidence positive sur les commandes d'avions commerciaux malgré des signes de faiblesse persistants dans la conjoncture économique mondiale. En même temps, les indicateurs de marché continuent de démontrer un retard de la relance et une faiblesse du marché des biréacteurs d'affaires, malgré une certaine amélioration de la confiance de l'industrie.⁽¹⁾ De manière générale, nous gardons confiance dans le potentiel de croissance importante à long terme du secteur de l'aviation.

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Revenus				
Revenus externes	102 \$	119 \$	326 \$	385 \$
Revenus intersectoriels	235	292	904	969
	337	411	1 230	1 354
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	42 \$	43 \$	133 \$	151 \$
Amortissement	13	13	39	38
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	29	30	94	113
Éléments spéciaux	9	—	(10)	(1)
RAII	20 \$	30 \$	104 \$	114 \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,6 %	7,3 %	7,6 %	8,3 %
Marge RII	5,9 %	7,3 %	8,5 %	8,4 %

⁽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

Les diminutions de respectivement 74 millions \$ et 124 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois sont attribuables à :

- une baisse des revenus intersectoriels (respectivement 57 millions \$ et 65 millions \$) essentiellement attribuable à la diminution du volume d'avions d'affaires résultant de nos réductions de cadence de production mises en œuvre en 2015, contrebalancée en partie par l'augmentation du volume découlant de l'accélération de la cadence de production du programme d'avions C Series; et
- une diminution des revenus externes (respectivement 17 millions \$ et 59 millions \$) principalement attribuable à une diminution du volume, contrebalancée en partie par une augmentation des ventes de services après-vente.

Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour le trimestre clos le 30 septembre 2016 représente des charges de restructuration liées à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016.

Les éléments spéciaux pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 représentent :

- 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 prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite a été reprise; et
- des charges de restructuration de 33 millions \$ liées à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016.

L'élément spécial pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015 était lié à un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice 2014.

Marge RAI

La marge RAI du trimestre a diminué de 1,4 point de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre a augmenté de 1,3 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une augmentation des marges tirées des contrats intersectoriels d'avions d'affaires, attribuable principalement à la baisse des coûts résultant de l'amélioration de la performance; et
- d'une augmentation des marges tirées des contrats externes, surtout attribuables à l'amélioration des prix.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des marges tirées des contrats intersectoriels d'avions commerciaux, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series*; et
- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration.

La marge RAI de la période de neuf mois a augmenté de 0,1 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-dessus) de la période de neuf mois a diminué de 0,7 point de pourcentage essentiellement en raison :

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

En partie contrebalancée par :

- une augmentation des marges tirées des contrats externes, surtout attribuable à l'amélioration des prix; et
- une augmentation des marges tirées des contrats intersectoriels d'avions d'affaires, principalement attribuable à la baisse des coûts résultant de l'amélioration de la performance.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

Carnet de commandes externes

	Aux	
	30 septembre 2016	31 décembre 2015
	62 \$	80 \$

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

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Nouvelles commandes externes	104 \$	110 \$	308 \$	371 \$
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	1,0	0,9	0,9	1,0

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre			
	2016	2015	Écart
Revenus	1 782 \$	1 985 \$	(10) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,9 \$	2,2 \$	32 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,6	1,1	0,5
RAII	125 \$	109 \$	15 %
Marge RAI	7,0 %	5,5 %	150 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	140 \$	109 \$	28 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	7,9 %	5,5 %	240 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	164 \$	131 \$	25 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	9,2 %	6,6 %	260 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	28 \$	29 \$	(3) %
Aux	30 septembre 2016	31 décembre 2015	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	31,0 \$	30,4 \$	2 %

Principaux faits saillants et événements

- Notre transformation opérationnelle donne des résultats. Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2016, la marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ a progressé davantage pour s'établir à 7,9 %, pour une marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 6,7 % pour la période de neuf mois.
- Transport est en voie de dépasser la prévision de rentabilité⁽²⁾. D'après les résultats obtenus à ce jour, nous portons notre prévision de rentabilité pour l'exercice complet à plus de 6,5 % et nous révisons la prévision de revenus de Transport pour l'exercice 2016 complet à environ 8,0 milliards \$⁽³⁾.
- InnoTrans, la plus grande foire commerciale du secteur ferroviaire au monde, s'est tenue en septembre 2016 à Berlin, en Allemagne. En tant qu'entreprise innovante, nous avons lancé des solutions de mobilité à la fine pointe de la technologie comme nos trains *TALENT 3* et présenté notre concept de plateforme *MOVIA Maxx* et notre système de signalisation *OPTIFLO*.
- En septembre 2016, nous avons signé des contrats avec Angel Trains et Abellio Greater Anglia au R.-U. prévoyant la livraison de 665 voitures *AVENTRA* et des services de maintenance pour la concession ferroviaire East Anglia d'Abellio. Les contrats s'élèvent à un montant d'environ 1,2 milliard \$, poussant le ratio de nouvelles commandes sur revenus à 1,6 pour le trimestre.
- En septembre 2016, nous avons signé un accord stratégique avec le constructeur de matériel roulant chinois, China Railway Rolling Stock Corporation (CRRC), visant à étendre et à approfondir notre relation. L'accord établit un cadre dont le but est de tirer parti de nos forces complémentaires pour des projets sélectionnés afin de fournir une valeur additionnelle aux clients, mieux servir le marché mondial croissant du matériel de transport ferroviaire et soutenir nos objectifs mutuels de croissance à long terme. Les domaines potentiels de coopération future comprennent le développement des marchés chinois et international et la gestion de ressources communes de fabrication.
- Environ 80 % de la réduction d'effectifs de 3200 employés prévue et annoncée en février 2016 a été réalisée au cours des neuf premiers mois de 2016. L'objectif est de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître notre compétitivité. Au cours des neuf premiers mois de 2016, nous avons comptabilisé des charges de restructuration de 139 millions \$ 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 cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽²⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI avant éléments spéciaux.

⁽³⁾ 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 2015 pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter à la rubrique Mise à jour des prévisions pour 2016 pour plus de détails.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2016

Voici une mise à jour des prévisions figurant dans notre rapport financier 2015.

	Prévisions figurant dans notre rapport financier 2015	Résultats pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016	Mise à jour des prévisions pour 2016 ⁽¹⁾
Revenus	Revenus d'environ 8,5 milliards \$, selon l'hypothèse que les taux de change resteront stables en 2016 par rapport à 2015.	Revenus de 5,8 milliards \$, compte non tenu de l'incidence négative des taux de change.	Revenus d'environ 8,0 milliards \$, selon les taux de change en vigueur en 2016.
Rentabilité⁽²⁾	Marge RAIL supérieure à 6 %.	Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 6,7 %.	Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽²⁾ supérieure à 6,5 %.

Nous révisons la prévision de revenus pour l'exercice 2016 de Transport à environ 8,0 milliards \$, en raison surtout de la gestion active des projets tandis que nous gérons la trésorerie plus rigoureusement et que nous atténuons les risques d'exécution des projets. Par conséquent, nous reportons certains coûts et la comptabilisation des revenus correspondante conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme.

Transport est en voie de dépasser la prévision de rentabilité. Le RAIL avant éléments spéciaux⁽²⁾ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 a dépassé la prévision initiale, surtout sous l'effet d'initiatives de transformation et d'une meilleure exécution des contrats. D'après les résultats obtenus à ce jour, nous portons notre prévision de rentabilité⁽²⁾ pour l'exercice à plus de 6,5 %.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de Transport figurant dans le rapport financier 2015 pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions.

⁽²⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAIL 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2016.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

L'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) a confirmé ses perspectives positives du secteur mondial du transport sur rail dans son étude *World Rail Market Study* publiée en septembre 2016. L'étude prévoit une croissance de l'ensemble du marché ferroviaire accessible⁽¹⁾ à un TCAC de 3,2 % au cours des cinq prochaines années, par rapport à un TCAC de 2,7 % dans le sondage précédent de 2014. Le marché pertinent et accessible⁽¹⁾ de Transport devrait croître encore plus rapidement à un TCAC de 3,5 % au cours des cinq prochaines années, par rapport à un TCAC de 2,5 % dans le sondage précédent.⁽²⁾

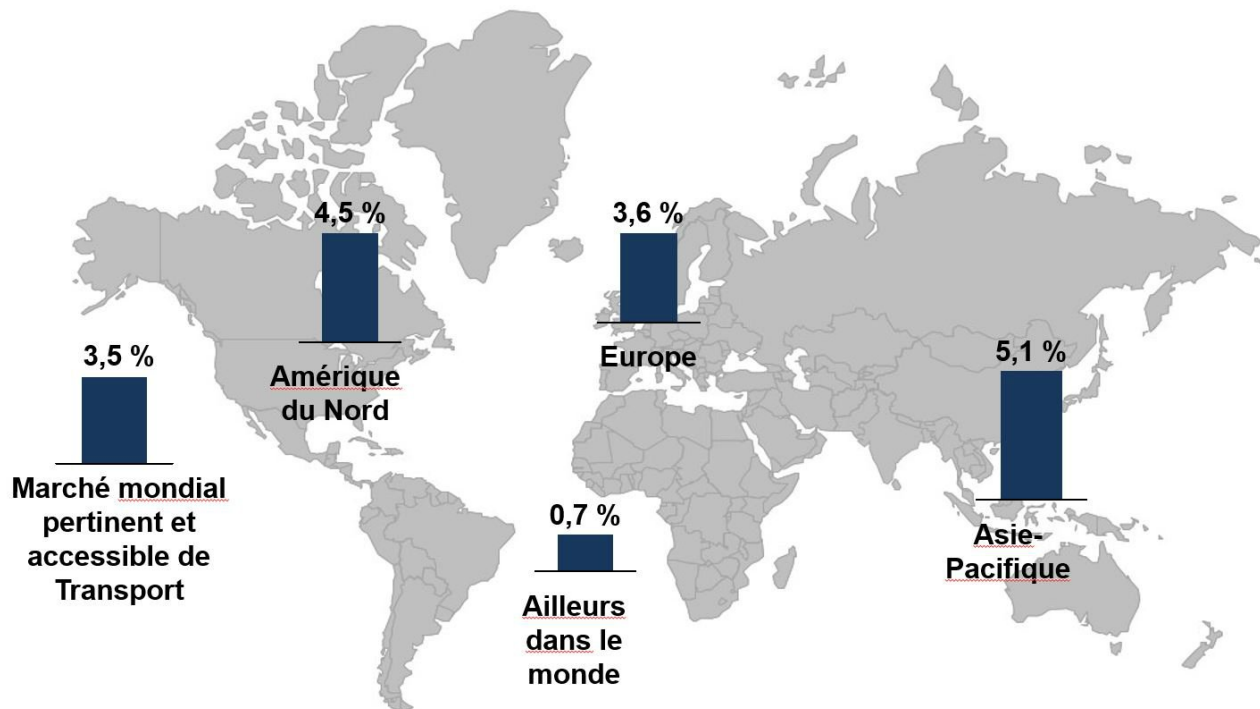
Les perspectives positives du marché reposent surtout sur des marchés ferroviaires matures comme ceux d'Europe de l'Ouest et d'Amérique du Nord, qui investissent constamment dans la modernisation et le remplacement de leurs parcs de matériel roulant. De plus, les investissements réalisés pour mettre à jour et moderniser les systèmes de signalisation permettront de faire croître davantage les marchés ferroviaires établis comme ceux d'Europe de l'Ouest. Le marché accessible du contrôle ferroviaire devrait aussi poursuivre sa croissance relativement élevée en Europe de l'Est, en Asie-Pacifique et dans la CÉI. Soutenu par un parc établi de matériel roulant en croissance et une libéralisation graduelle, le marché des services devrait croître. Plus particulièrement dans les marchés matures, de plus petits exploitants ferroviaires privés émergent et externalisent souvent leurs besoins en maintenance tandis que des exploitants plus importants ont tendance à externaliser davantage leurs besoins en services, qui étaient jusqu'à maintenant le plus souvent réalisés en interne.

⁽¹⁾ L'ensemble du marché ferroviaire accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liée à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Le marché pertinent et accessible de Transport exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs. Les données de l'UNIFE sont établies à partir des données de 60 pays représentant plus de 95 % du marché ferroviaire mondial.

⁽²⁾ Dans la mesure où les grands projets ferroviaires peuvent avoir une incidence importante sur le volume annuel, les volumes du marché d'une année pourraient être assujettis à une grande volatilité. L'UNIFE se concentre par conséquent sur des volumes de marché annuels moyens sur trois ans afin de faciliter la comparaison entre différentes périodes.

D'un point de vue législatif, des initiatives comme celle du Quatrième paquet ferroviaire de la Commission européenne et d'autres réglementations relatives à la mise en œuvre de la commande intégrale des trains aux É.-U. encourageront davantage l'industrie ferroviaire à continuer d'accroître le degré de libéralisation et d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire.

Prévision de croissance de notre marché accessible et pertinent au cours des cinq prochaines années



Source : Basé sur l'étude *World Rail Market Study* de l'UNIFE publiée en septembre 2016. TCAC de 2013-2015 à 2019-2021 pour le marché ferroviaire pertinent et accessible de Transport par région.

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

En Europe, le volume enregistré depuis le début de l'exercice s'est maintenu à un niveau comparable à celui de la période correspondante de 2015, alimenté par des commandes importantes dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux en Italie, en Allemagne et au R.-U. Au cours du troisième trimestre, d'importants contrats ont été attribués pour des trains interurbains aux Pays-Bas, ainsi que pour des trains régionaux en Italie. Au cours des prochains trimestres, des commandes importantes de trains à grande vitesse devraient être attribuées en France et en Espagne. Au R.-U. et en France, d'importantes commandes sont prévues dans les segments des métros et des trains de banlieue pour étendre davantage les réseaux à Londres et à Paris. En Europe de l'Est, des contrats ont été attribués à Istanbul, en Turquie, pour des voitures de métro, et en Hongrie, pour des trains régionaux. Malgré la baisse d'activité en Europe de l'Est au troisième trimestre par rapport à l'activité du deuxième trimestre, de nouveaux investissements sont prévus dans les segments des métros, des trains à grande vitesse et des services en Turquie. De plus, les parcs de véhicules vieillissants en Europe de l'Est constituent toujours un potentiel élevé de modernisation et de remplacement. Des investissements sont prévus en Hongrie, en Pologne et en Roumanie dans le segment des trains de banlieue et trains régionaux, de même que dans les segments des métros et des véhicules légers sur rail.

En Amérique du Nord, le volume enregistré depuis le début de l'exercice a fortement augmenté en comparaison de celui de la période correspondante de l'exercice précédent, alimenté surtout par d'importantes commandes de solutions urbaines à la fois au Canada et aux É.-U. Au troisième trimestre de 2016, des contrats ont été attribués dans le segment des trains à grande vitesse aux É.-U. de même que pour le renouvellement des parcs de rames de métro au Mexique. Au cours des prochains trimestres, des investissements dans tous les segments sont prévus aux É.-U. Au Canada, des contrats de services et de signalisation devraient être attribués tandis que le Mexique constitue toujours un marché prometteur dans les segments des métros et des véhicules légers sur rail.

En Asie-Pacifique, la réduction des investissements dans le réseau ferroviaire à grande vitesse en Chine a eu une incidence importante sur le volume enregistré depuis le début de l'exercice dans la région par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Au troisième trimestre, de nombreux investissements dans les solutions urbaines ont été réalisés dans toute la région. Un contrat important relativement à de nouveaux trains de banlieue a été attribué en Australie ainsi que plusieurs contrats pour de nouveaux parcs de rames de métro et des solutions de signalisation en Chine, en Malaisie et en Thaïlande. D'autres investissements seront consacrés à des solutions urbaines en Chine, en Inde, en Thaïlande et aux Philippines. En Australie, l'externalisation de la maintenance devrait créer d'importantes occasions de services.

Dans la région Ailleurs dans le monde, le volume enregistré depuis le début de l'exercice est inférieur à celui de la période correspondante de l'exercice précédent en raison d'un contrat important attribué à Doha, au Qatar au premier trimestre de 2015. Au troisième trimestre, un important investissement dans des véhicules légers sur rail a été réalisé en Russie et en Amérique du Sud, des contrats ont été octroyés pour fournir de nouvelles voitures de métro aux villes de Lima, au Pérou, et de Quito, en Équateur. De nouveaux contrats devraient faire l'objet d'appels d'offres pour de nouvelles solutions de mobilité urbaine et des systèmes clés en main au Moyen-Orient et en Amérique du Sud.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Revenus				
Revenus externes	1 780 \$	1 985 \$	5 621 \$	6 113 \$
Revenus intersectoriels	2	—	5	4
	1 782	1 985	5 626	6 117
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	164 \$	131 \$	452 \$	414 \$
Amortissement	24	22	73	72
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	140	109	379	342
Éléments spéciaux	15	—	144	—
RAII	125 \$	109 \$	235 \$	342 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	7,9 %	5,5 %	6,7 %	5,6 %
Marge RAII	7,0 %	5,5 %	4,2 %	5,6 %

⁽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 revenus externes totaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 ont diminué respectivement de 205 millions \$ et 492 millions \$. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de respectivement 49 millions \$ et 144 millions \$, les revenus ont diminué de respectivement 156 millions \$, ou 7,9 %, et de 348 millions \$, ou 5,7 %, pour le trimestre et la période de neuf mois, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 156 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, s'explique principalement par :

- un ralentissement des activités dans les systèmes et la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique, ainsi que dans les systèmes en Amérique du Nord, principalement attribuable à des contrats en voie d'achèvement (121 millions \$); et
- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Amérique du Nord par suite de l'achèvement de certains contrats de métro (25 millions \$).

La diminution de 348 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, pour la période de neuf mois s'explique principalement par :

- un ralentissement des activités dans les systèmes et la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique, ainsi que dans les systèmes en Europe et en Amérique du Nord, principalement attribuable aux contrats en voie d'achèvement (285 millions \$); et
- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Europe et en Amérique du Nord par suite de l'achèvement de certains contrats de locomotives et de métros dans les deux régions, de certains contrats de véhicules légers sur rail en Europe et de certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Amérique du Nord, de même que l'optimisation globale de notre chaîne d'approvisionnement, qui a retardé la comptabilisation de certains coûts et, par conséquent, la comptabilisation des revenus correspondants conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme, en partie contrebalancé par l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Europe et de certains contrats de véhicules légers sur rail en Amérique du Nord (195 millions \$).

Contrebalancés en partie par :

- un accroissement des activités pour le matériel roulant dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de locomotives dans la région Ailleurs dans le monde et à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux et de métros en Asie-Pacifique (150 millions \$).

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 représentent :

- des charges de restructuration de 139 millions \$ ayant trait à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016, dont une charge de 15 millions \$ a été comptabilisée au troisième trimestre; et
- une perte de change de 5 millions \$ liée à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille nécessaire pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport enregistrée au premier trimestre.

Marge RAI

La marge RAI du trimestre a augmenté de 1,5 point de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre a augmenté de 2,4 points de pourcentage, essentiellement en raison de :

- l'augmentation de la marge tirée du matériel roulant, des services et de la signalisation; et
- l'augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

Contrebalancées en partie par :

- la diminution de la marge tirée des systèmes en raison principalement d'ajustements à certains contrats.

La marge RAI de la période de neuf mois a diminué de 1,4 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour la période de neuf mois a augmenté de 1,1 point de pourcentage, essentiellement en raison de :

- l'augmentation de la marge tirée du matériel roulant, des services et de la signalisation.

Contrebalancée en partie par :

- la diminution de la marge tirée des systèmes en raison principalement d'ajustements à certains contrats.

Commandes et carnet de commandes

Carnet de commandes

	Aux	
(en milliards de dollars)	30 septembre 2016	31 décembre 2015
	31,0 \$	30,4 \$

L'augmentation de 0,6 milliard \$ du carnet de commandes est attribuable à des nouvelles commandes supérieures aux revenus.

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,9 \$	2,2 \$	6,2 \$	5,4 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,6	1,1	1,1	0,9

Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change, les nouvelles commandes pour le trimestre et la période de neuf mois ont augmenté respectivement de 0,8 milliard \$ et 1,0 milliard \$ par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. Cette augmentation s'explique principalement par la commande importante de 1,1 milliard \$ signée avec Angel Trains Ltd, au R.-U., au troisième trimestre de 2016. Les nouvelles commandes pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 reflètent l'incidence négative des taux de change de respectivement 159 millions \$ et 238 millions \$.

Nous avons remporté plusieurs commandes dans différentes régions et différents segments de produits au troisième trimestre de 2016 et avons maintenu une position de leader⁽¹⁾ dans l'ensemble du marché ferroviaire accessible.⁽²⁾

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

⁽²⁾ L'ensemble du marché ferroviaire accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liée à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Notre marché accessible exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

Les commandes importantes obtenues au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 se présentaient comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Troisième trimestre					
Angel Trains Ltd	R.-U.	Automotrices électriques <i>AVENTRA</i>	665	Matériel roulant	1 100 \$
Metrolinx	Canada	Voitures de trains de banlieue <i>BiLevel</i>	125	Matériel roulant	328 \$
Arriva CrossCountry Trains (XC)	R.-U.	Services de maintenance de parc de véhicules	s. o.	Services	302 \$
Abellio Greater Anglia	R.-U.	Services de maintenance de parc de véhicules	s. o.	Services	108 \$
Deuxième trimestre					
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)	Allemagne	Services de maintenance de parc de véhicules	s. o.	Services	393 \$
Abellio Rail Südwest GmbH	Allemagne	Automotrices électriques <i>TALENT 2</i>	167	Matériel roulant	244 \$
Akiem S.A.	France	Locomotives <i>TRAXX</i>	26	Matériel roulant	107 \$ ⁽¹⁾
Premier trimestre					
Ville d'Edmonton	Canada	Véhicules légers sur rail <i>FLEXITY</i> , signalisation et équipement d'atelier connexe; services d'exploitation et de maintenance ⁽²⁾	s. o.	Matériel roulant, services, systèmes et signalisation	280 \$ ⁽³⁾
Chemins de fer israéliens (ISR)	Israël	Voitures à double niveau <i>TWINDEXX Vario</i>	60	Matériel roulant	120 \$

⁽¹⁾ D'après le prix affiché.

⁽²⁾ Exploitation et maintenance du système de transport collectif léger sur rail effectuées en collaboration avec d'autres partenaires du consortium sur une période de 30 ans.

⁽³⁾ Contrat signé dans le cadre d'un consortium. Seule notre quote-part de la valeur est déclarée.

s. o. : sans objet

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 913 millions € (1,0 milliard \$) étaient en cours au 30 septembre 2016 en vertu de ces facilités (871 millions € (948 millions \$) au 31 décembre 2015). Au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016, des créances clients respectivement de 234 millions € (261 millions \$) et 770 millions € (859 millions \$) ont été vendues à ces facilités (respectivement 312 millions € (346 millions \$) et 1,0 milliard € (1,2 milliard \$) pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015).

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, nous maintenons d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente d'avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2016. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2015 pour une description de ces arrangements, et à la Note 21, Engagements et éventualités, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes qui pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2015, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels nous faisons face.

Il n'y a pas eu de changement important dans ces risques et incertitudes durant la période de neuf mois close le 30 septembre 2016, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter à la Note 21, Engagements et éventualités, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de renseignements sur les poursuites judiciaires en cours se rapportant à l'enquête menée au Brésil.

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

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications futures de politiques comptables

Instruments financiers

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

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

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

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

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

Comptabilisation des revenus

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

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

Contrats de location

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

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

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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

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

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	Augmentation (Diminution)
Euro	1,1221	1,0887	3 %
Dollar canadien	0,7642	0,7202	6 %
Livre sterling	1,3027	1,4833	(12) %

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 septembre 2016	30 septembre 2015	Augmentation (Diminution)
Euro	1,1163	1,1116	—
Dollar canadien	0,7675	0,7651	—
Livre sterling	1,3142	1,5509	(15) %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les charges en dollars américains étaient comme suit pour les périodes de neuf mois closes les :

	30 septembre 2016	30 septembre 2015	Augmentation (Diminution)
Euro	1,1159	1,1138	—
Dollar canadien	0,7566	0,7950	(5) %
Livre sterling	1,3943	1,5315	(9) %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2016				2015				2014
	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	
Revenus	3 736 \$	4 309 \$	3 914 \$	5 017 \$	4 138 \$	4 620 \$	4 397 \$	5 960 \$	
Résultat net	(94) \$	(490) \$	(138) \$	(677) \$	(4 888) \$	125 \$	100 \$	(1 590) \$	
RPA (en dollars)									
De base et dilué	(0,04) \$	(0,24) \$	(0,07) \$	(0,31) \$	(2,20) \$	0,06 \$	0,05 \$	(0,92) \$	
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	(10) \$	(83) \$	(34) \$	9 \$	2 \$	145 \$	170 \$	83 \$	
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	0,00 \$	(0,06) \$	(0,03) \$	0,00 \$	0,00 \$	0,06 \$	0,09 \$	0,04 \$	

⁽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

Dans le cadre de l'assemblée annuelle extraordinaire des actionnaires de la Société tenue le 29 avril 2016, les actionnaires ont approuvé une proposition de regroupement (également connu sous le nom de « fractionnement inversé d'actions ») des actions classe A (droits de vote multiples) (actions classe A), émises et non émises, et des actions classe B (droits de vote limités) (actions classe B à droits de vote limités), émises et non émises (le regroupement des actions) pouvant avoir lieu à la date jugée appropriée par le conseil d'administration. Le conseil d'administration a décidé de ne pas réaliser le regroupement des actions proposé.

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 8 novembre 2016

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	2 742 000 000	313 900 550
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	2 742 000 000	1 879 142 745 ⁽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 53 533 118 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 septembre 2016

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	98 286 245
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	65 147 149
Actions classe B à droits de vote limité détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	53 533 118

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

Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2016	16 février 2017
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2017	11 mai 2017
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2017	28 juillet 2017
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2017	2 novembre 2017

Information

Bombardier Inc., Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8, Téléphone : +1 514 861 9481,

Télécopieur : +1 514 861 2420, Courriel : investisseurs@bombardier.com, Site Web : bombardier.com

9 novembre 2016

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

Les programmes d'avions CS300, Global 7000 et Global 8000 sont présentement à la phase de développement et sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, C Series, CS100, CS300, FLEXITY, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, L'évolution de la mobilité, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MOVIA, OPTIFLO, Q400, TALENT, 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 15 arbres matures, 659 kg de déchets, 2161 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 14 452 kilomètres parcourus) et 53 729 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2016

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	57
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	64
1. MODE DE PRÉSENTATION	64
2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	65
3. INFORMATION SECTORIELLE	66
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	70
5. AUTRES REVENUS	70
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	71
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	73
8. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE	74
9. RÉSULTAT PAR ACTION	78
10. INSTRUMENTS FINANCIERS	79
11. STOCKS	80
12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	81
13. AUTRES ACTIFS	81
14. PROVISIONS	82
15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	83
16. AUTRES PASSIFS	83
17. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	84
18. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	85
19. FACILITÉS DE CRÉDIT	85
20. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	86
21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	90

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
		30 septembre		30 septembre	
		2016	2015	2016	2015
Revenus		3 736 \$	4 138 \$	11 959 \$	13 155 \$
Coût des ventes	11	3 352	3 721	10 680	11 583
Marge brute		384	417	1 279	1 572
Charges de vente et d'administration		281	284	846	857
R et D	4	58	78	192	236
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(29)	(19)	(61)	(53)
Autres revenus	5	(13)	(1)	(21)	(6)
Éléments spéciaux	6	24	4 710	455	4 719
RAII		63	(4 635)	(132)	(4 181)
Charges de financement	7	195	129	547	326
Revenus de financement	7	(14)	(12)	(30)	(52)
RAI		(118)	(4 752)	(649)	(4 455)
Impôts sur le résultat		(24)	136	73	208
Résultat net		(94) \$	(4 888) \$	(722) \$	(4 663) \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(79) \$	(4 891) \$	(771) \$	(4 668) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	8	(15)	3	49	5
		(94) \$	(4 888) \$	(722) \$	(4 663) \$
RPA (en dollars)	9				
De base et dilué		(0,04) \$	(2,20) \$	(0,36) \$	(2,30) \$

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 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	Note	2016	2015	2016	2015
Résultat net		(94) \$	(4 888) \$	(722) \$	(4 663) \$
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		(4)	20	(11)	10
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés		(2)	(47)	125	(396)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe		54	116	244	335
Impôts sur le résultat		(13)	(6)	(88)	(5)
		35	83	270	(56)
Actifs financiers DAV					
Gain net (perte nette) non réalisé(e)		—	(1)	5	(6)
ECC					
Placements nets dans les établissements à l'étranger		(25)	(119)	(146)	(49)
Gain net sur éléments de couverture connexes		—	—	—	1
		(25)	(119)	(146)	(48)
Éléments jamais reclassés en résultat net					
Avantages de retraite					
Réévaluation des régimes à prestations définies ⁽¹⁾		(344)	(222)	(1 515)	237
Impôts sur le résultat		27	41	100	18
		(317)	(181)	(1 415)	255
Total des AERG		(307)	(218)	(1 286)	145
Total du résultat global		(401) \$	(5 106) \$	(2 008) \$	(4 518) \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(398) \$	(5 108) \$	(2 059) \$	(4 523) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	8	(3)	2	51	5
		(401) \$	(5 106) \$	(2 008) \$	(4 518) \$

⁽¹⁾ Inclut les écarts actuariels nets.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(Non audités)

Aux

(en millions de dollars américains)

	Notes	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 392 \$	2 720 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 248	1 473	1 538
Stocks	11	6 765	6 978	7 970
Autres actifs financiers	12	378	450	530
Autres actifs	13	459	484	592
Actifs courants		12 242	12 105	13 119
Immobilisations corporelles		1 998	2 061	2 092
Outils des programmes aéronautiques		4 960	3 975	6 823
Goodwill		1 959	1 978	2 127
Impôts sur le résultat différés		876	761	875
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		343	356	294
Autres actifs financiers	12	929	870	1 328
Autres actifs	13	569	797	956
Actifs non courants		11 634	10 798	14 495
		23 876 \$	22 903 \$	27 614 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		3 287 \$	4 040 \$	4 216 \$
Provisions	14	1 077	1 108	990
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		1 511	1 408	1 698
Avances sur programmes aéronautiques		1 939	2 002	3 339
Autres passifs financiers	15	715	991	1 010
Autres passifs	16	2 027	2 274	2 182
Passifs courants		10 556	11 823	13 435
Provisions	14	1 350	918	562
Avances sur programmes aéronautiques		1 458	1 534	1 608
Dette à long terme		8 923	8 908	7 627
Avantages de retraite		3 362	2 159	2 629
Autres passifs financiers	15	979	619	602
Autres passifs	16	1 113	996	1 096
Passifs non courants		17 185	15 134	14 124
		27 741	26 957	27 559
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(5 728)	(4 067)	42
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	8	1 863	13	13
		(3 865)	(4 054)	55
		23 876 \$	22 903 \$	27 614 \$
Engagements et éventualités	21			

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 30 juin 2016	347 \$	2 195 \$	40 \$	(4 679) \$	(3 178) \$	116 \$	12 \$	(140) \$	(159) \$	(5 446) \$	1 528 \$	(3 918) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(79)	—	—	—	—	—	(79)	(15)	(94)
AERG	—	—	—	—	(314)	—	—	35	(40)	(319)	12	(307)
	—	—	—	(79)	(314)	—	—	35	(40)	(398)	(3)	(401)
Émission de bons de souscription ⁽¹⁾	—	—	33	—	—	—	—	—	—	33	—	33
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	125	—	—	—	—	—	125	340	465
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(2)	(2)
Actions achetées – Régime d'UAR	—	(43)	—	—	—	—	—	—	—	(43)	—	(43)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8	—	8
Au 30 septembre 2016	347 \$	2 152 \$	73 \$	(4 640) \$	(3 492) \$	124 \$	12 \$	(105) \$	(199) \$	(5 728) \$	1 863 \$	(3 865) \$
Au 30 juin 2015	347 \$	2 203 \$	— \$	1 360 \$	(2 225) \$	100 \$	7 \$	(461) \$	112 \$	1 443 \$	16 \$	1 459 \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(4 891)	—	—	—	—	—	(4 891)	3	(4 888)
AERG	—	—	—	—	(181)	—	(1)	83	(118)	(217)	(1)	(218)
	—	—	—	(4 891)	(181)	—	(1)	83	(118)	(5 108)	2	(5 106)
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(3)	(3)
Actions achetées – Régime d'UAI	—	(9)	—	—	—	—	—	—	—	(9)	—	(9)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	6	—	—	—	6	—	6
Au 30 septembre 2015	347 \$	2 194 \$	— \$	(3 538) \$	(2 406) \$	106 \$	6 \$	(378) \$	(6) \$	(3 675) \$	15 \$	(3 660) \$

⁽¹⁾ Relatif à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les périodes de neuf mois closes les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2015	347 \$	2 195 \$	— \$	(4 219) \$	(2 080) \$	106 \$	7 \$	(375) \$	(48) \$	(4 067) \$	13 \$	(4 054) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(771)	—	—	—	—	—	(771)	49	(722)
AERG	—	—	—	—	(1 412)	—	5	270	(151)	(1 288)	2	(1 286)
	—	—	—	(771)	(1 412)	—	5	270	(151)	(2 059)	51	(2 008)
Émission de bons de souscription ⁽¹⁾	—	—	73	—	—	—	—	—	—	73	—	73
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	368	—	—	—	—	—	368	1 843	2 211
Dividendes	—	—	—	(18)	—	—	—	—	—	(18)	—	(18)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(44)	(44)
Actions achetées – Régime d'UAR	—	(43)	—	—	—	—	—	—	—	(43)	—	(43)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	18	—	—	—	18	—	18
Au 30 septembre 2016	347 \$	2 152 \$	73 \$	(4 640) \$	(3 492) \$	124 \$	12 \$	(105) \$	(199) \$	(5 728) \$	1 863 \$	(3 865) \$
Au 1^{er} janvier 2015	347 \$	1 381 \$	— \$	1 151 \$	(2 661) \$	92 \$	12 \$	(322) \$	42 \$	42 \$	13 \$	55 \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(4 668)	—	—	—	—	—	(4 668)	5	(4 663)
AERG	—	—	—	—	255	—	(6)	(56)	(48)	145	—	145
	—	—	—	(4 668)	255	—	(6)	(56)	(48)	(4 523)	5	(4 518)
Émission du capital social	—	822	—	—	—	—	—	—	—	822	—	822
Dividendes	—	—	—	(21)	—	—	—	—	—	(21)	—	(21)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(3)	(3)
Actions achetées – Régime d'UAI	—	(9)	—	—	—	—	—	—	—	(9)	—	(9)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	14	—	—	—	14	—	14
Au 30 septembre 2015	347 \$	2 194 \$	— \$	(3 538) \$	(2 406) \$	106 \$	6 \$	(378) \$	(6) \$	(3 675) \$	15 \$	(3 660) \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport, lesquelles constituent des instruments hybrides, et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

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

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

	Notes	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2016	2015	2016	2015
Activités opérationnelles					
Résultat net		(94) \$	(4 888) \$	(722) \$	(4 663) \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement		85	104	272	315
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	6	—	4 004	—	4 004
Impôts sur le résultat différés		(34)	104	(90)	118
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	5	(4)	(1)	(15)	(3)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(29)	(19)	(61)	(53)
Charge à base d'actions	17	8	6	18	14
Perte sur remboursement de dette à long terme	7	—	—	—	22
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		30	32	110	59
Variation nette des soldes hors caisse	18	(34)	343	(198)	(863)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(72)	(315)	(686)	(1 050)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(264)	(502)	(913)	(1 331)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		16	1	39	12
Produit de placement dans une structure de financement		—	150	—	150
Additions aux placements dans des titres DAV		—	—	—	(64)
Produits de la cession de placements dans des titres DAV		—	54	—	54
Autres		20	8	21	(2)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(228)	(289)	(853)	(1 181)
Activités de financement					
Produit net de l'émission de dette à long terme		—	—	1	2 218
Remboursement de dette à long terme		(9)	(12)	(56)	(816)
Variation nette des emprunts à court terme	15	(27)	—	84	—
Dividendes versés ⁽¹⁾		(5)	(4)	(13)	(14)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI		(43)	(9)	(43)	(9)
Produit net de l'émission d'actions		—	—	—	822
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle, nette des coûts de transaction ⁽²⁾		487	—	2 419	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(2)	—	(44)	—
Autres		(15)	(88)	(38)	(47)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		386	(113)	2 310	2 154
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(30)	(44)	(99)	(68)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		56	(761)	672	(145)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		3 336	3 105	2 720	2 489
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		3 392 \$	2 344 \$	3 392 \$	2 344 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		177 \$	153 \$	451 \$	343 \$
Impôts sur le résultat		25 \$	22 \$	82 \$	72 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		6 \$	5 \$	16 \$	16 \$
Impôts sur le résultat		1 \$	2 \$	5 \$	3 \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions privilégiées.

⁽²⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport, lesquelles constituent des instruments hybrides, et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas de contrôle, pour plus de détails.

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

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

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

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

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB. Les états financiers consolidés intermédiaires appliquent les mêmes politiques comptables que les états financiers consolidés annuels les plus récents. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés audités et les notes inclus dans le rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2015.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 a été autorisée par le conseil d'administration le 9 novembre 2016.

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

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

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

	Taux de change aux		
	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Euro	1,1221	1,0887	1,2141
Dollar canadien	0,7642	0,7202	0,8633
Livre sterling	1,3027	1,4833	1,5587

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		Taux de change moyens pour les neuf mois clos les	
	30 septembre 2016	30 septembre 2015	30 septembre 2016	30 septembre 2015
Euro	1,1163	1,1116	1,1159	1,1138
Dollar canadien	0,7675	0,7651	0,7566	0,7950
Livre sterling	1,3142	1,5509	1,3943	1,5315

2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

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

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

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

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

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

Comptabilisation des revenus

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

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

Contrats de location

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

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

3. INFORMATION SECTORIELLE

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

Avions d'affaires

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

Avions commerciaux

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

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

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

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

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

Trimestre clos le 30 septembre 2016						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	1 780 \$	1 314 \$	538 \$	102 \$	2 \$	3 736 \$
Revenus intersectoriels	2	—	—	235	(237)	—
Total des revenus	1 782	1 314	538	337	(235)	3 736
RAII avant éléments spéciaux	140	84	(107)	29	(59)	87
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	15	—	—	9	—	24
RAII	125 \$	84 \$	(107) \$	20 \$	(59) \$	63
Charges de financement						195
Revenus de financement						(14)
RAI						(118)
Impôts sur le résultat						(24)
Résultat net						(94) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	21 \$	26 \$	4 \$	1 \$	6 \$	58 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	28 \$	165 \$	47 \$	7 \$	1 \$	248 \$
Amortissement	24 \$	36 \$	11 \$	13 \$	1 \$	85 \$

Trimestre clos le 30 septembre 2015						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	1 985 \$	1 557 \$	477 \$	119 \$	— \$	4 138 \$
Revenus intersectoriels	—	1	3	292	(296)	—
Total des revenus	1 985	1 558	480	411	(296)	4 138
RAII avant éléments spéciaux	109	54	(63)	30	(55)	75
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	1 169	3 561	—	(20)	4 710
RAII	109 \$	(1 115) \$	(3 624) \$	30 \$	(35) \$	(4 635)
Charges de financement						129
Revenus de financement						(12)
RAI						(4 752)
Impôts sur le résultat						136
Résultat net						(4 888) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	30 \$	31 \$	13 \$	4 \$	— \$	78 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	29 \$	172 \$	299 \$	1 \$	— \$	501 \$
Amortissement	22 \$	45 \$	23 \$	13 \$	1 \$	104 \$
Dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽¹⁾	— \$	925 \$	3 070 \$	— \$	(6) \$	3 989 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles ⁽¹⁾	— \$	15 \$	— \$	— \$	— \$	15 \$

⁽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.

Période de neuf mois close le 30 septembre 2016

	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	5 621 \$	4 089 \$	1 918 \$	326 \$	5 \$	11 959 \$
Revenus intersectoriels	5	1	—	904	(910)	—
Total des revenus	5 626	4 090	1 918	1 230	(905)	11 959
RAII avant éléments spéciaux	379	269	(276)	94	(143)	323
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	144	(109)	483	(10)	(53)	455
RAII	235 \$	378 \$	(759) \$	104 \$	(90) \$	(132)
Charges de financement						547
Revenus de financement						(30)
RAII						(649)
Impôts sur le résultat						73
Résultat net						(722) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	71 \$	86 \$	16 \$	5 \$	14 \$	192 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	80 \$	480 \$	297 \$	15 \$	2 \$	874 \$
Amortissement	73 \$	109 \$	50 \$	39 \$	1 \$	272 \$

Période de neuf mois close le 30 septembre 2015

	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	6 113 \$	4 909 \$	1 748 \$	385 \$	— \$	13 155 \$
Revenus intersectoriels	4	1	3	969	(977)	—
Total des revenus	6 117	4 910	1 751	1 354	(977)	13 155
RAII avant éléments spéciaux	342	280	(83)	113	(114)	538
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	1 180	3 560	(1)	(20)	4 719
RAII	342 \$	(900) \$	(3 643) \$	114 \$	(94) \$	(4 181)
Charges de financement						326
Revenus de financement						(52)
RAII						(4 455)
Impôts sur le résultat						208
Résultat net						(4 663) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	88 \$	89 \$	50 \$	9 \$	— \$	236 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	62 \$	508 \$	732 \$	21 \$	(4) \$	1 319 \$
Amortissement	72 \$	129 \$	75 \$	38 \$	1 \$	315 \$
Dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽¹⁾	— \$	925 \$	3 070 \$	— \$	(6) \$	3 989 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles ⁽¹⁾	— \$	15 \$	— \$	— \$	— \$	15 \$

(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 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Actifs			
Total des actifs	23 876 \$	22 903 \$	27 614 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 392	2 720	2 489
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	60	56	64
Impôts sur le résultat différés	876	761	875
Actifs sectoriels	19 548	19 366	24 186
Passifs			
Total des passifs	27 741	26 957	27 559
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	107	154	124
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	303	224	248
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	8 963	8 979	7 683
Passifs sectoriels	18 368 \$	17 600 \$	19 504 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	(118) \$	354 \$	226 \$
Avions d'affaires	1 368 \$	395 \$	440 \$
Avions commerciaux	318 \$	467 \$	3 693 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	(12) \$	434 \$	204 \$
Siège social et élimination	(376) \$	116 \$	119 \$

⁽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 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Coûts de R et D	225 \$	498 \$	1 177 \$	1 311 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(195)	(463)	(1 083)	(1 210)
	30	35	94	101
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	28	43	98	135
	58 \$	78 \$	192 \$	236 \$

5. AUTRES REVENUS

Les autres revenus ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(4) \$	(1) \$	(15) \$	(3) \$
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	(8)	2	(3)	(6)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	(1)	9	(3)	14
Autres	—	(11)	—	(11)
	(13) \$	(1) \$	(21) \$	(6) \$

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

⁽²⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions C Series ⁽¹⁾	— \$	— \$	492 \$	— \$
Charges de restructuration ⁽²⁾	24	—	180	9
Obligation au titre des avantages de retraite ⁽³⁾	—	—	(139)	—
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avion Learjet 85 ⁽⁴⁾	—	1 163	(54)	1 163
Litige fiscal ⁽⁵⁾	—	—	40	—
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport ⁽⁶⁾	—	—	(38)	—
Coûts de transaction ⁽⁷⁾	—	—	8	—
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avions C Series ⁽⁸⁾	—	3 235	—	3 235
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽⁹⁾	—	353	—	353
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁰⁾	—	—	—	22
Incidences fiscales des éléments spéciaux ⁽¹¹⁾	(6)	106	(19)	106
	18 \$	4 857 \$	470 \$	4 888 \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAI	24 \$	4 710 \$	455 \$	4 719 \$
Charges de financement – charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽⁵⁾	—	—	26	—
Charges de financement – coûts de transaction ⁽⁷⁾	—	—	8	—
Charges de financement – perte sur instruments financiers ⁽⁹⁾	—	41	—	41
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁰⁾	—	—	—	22
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	(6)	106	(19)	106
	18 \$	4 857 \$	470 \$	4 888 \$

⁽¹⁾ Représente la provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions C Series au deuxième trimestre de 2016.

⁽²⁾ Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016, représente des charges de restructuration de 26 millions \$ et 199 millions \$ et des gains de compression de respectivement 2 millions \$ et 19 millions \$ ayant trait à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015, représente des charges de restructuration de 13 millions \$ ayant trait à une réduction des effectifs annoncée en janvier 2015 par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion Learjet 85, et une reprise des provisions pour restructuration de 4 millions \$ constituées à l'exercice précédent.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 919 millions \$ ainsi que des dépréciations des stocks, des dépréciations des autres actifs, des immobilisations corporelles et d'autres immobilisations incorporelles, d'autres provisions et d'autres passifs financiers de 244 millions \$, par suite de l'annulation du programme d'avion Learjet 85 en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015. Voir la Note 11 – Stocks, et la Note 14 – Provisions. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion Learjet 85, la Société a réduit les provisions correspondantes de 54 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 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 2015.

⁽⁵⁾ Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.

⁽⁶⁾ Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille afin de faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.

⁽⁷⁾ Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

⁽⁸⁾ Représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 3070 millions \$, et des dépréciations des stocks et d'autres provisions de 165 millions \$, par suite d'un examen approfondi du programme d'avions C Series ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente d'octobre 2015 pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015. Voir la Note 11 – Stocks, et la Note 14 – Provisions.

⁽⁹⁾ A trait à une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle par suite de modifications apportées aux hypothèses formulées sur les courbes de valeur résiduelle des avions régionaux en raison des conditions difficiles du marché des avions d'occasion régionaux et d'une plus grande probabilité que le bénéficiaire de garantie se prévale de la garantie de valeur résiduelle compte tenu de l'expérience récente en matière de garanties de valeur résiduelle et d'une perte sur certains instruments financiers imputable aux modifications apportées à la juste valeur estimative pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015.

⁽¹⁰⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$.

⁽¹¹⁾ Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015, représentent la dépréciation nette des actifs d'impôt différé, découlant principalement de la réorganisation et du regroupement de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu d'une participation minoritaire dans Transport.

Restructuration

Tandis que la Société poursuit la mise en œuvre de son plan de transformation, en février 2016, elle a décidé d'optimiser ses effectifs en combinant des réductions d'effectifs et une embauche stratégique. L'objectif est de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître sa compétitivité. La Société prévoit réduire ses effectifs d'un nombre estimatif de 7000 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017. Les réductions d'effectifs totales visent environ 2000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits, ces dernières réductions n'étant pas affectées à un secteur isolable. Au cours des activités de restructuration, nous prévoyons comptabiliser des charges composées principalement d'indemnités de départ d'environ 250 millions \$ dans les éléments spéciaux. Au 30 septembre 2016, environ 80 % des réductions planifiées avaient été réalisées. Ces réductions d'effectifs seront en partie compensées par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération de certains projets et programmes stratégiques à l'échelle internationale.

Après la fin du trimestre, la Société a annoncé des mesures de restructuration. La Société procédera donc à la rationalisation de ses fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'organisation. Environ 7500 postes seront touchés par les mesures d'optimisation des effectifs et de spécialisation des sites qui seront mises en œuvre par la Société jusqu'en 2018. L'incidence de ces mesures de restructuration sur l'ensemble des emplois sera contrebalancée en partie par une embauche stratégique pour soutenir l'accélération des principaux programmes en croissance, y compris les programmes d'avions *C Series* et *Global 7000*, ainsi que d'importants contrats ferroviaires obtenus. La Société prévoit comptabiliser des charges de restructuration de 225 millions \$ à 275 millions \$, lesquelles seront présentées à titre d'éléments spéciaux à compter du quatrième trimestre de 2016 et tout au long de 2017.

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 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Charges de financement				
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	53 \$	54 \$	66 \$	77 \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	16	18	50	55
Désactualisation d'autres passifs financiers	16	6	43	18
Litige fiscal ⁽²⁾	—	—	26	—
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	4	4	20	11
Variation des taux d'actualisation des provisions	—	3	9	3
Coûts de transaction ⁽³⁾	—	—	8	—
Désactualisation des provisions	2	2	7	5
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁴⁾	—	—	—	22
Autres	12	5	43	17
	103	92	272	208
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	92	37	275	118
	195 \$	129 \$	547 \$	326 \$
Revenus de financement				
Variations des taux d'actualisation des provisions	(3) \$	— \$	— \$	— \$
Autres	(3)	(2)	(7)	(17)
	(6)	(2)	(7)	(17)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(4)	(2)	(9)	(5)
Revenu tiré des placements dans des titres	(3)	(3)	(8)	(13)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(1)	(5)	(6)	(17)
	(8)	(10)	(23)	(35)
	(14) \$	(12) \$	(30) \$	(52) \$

⁽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 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$, qui a été comptabilisée comme un élément spécial.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 30 millions \$ et 89 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016, selon un taux moyen de capitalisation de respectivement 5,57 % et 5,42 % (respectivement 98 millions \$ et 228 millions \$, selon un taux moyen de 5,31 % et 4,95 % pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

8. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

L'état de la situation financière résumé de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant le contrôle importante, était comme suit au :

30 septembre 2016	
	BT Holdco
Actifs courants	4 082 \$
Actifs non courants	4 108
Total des actifs	8 190 \$
Passifs courants	5 650 \$
Passifs non courants	1 736
Total des passifs	7 386 \$
Actifs nets	804 \$

Les principales informations sur le résultat et les flux de trésorerie de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant pas le contrôle importante, étaient les suivantes :

Trimestre clos le 30 septembre 2016	
	BT Holdco
Revenus	1 782 \$
Résultat net	59 \$
Résultat global	(104) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	234 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(31) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	46 \$
Neuf mois clos le 30 septembre 2016	
	BT Holdco
Revenus	5 626 \$
Résultat net	(19) \$
Résultat global	(605) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	196 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(42) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(51) \$

La variation du cumul des participations ne donnant pas le contrôle de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant pas le contrôle importante, se présentait comme suit :

	BT Holdco
Solde au 31 décembre 2015	— \$
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	1 281
Droit à un rendement minimum	105
AERG	5
Dividendes	(42)
Solde au 30 septembre 2016	1 349 \$

Investissement de la Caisse dans BT Holdco

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

seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

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

Dispositions principales de l'investissement

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

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

Mesures incitatives liées à la performance

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

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

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

Droits des actionnaires et sortie

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

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

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

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

Dans l'éventualité de la vente de la totalité des actions de BT Holdco, la Caisse aura le droit de recevoir un montant égal au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la

valeur implicite de la vente à une tierce partie, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance.

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

Autres détails de la transaction

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

Bons de souscription

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

Juste valeur des bons de souscription

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

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

Composantes capitaux propres et passif dérivé de la Caisse

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

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante. La juste valeur du passif dérivé est établie en premier lieu, suivant un modèle d'évaluation interne basé sur des simulations stochastiques. La composante capitaux propres est déterminée en déduisant la juste valeur de la composante passif dérivé de la juste valeur à la date d'émission de l'ensemble de l'instrument

hybride. Le passif dérivé est ultérieurement évalué à la valeur du marché, et toute réévaluation de la juste valeur est comptabilisée à titre de charges ou de revenus de financement.

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

Le 30 juin 2016, Bombardier a obtenu un investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec), en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée, la Société en commandite Avions C Series (SCACS), à laquelle nous avons transféré les actifs, passifs et obligations du programme d'avions C Series. La SCACS est détenue à 50,5 % par Bombardier Inc. et, à titre de filiale de Bombardier Inc., poursuivra les activités liées à notre programme d'avions C Series. La SCACS continue d'être incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers.

Le 30 juin 2016 et le 1^{er} septembre 2016, Bombardier a reçu l'investissement en deux versements de 500 millions \$ chacun. Le produit de l'investissement sera entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions C Series. Selon les modalités de l'entente de société en commandite, la Société s'est engagée à investir des capitaux supplémentaires dans la SCACS, jusqu'à concurrence de 1,0 milliard \$, dans le cas où la SCACS ne disposerait pas de liquidités suffisantes. Les apports en capital supplémentaires de la Société augmenteraient sa participation dans la SCACS.

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

Au 30 septembre 2016, l'actif de la SCACS totalisait 3805 millions \$, dont un montant de 2451 millions \$ se rapportait à l'outillage des programmes aéronautiques (3322 millions \$ au 30 juin 2016, dont un montant de 2425 millions \$ se rapportait à l'outillage des programmes aéronautiques). La SCACS n'a aucune dette à long terme.

Bons de souscription

Également le 30 juin 2016 et le 1^{er} septembre 2016, Bombardier a émis, au nom d'Investissement Québec, des bons de souscription pouvant être exercés en vue d'acquérir un nombre total de 100 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc., pouvant être exercés pendant cinq ans à un prix d'exercice par action de 1,72 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,21 dollars canadiens selon le taux de change en vigueur à la date de signature de l'accord de souscription.

Les bons de souscription sont assortis des dispositions habituelles du marché en matière de rajustement, dont celles qui s'appliquent en cas de changements touchant l'entreprise, de fractionnements des actions, de fractionnements inversés des actions, de dividendes autres qu'en espèces ou de distributions de droits, d'options ou de bons de souscription à la totalité ou à la quasi-totalité des actionnaires.

Juste valeur des bons de souscription

La juste valeur des bons de souscription au 30 juin 2016 était de 0,58 \$ par bon de souscription, et de 0,66 \$ par bon de souscription au 1^{er} septembre 2016. La juste valeur de chaque bon de souscription a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'émission, et les hypothèses suivantes au 30 juin 2016 et au 1^{er} septembre 2016 :

	1 ^{er} septembre 2016	30 juin 2016
Taux d'intérêt sans risque	0,64 %	0,57 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	48,84 %	49,41 %
Rendement prévu des dividendes	0,00 %	0,00 %

9. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)				
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(79) \$	(4 891) \$	(771) \$	(4 668) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(7)	(18)	(21)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(86) \$	(4 898) \$	(789) \$	(4 689) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 210 085	2 225 636	2 217 102	2 040 938
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription	—	—	—	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 210 085	2 225 636	2 217 102	2 040 938
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,04) \$	(2,20) \$	(0,36) \$	(2,30) \$

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 300 855 145 et 228 088 432 options d'achat d'actions, UAR, UAD, UAI et bons de souscription pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 (respectivement 83 819 411 et 66 112 810 options d'achat d'actions, UAR, UAD et UAI pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif.

10. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût amorti ⁽¹⁾	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
30 septembre 2016							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 392 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 392 \$	3 392 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 248	—	1 248	1 248
Autres actifs financiers	83	240	366	326	292	1 307	1 339
	3 475 \$	240 \$	366 \$	1 574 \$	292 \$	5 947 \$	5 979 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres crédoeurs	— \$	— \$	s. o.	3 287 \$	— \$	3 287 \$	3 287 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 963	—	8 963	8 243
Autres passifs financiers	228	144	s. o.	971	311	1 654	1 693
	228 \$	144 \$	s. o.	13 221 \$	311 \$	13 904 \$	13 223 \$
31 décembre 2015							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 720 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 473	—	1 473	1 473
Autres actifs financiers	13	230	348	380	349	1 320	1 326
	2 733 \$	230 \$	348 \$	1 853 \$	349 \$	5 513 \$	5 519 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres crédoeurs	— \$	1 \$	s. o.	4 039 \$	— \$	4 040 \$	4 040 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 979	—	8 979	6 767
Autres passifs financiers	41	135	s. o.	702	661	1 539	1 426
	41 \$	136 \$	s. o.	13 720 \$	661 \$	14 558 \$	12 233 \$
1^{er} janvier 2015							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 489 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 538	—	1 538	1 538
Autres actifs financiers	43	578	330	422	485	1 858	1 869
	2 532 \$	578 \$	330 \$	1 960 \$	485 \$	5 885 \$	5 896 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres crédoeurs	— \$	18 \$	s. o.	4 198 \$	— \$	4 216 \$	4 216 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 683	—	7 683	7 692
Autres passifs financiers	73	172	s. o.	719	592	1 556	1 655
	73 \$	190 \$	s. o.	12 600 \$	592 \$	13 455 \$	13 563 \$

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

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

s. o. : sans objet

11. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Programmes aéronautiques	3 731 \$	4 215 \$	4 600 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 696	7 064	7 369
Moins : avances et facturations progressives	(5 837)	(5 490)	(5 558)
	1 859	1 574	1 811
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	226	223	310
Moins : avances et facturations progressives	(10)	(17)	(17)
	216	206	293
Produits finis ⁽¹⁾	959	983	1 266
	6 765 \$	6 978 \$	7 970 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 8 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 19 avions d'occasion, totalisant 147 millions \$ au 30 septembre 2016 (4 avions neufs et 54 avions d'occasion, totalisant 279 millions \$ au 31 décembre 2015 et 1 avion neuf et 57 avions d'occasion, totalisant 485 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

Au 30 septembre 2016, les produits finis comprenaient 15 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (81 millions \$ au 31 décembre 2015 et 248 millions \$ au 1^{er} janvier 2015). Le produit de vente correspondant est comptabilisé dans les obligations au titre des transactions de cession-bail.

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 3156 millions \$ et 9952 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 (respectivement 3458 millions \$ et 10 795 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015). Ces montants comprennent une moins-value de respectivement 74 millions \$ et 184 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 (respectivement 136 millions \$ et 219 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015). De plus, une dépréciation additionnelle de 57 millions \$ a été comptabilisée dans les éléments spéciaux, pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015.

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des paiements consentis par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des stocks liés aux contrats à long terme (contrats de production) et s'élevaient à 440 millions € (494 millions \$) au 30 septembre 2016 (334 millions € (364 millions \$) au 31 décembre 2015). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme connexes.

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Instruments financiers dérivés	375 \$	362 \$	528 \$
Placements dans des titres ⁽¹⁾⁽²⁾	372	359	346
Créances sur contrats à long terme	249	298	321
Placements dans des structures de financement ⁽¹⁾	220	197	360
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽¹⁾	68	81	275
Encaisse affectée	12	11	17
Autres	11	12	11
	1 307 \$	1 320 \$	1 858 \$
Dont la tranche courante	378 \$	450 \$	530 \$
Dont la tranche non courante	929	870	1 328
	1 307 \$	1 320 \$	1 858 \$

⁽¹⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 6 millions \$ de placements dans des titres et 46 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 30 septembre 2016 (respectivement 2 millions \$, 11 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2015 et respectivement 12 millions \$, 16 millions \$ et 45 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

⁽²⁾ Comprennent 78 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 30 septembre 2016 (80 millions \$ au 31 décembre 2015 et 70 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Charges payées d'avance et frais différés	428 \$	414 \$	760 \$
Taxe de vente et autres taxes	188	244	238
Charges de financement différées	151	173	138
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	111	114	156
Impôts sur le résultat à recevoir	60	56	64
Avantages de retraite	56	251	159
Autres	34	29	33
	1 028 \$	1 281 \$	1 548 \$
Dont la tranche courante	459 \$	484 \$	592 \$
Dont la tranche non courante	569	797	956
	1 028 \$	1 281 \$	1 548 \$

14. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit, pour les trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2015	725 \$	670 \$	66 \$ ⁽²⁾	565 \$ ⁽³⁾	2 026 \$
Additions	109	2	175 ⁽²⁾	555 ⁽³⁾	841
Utilisation	(106)	(10)	(40) ⁽²⁾	(90) ⁽⁴⁾	(246)
Reprises	(53)	(22)	(6) ⁽²⁾	(57) ⁽⁴⁾	(138)
Charge de désactualisation	1	4	—	—	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	11	—	—	12
Incidence des fluctuations de taux de change	3	—	(4)	—	(1)
Solde au 30 juin 2016	680 \$	655 \$	191 \$	973 \$	2 499 \$
Additions	74	3	30 ⁽²⁾	160	267
Utilisation	(68)	(22)	(54) ⁽²⁾	(149)	(293)
Reprises	(6)	—	(4) ⁽²⁾	(40)	(50)
Charge de désactualisation	—	1	—	1	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(2)	—	—	(3)
Incidence des fluctuations de taux de change	3	—	3	(1)	5
Solde au 30 septembre 2016	682 \$	635 \$	166 \$	944 \$	2 427 \$
Dont la tranche courante	541 \$	68 \$	165 \$	303 \$	1 077 \$
Dont la tranche non courante	141	567	1	641	1 350
	682 \$	635 \$	166 \$	944 \$	2 427 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	773 \$	456 \$	117 \$ ⁽²⁾	206 \$	1 552 \$
Additions	160	4	20 ⁽²⁾	14	198
Utilisation	(116)	(23)	(44) ⁽²⁾	(10)	(193)
Reprises	(50)	(6)	(5) ⁽²⁾	(9)	(70)
Charge de désactualisation	—	3	—	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(32)	—	(5)	(2)	(39)
Solde au 30 juin 2015	735 \$	434 \$	83 \$	199 \$	1 451 \$
Additions	55	250 ⁽⁵⁾	7	310 ⁽³⁾	622
Utilisation	(59)	(12)	(8)	(2)	(81)
Reprises	(14)	—	—	(2)	(16)
Charge de désactualisation	1	1	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(4)	—	(1)	(1)	(6)
Solde au 30 septembre 2015	715 \$	675 \$	81 \$	504 \$	1 975 \$
Dont la tranche courante	559 \$	69 \$	79 \$	395 \$	1 102 \$
Dont la tranche non courante	156	606	2	109	873
	715 \$	675 \$	81 \$	504 \$	1 975 \$

⁽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 et les reprises liées aux charges de restructuration.

⁽³⁾ 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 à la provision pour litige fiscal pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 et sur l'addition d'autres provisions liées au programme d'avions C Series ainsi qu'à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015.

⁽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 les modifications apportées aux estimations et à la juste valeur relatives aux garanties de crédit et de valeur résiduelle.

15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Instruments financiers dérivés	539 \$	702 \$	665 \$
Avances gouvernementales remboursables	401	411	363
Coûts non récurrents des fournisseurs	351	20	36
Incentifs à la location	144	135	172
Emprunts à court terme ⁽¹⁾	84	—	—
Tranche courante de la dette à long terme	40	71	56
Obligations au titre des transactions de cession-bail	19	133	260
Autres	116	138	60
	1 694 \$	1 610 \$	1 612 \$
Dont la tranche courante	715 \$	991 \$	1 010 \$
Dont la tranche non courante	979	619	602
	1 694 \$	1 610 \$	1 612 \$

⁽¹⁾ A trait aux montants prélevés en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 658 millions € (738 millions \$). Voir également la Note 19 – Facilités de crédit.

16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	610 \$	606 \$	601 \$
Avantages du personnel	589	647	661
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	553	606	631
Revenus différés	436	397	450
Impôts sur le résultat à payer	303	224	248
Autres taxes à payer	135	212	119
Autres	514	578	568
	3 140 \$	3 270 \$	3 278 \$
Dont la tranche courante	2 027 \$	2 274 \$	2 182 \$
Dont la tranche non courante	1 113	996	1 096
	3 140 \$	3 270 \$	3 278 \$

17. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

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

	Trimestres clos les 30 septembre					
	2016			2015		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	15 083 308	4 026 599	23 203 111	25 084 158	6 989 586	—
Attribuées	31 198 310	—	—	—	—	22 390 685
Exercées	—	(102 178)	—	—	—	—
Annulées	(6 528 719)	(1 133 703)	(599 579)	(9 084 923)	(1 589 531)	(67 382)
Solde à la fin de la période	39 752 899	2 790 718 ⁽¹⁾	22 603 532	15 999 235	5 400 055 ⁽¹⁾	22 323 303

	Neuf mois clos les 30 septembre					
	2016			2015		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	15 627 217	4 883 829	22 332 682	26 045 936	7 666 464	—
Attribuées	31 198 310	—	1 659 631	248 757	—	22 390 685
Exercées	(65 790)	(351 061)	—	—	(168 486)	—
Annulées	(7 006 838)	(1 742 050)	(1 388 781)	(10 295 458)	(2 097 923)	(67 382)
Solde à la fin de la période	39 752 899	2 790 718 ⁽¹⁾	22 603 532	15 999 235	5 400 055 ⁽¹⁾	22 323 303

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 260 639 UAD étaient acquis au 30 septembre 2016 (1 783 649 au 30 septembre 2015).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à respectivement 5 millions \$ et 11 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 (respectivement 4 millions \$ et 9 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015).

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
	Solde au début de la période	73 572 041	32 558 998	74 347 206
Attribuées	26 532 128	44 722 033	29 195 107	48 762 044
Annulées	(796 924)	(209 785)	(3 239 068)	(1 995 532)
Échues	(1 021 000)	(2 583 400)	(2 017 000)	(3 724 790)
Solde à la fin de la période	98 286 245	74 487 846	98 286 245	74 487 846

Une charge de rémunération de respectivement 3 millions \$ et 7 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 2 millions \$ et 5 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos 30 septembre 2015).

18. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2016	2015	2016	2015
Créances clients et autres débiteurs	10 \$	15 \$	235 \$	208 \$
Stocks	127	(68)	291	(298)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	17	173	(148)	119
Autres actifs	31	156	221	(102)
Fournisseurs et autres créditeurs	(321)	(57)	(759)	(148)
Provisions	(78)	528	395	467
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	205	36	121	(203)
Avances sur programmes aéronautiques	(27)	(181)	(139)	(941)
Passif lié aux avantages de retraite	(7)	(50)	(248)	134
Autres passifs	9	(209)	(167)	(99)
	(34) \$	343 \$	(198) \$	(863) \$

19. FACILITÉS DE CRÉDIT

En avril 2016, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3640 millions € (4084 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2016) et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2019 et juin 2019. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 500 millions € (561 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2016) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en octobre 2018 et juin 2019.

Également en avril 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a été ramené à 400 millions \$. En outre, la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 500 millions € (561 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2016) a été accrue, pour passer à 608 millions € (682 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2016), et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a été ramenée à 400 millions \$.

À compter d'avril 2016, le ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a été remplacé par un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA. Les autres clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes et un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport) sont demeurées inchangées. De plus, les clauses financières restrictives de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport continuent d'exiger des niveaux minimums de capitaux propres, un ratio maximum de la dette sur le RAIIA ainsi qu'un niveau minimum de liquidités de 600 millions € (673 millions \$) à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

En mai 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3640 millions € (4084 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2016) a été réduit à 3310 millions € (3714 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2016).

En juin 2016, la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 608 millions € (682 millions \$) a été portée à 658 millions € (738 millions \$). Le solde des emprunts à court terme en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € (738 millions \$) s'élevait à 75 millions € (84 millions \$) au 30 septembre 2016 (néant au 31 décembre 2015 et au 1^{er} janvier 2015).

En octobre 2016, la date d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 658 millions € (738 millions \$) a été prolongée d'un an, jusqu'en octobre 2019.

20. 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. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la différence de valeur entre : le cumul de la préférence en matière de liquidation des actions convertibles d'après le rendement minimal, et la juste valeur des actions ordinaires, en supposant leur conversion. Cette valeur dépend de l'atteinte par le secteur Transport des primes de rendement convenues avec la Caisse, du moment d'exercice des droits de conversion et du taux de conversion applicable. Le modèle de simulation génère plusieurs scénarios de rendement du secteur Transport sur la durée prévue de l'option. La juste valeur des actions, en supposant leur conversion, est calculée en utilisant un multiple du RAll qui est basé sur les données du marché, pour établir la valeur de l'entreprise. Le taux d'actualisation utilisé est aussi déterminé en utilisant les données du marché. La Société utilise des hypothèses internes pour déterminer la durée de l'instrument et le rendement futur du secteur Transport.

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

Instruments financiers dont la valeur comptable se rapproche de leur juste valeur – La juste valeur des créances clients et autres débiteurs, de certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, de certains placements dans des titres, de certains placements dans des structures de financement, de l'encaisse affectée, des fournisseurs et autres créditeurs, 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 septembre 2016 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	66 \$	— \$	— \$	66 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	375	—	375	—
Placements dans des titres	352 ⁽²⁾	45	307	—
Placements dans des structures de financement	174	—	—	174
	967 \$	45 \$	682 \$	240 \$
Passifs financiers				
Incitatifs à la location	(144) \$	— \$	— \$	(144) \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(539)	—	(370)	(169)
	(683) \$	— \$	(370) \$	(313) \$

⁽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 les périodes de neuf mois considérés :

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créiteurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2015	79 \$	151 \$	(1) \$	(135) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	2	24	—	(21)	(3)
Émissions	—	—	(6)	—	(120)
Règlements	(8)	—	7	11	—
Solde au 30 juin 2016	73 \$	175 \$	— \$	(145) \$	(123) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	2	7	—	(5)	(46)
Règlements	(9)	(8)	—	6	—
Solde au 30 septembre 2016	66 \$	174 \$	— \$	(144) \$	(169) \$

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créiteurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	263 \$	165 \$	(18) \$	(172) \$	— \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	16	15	—	2	—
Émissions	—	—	(6)	—	—
Règlements	(28)	—	18	11	—
Solde au 30 juin 2015	251 \$	180 \$	(6) \$	(159) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	(81)	(27)	—	19	—
Émissions	4	—	—	—	—
Règlements	(6)	(1)	4	7	—
Solde au 30 septembre 2015	168 \$	152 \$	(2) \$	(133) \$	— \$

⁽¹⁾ Dont des montants de néant et 2 millions \$, qui représentent les gains réalisés au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 comptabilisés dans les revenus de financement (des montants de 3 millions \$ et 7 millions \$, qui représentaient les gains réalisés au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 comptabilisés dans les revenus de financement).

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

Au moment de l'évaluation des instruments financiers du Niveau 3 à leur juste valeur, certaines hypothèses ne sont pas tirées de données observables de marché. Les hypothèses importantes développées en interne pour les instruments financiers de niveau 3 des secteurs d'activité aéronautiques ont trait au risque de crédit de clients 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 septembre 2016 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB+ et CCC (B+)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 7,5 % et 9,84 % (9,32 %)	Entre 1,75 % et 8,17 % (6,48 %)	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 septembre 2016 :

Incidence sur le RAI			Modification d'hypothèses		
Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour les :					
Gain (perte)	Trimestre clos le 30 septembre 2016	Neuf mois clos le 30 septembre 2016	Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	1 \$	(2) \$	(1) \$	(2) \$	(3) \$
Placements dans des structures de financement	3 \$	21 \$	(4) \$	(11) \$	(10) \$
Incitatifs à la location	(3) \$	(18) \$	s. o.	2 \$	s. o.

s. o. : sans objet

Option de conversion

Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 de 18 millions \$.

21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 septembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	1 591 \$	1 669 \$	1 749 \$
Crédit	1 235	1 248	1 275
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(588)	(598)	(628)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 238 \$	2 319 \$	2 396 \$
Engagements de reprise	1 799 \$	1 818 \$	2 696 \$
Obligations de rachat conditionnelles	197 \$	192 \$	204 \$
Autres			
Crédit	48 \$	48 \$	48 \$
Garanties d'exécution	— \$	— \$	38 \$

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 635 millions \$ au 30 septembre 2016 (670 millions \$ au 31 décembre 2015 et 456 millions \$ au 1^{er} janvier 2015) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 144 millions \$ au 30 septembre 2016 (135 millions \$ au 31 décembre 2015 et 172 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

Litige

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 30 septembre 2016, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Enquête au Brésil

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

Par suite des procédures administratives entreprises par le CADE en 2014, BT Brazil est devenue partie à titre de défenderesse aux procédures judiciaires intentées par le bureau du procureur de l'État de São Paulo à son encontre et à l'encontre d'autres sociétés pour une prétendue « improbité administrative » à l'égard des contrats de remise à neuf accordés en 2009 par CMSP, soit l'exploitant du métro de São Paulo, et pour « collusion » relativement à un contrat d'entretien de cinq ans conclu en 2002 avec CPTM, soit l'exploitant de transport collectif urbain de São Paulo. En septembre 2015, le bureau du procureur de São Paulo a annoncé une deuxième poursuite collective pour « collusion » en rapport avec le contrat d'entretien de cinq ans couvrant la période 2007 à 2012. En outre, BT Brazil s'est 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.