

BOMBARDIER

PREMIER RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre clos le 31 mars 2018

GLOSSAIRE

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	PIB	Produit intérieur brut
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	R et D	Recherche et développement
DAV	Disponibles à la vente	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DFT	Détenus à des fins de transaction	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
ECC	Écart de conversion cumulé	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
É.-U.	États-Unis	R.-U.	Royaume-Uni
FTV	Véhicule d'essais en vol	SCACS	Société en commandite Avions C Series
GCB	Garantie pour cautionnement bancaire	TCAC	Taux de croissance annuel composé
IAS	Normes comptables internationales	UAD	Unité d'actions différées
IASB	Conseil des normes comptables internationales	UAR	Unité d'actions liées au rendement
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière	UAI	Unité d'actions incessibles
IFRS	Normes internationales d'information financière	UGT	Unité génératrice de trésorerie
INS	Information non significative		
MES	Mise en service		
PCGR	Principes comptables généralement reconnus		
PDB	Points de base		

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
SOMMAIRE	5
FAITS SAILLANTS	5
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	7
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	10
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	11
STRUCTURE DU CAPITAL	14
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	16
AVIONS D'AFFAIRES	19
AVIONS COMMERCIAUX	24
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	31
TRANSPORT	33
AUTRES	39
ARRANGEMENTS HORS BILAN	39
RISQUES ET INCERTITUDES	39
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	40
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	43
TAUX DE CHANGE	43
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	43
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	44
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	45
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	52

RAPPORT DE GESTION

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

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

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

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

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

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

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos prévisions, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité et la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; notre position en regard de la concurrence; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités; les liquidités disponibles et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la clôture et l'échéancier prévu de l'opération avec Airbus SE (Airbus) décrite aux présentes ainsi que l'obtention des approbations des organismes de réglementation et autres approbations nécessaires dans le cadre de cette opération et l'échéancier prévu pour l'obtention de celles-ci; la gouvernance, le financement et les liquidités de la Société en commandite Avions C Series (SCACS); l'incidence et les avantages escomptés de l'opération avec Airbus décrite aux présentes sur nos activités, notre infrastructure, nos capacités, notre développement, notre croissance et autres occasions, notre présence et notre dimension géographiques, notre empreinte, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; et l'incidence de cette opération 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 lorsqu'il est question de Bombardier et de SCACS. Les énoncés prospectifs sont présentés dans le but d'assister les investisseurs et autres dans la compréhension de certains éléments clés de nos objectifs, priorités stratégiques, attentes et plans actuels, ainsi que pour leur permettre d'avoir une meilleure compréhension de nos activités et de l'environnement dans lequel nous prévoyons exercer nos activités. Le lecteur est prévenu que de telles informations pourraient ne pas convenir à d'autres fins.

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. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport relativement à l'opération avec Airbus décrite aux présentes comprennent les hypothèses importantes suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture et la réalisation de l'opération dans les délais prévus, y compris la réception des approbations des organismes de réglementation et des autres approbations; le respect et l'exécution par chacune des parties de ses obligations aux termes de l'accord relatif à l'opération et aux accords commerciaux futurs et l'absence d'inefficacités importantes et d'autres problèmes connexes; la réalisation des avantages et des synergies prévues de l'opération selon l'échéancier prévu; notre capacité à maintenir notre plan de financement actuel de SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère adéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet; et l'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir les rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs des sections Sommaire, Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2017.

En ce qui a trait spécifiquement à l'opération avec Airbus faisant l'objet des présentes, certains facteurs, qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs, comprennent ce qui suit, sans s'y limiter : les risques associés à la non-réception des approbations des organismes de réglementation ou d'autres approbations ou au retard dans la réception de celles-ci ou au non-respect des conditions rattachées à la réalisation de l'opération ou au retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien l'opération; les changements touchant les modalités de l'opération; le défaut de l'une des parties de respecter et d'exécuter ses obligations aux termes de l'accord relatif à l'opération et aux accords commerciaux futurs et/ou des inefficacités importantes et d'autres problèmes connexes; l'incidence de l'annonce de l'opération sur nos relations avec les tiers, notamment les contreparties commerciales, les employés et les concurrents, ainsi que sur les relations stratégiques, les résultats d'exploitation et les entreprises en général; la non-réalisation des avantages ou des synergies prévus de l'opération ou le fait qu'ils ne soient pas réalisés selon l'échéancier prévu; notre capacité à maintenir notre plan de financement actuel de SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère inadéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet. Parmi les autres 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 au Brexit, 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 (y compris les modifications potentielles à l'Accord de libre-échange nord-américain actuel entre le Canada, les É.-U. et le Mexique qui fait l'objet de discussions, ou son abrogation), à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des

cas de force majeure ou catastrophes naturelles), 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 et sur les dépenses en immobilisations 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; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs; aux ressources humaines; à la fiabilité des systèmes informatiques; à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt; et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide au 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 2017.

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. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. En outre, rien ne garantit que l'opération proposée avec Airbus se concrétisera ni que les avantages stratégiques prévus et les synergies attendues sur le plan de l'exploitation, de la concurrence et des coûts seront réalisés en totalité ou en partie, voire qu'ils se réaliseront. 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 31 mars	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	Écart
Revenus	4 028 \$	3 605 \$	12 %
RAII	201 \$	150 \$	34 %
Marge RAI	5,0 %	4,2 %	80 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	201 \$	173 \$	16 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	5,0 %	4,8 %	20 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	265 \$	251 \$	6 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	6,6 %	7,0 %	(40) pdb
Résultat net	44 \$	6 \$	633 %
RPA dilué (en dollars)	0,01 \$	0,00 \$	0,01 \$
Résultat net ajusté ⁽²⁾	35 \$	38 \$	(8) %
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	0,01 \$	0,01 \$	— \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	250 \$	276 \$	(9) %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(471) \$	(317) \$	(49) %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾	(721) \$	(593) \$	(22) %
Aux	31 mars 2018	31 décembre 2017	Écart
Sources de financement disponibles à court terme ⁽³⁾⁽⁴⁾	4 041 \$	4 225 \$	(4) %

Principaux faits saillants et événements

- **Suivre la voie de la croissance durable des revenus et des résultats :**
 - Les revenus ont augmenté de 12 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent (6 % compte non tenu de l'incidence des taux de change), pour s'établir à 4 milliards \$, ce qui témoigne de l'accélération de la croissance du chiffre d'affaires attribuable principalement à Transport et à Avions d'affaires.
 - Le RAIIA et le RAI consolidés avant éléments spéciaux⁽²⁾ ont atteint respectivement 265 millions \$ et 201 millions \$, de sorte que la marge RAI a augmenté pour se fixer à 5 %.
 - Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ de 721 millions \$ conforme au plan visant à investir dans le fonds de roulement au cours des six premiers mois et au seuil de rentabilité cible pour l'exercice. Les investissements dans le fonds de roulement au cours du premier trimestre ont totalisé 594 millions \$, et étaient principalement attribuables aux stocks et aux actifs sur contrat, étant donné que nous nous préparons en vue d'une accélération des livraisons plus tard au cours de l'exercice. Comme prévu, l'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ pour les six premiers mois de 2018 devraient être similaire à celle de la période correspondante de 2017.⁽⁵⁾
 - En raison du niveau élevé de commandes, le carnet de commandes de Transport et d'Avions d'affaires s'est amélioré pour atteindre respectivement 35,7 milliards \$ et 14,3 milliards \$. Après le trimestre, nous avons continué de recevoir de nouvelles commandes, Avions commerciaux annonçant la conclusion d'ententes d'achat avec Ethiopian Airlines visant jusqu'à 15 avions Q400 et avec American Airlines visant jusqu'à 30 avions CRJ900, ce qui porte les carnets de commandes à plus de 50 avions chacun.

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽³⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu des facilités de crédit renouvelables.

⁽⁴⁾ À la suite de la clôture prévue de notre partenariat *C Series* avec Airbus, les actifs et passifs du programme d'avions *C Series* sont présentés dans les actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux, ainsi qu'à la Note 11 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés, pour plus de détails sur l'opération et le traitement comptable au 31 mars 2018.

⁽⁵⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

- **Progrès constants réalisés au chapitre de la mise en œuvre des priorités de 2018 :**

- L'avion *Global 7000* a continué d'afficher d'excellentes performances et de présenter un degré élevé de fiabilité en vue de sa MES prévue au second semestre de 2018. Le 15 avril 2018, Bombardier a révélé que le biréacteur d'affaires *Global 7000* atteint désormais une autonomie exceptionnelle de 7700 milles marins, permettant plus de liaisons que tout autre avion d'affaires. L'avion *Global 7000* est maintenant le biréacteur d'affaires le plus grand et à la plus grande autonomie jamais construit, pouvant parcourir 300 milles marins de plus que ce que nous avons promis initialement.
- Nous avons reçu presque toutes les approbations des organismes de réglementation pour le partenariat annoncé avec Airbus concernant les avions *C Series*. La clôture de l'opération est actuellement prévue d'ici la fin du deuxième trimestre de 2018, soit avant ce qui était initialement prévu. La participation de Bombardier dans SCACS ayant récemment atteint 65 %, la Société devrait détenir environ 33 % de cette entité à la suite de la clôture de l'opération avec Airbus. À l'heure actuelle, nos prévisions de 2018 reposent sur des résultats consolidés de la gamme *C Series* pour l'exercice complet. Toutefois, à compter de la clôture, nous n'inclurons plus les résultats de la gamme *C Series* dans le périmètre de consolidation, mais nous comptabiliserons plutôt notre investissement dans SCACS selon la méthode de la mise en équivalence.⁽¹⁾
- Nous avons conclu une entente définitive visant la vente de notre immeuble de Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP) pour un produit brut d'environ 635 millions \$, sous réserve de la satisfaction des conditions de clôture d'usage. La transaction, qui nous permet de monétiser un actif sous-utilisé, devrait être conclue au deuxième trimestre de 2018. La transaction augmentera la trésorerie de plus de 550 millions \$, déduction faite des coûts de transaction et autres coûts connexes, et donnera lieu à un gain comptable d'un montant similaire qui sera traité comme un élément spécial. De plus, l'entente avec Investissements PSP nous permet d'exercer nos activités à partir de Downsview pour une période pouvant atteindre jusqu'à trois ans après la clôture, et comprend deux périodes de prolongation optionnelles de un an.⁽¹⁾
- Parallèlement, nous avons également conclu une entente avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto visant un contrat de location à long terme d'un terrain d'environ 38 acres à l'aéroport international Pearson de Toronto, sur lequel nous avons l'intention d'ouvrir un nouveau centre d'excellence et une nouvelle usine d'assemblage final pour nos biréacteurs d'affaires *Global*.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus	4 028 \$	3 605 \$
Coût des ventes	3 539	3 151
Marge brute	489	454
Charges de vente et d'administration	286	260
R et D	47	44
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(20)	(32)
Autres charges (revenus)	(25)	9
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾	201	173
Éléments spéciaux	—	23
RAII	201	150
Charges de financement	162	159
Revenus de financement	(38)	(25)
RAI	77	16
Impôts sur le résultat	33	10
Résultat net	44 \$	6 \$
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	38 \$	6 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	6 \$	— \$
RPA (en dollars)		
De base et dilué	0,01 \$	0,00 \$
(en pourcentage des revenus totaux)		
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	5,0 %	4,8 %
RAII	5,0 %	4,2 %

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur.

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 <i>retraité⁽²⁾</i>
RAIIA	265 \$	228 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	265 \$	251 \$
Résultat net ajusté	35 \$	38 \$
RPA ajusté	0,01 \$	0,01 \$

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

⁽²⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus		
Avions d'affaires	1 110 \$	1 022 \$
Avions commerciaux	463	525
Aérostructures et Services d'ingénierie	446	398
Transport	2 355	1 952
Siège social et élimination	(346)	(292)
	4 028 \$	3 605 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾		
Avions d'affaires	98 \$	82 \$
Avions commerciaux	(73)	(56)
Aérostructures et Services d'ingénierie	47	15
Transport	189	183
Siège social et élimination	(60)	(51)
	201 \$	173 \$
Éléments spéciaux		
Avions d'affaires	1 \$	3 \$
Avions commerciaux	—	1
Aérostructures et Services d'ingénierie	1	—
Transport	(2)	19
Siège social et élimination	—	—
	— \$	23 \$
RAII		
Avions d'affaires	97 \$	79 \$
Avions commerciaux	(73)	(57)
Aérostructures et Services d'ingénierie	46	15
Transport	191	164
Siège social et élimination	(60)	(51)
	201 \$	150 \$

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ 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 sont ceux qui ne reflètent pas notre rendement de base ou dont la présentation distincte permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 31 mars	
		2018	2017
Charges de restructuration	1	1 \$	23 \$
Reprise des provisions liées à l'annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	2	(1)	—
Incidences fiscales des éléments spéciaux		—	(1)
		— \$	22 \$
Présentés dans			
Éléments spéciaux dans le RAII		— \$	23 \$
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux		—	(1)
		— \$	22 \$

1. Représente des indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
2. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 1 million \$ au premier trimestre de 2018. La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé 124 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2018, comparativement à 134 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La baisse de 10 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par :

- une augmentation des coûts d'emprunt incorporés dans le coût des immobilisations corporelles et incorporelles (21 millions \$); et
- le profit net découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (15 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (17 millions \$).

Impôts sur le résultat

Pour le trimestre clos le 31 mars 2018, le taux d'imposition effectif a été de 42,9 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. L'augmentation du taux d'imposition effectif était principalement attribuable à la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2017, le taux d'imposition effectif a été de 62,5 %⁽¹⁾, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. L'augmentation du taux d'imposition effectif était attribuable à la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, contrebalancée en partie par des différences permanentes.

⁽¹⁾ Pour le trimestre clos le 31 mars 2017, le taux d'imposition effectif a été retraité en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 751 millions \$ au cours du trimestre⁽¹⁾, compte tenu d'une incidence positive des taux de change de 245 millions \$. L'augmentation de 506 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 356 millions \$ des stocks bruts, principalement dans Avions d'affaires et Avions commerciaux;
- une augmentation de 277 millions \$ des actifs sur contrat dans Transport; et
- une augmentation de 195 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques. Se reporter au tableau Investissements dans le développement des produits des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

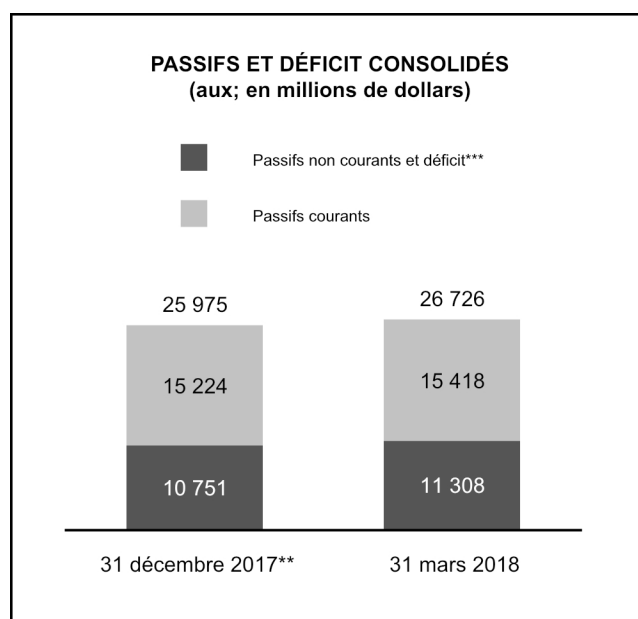
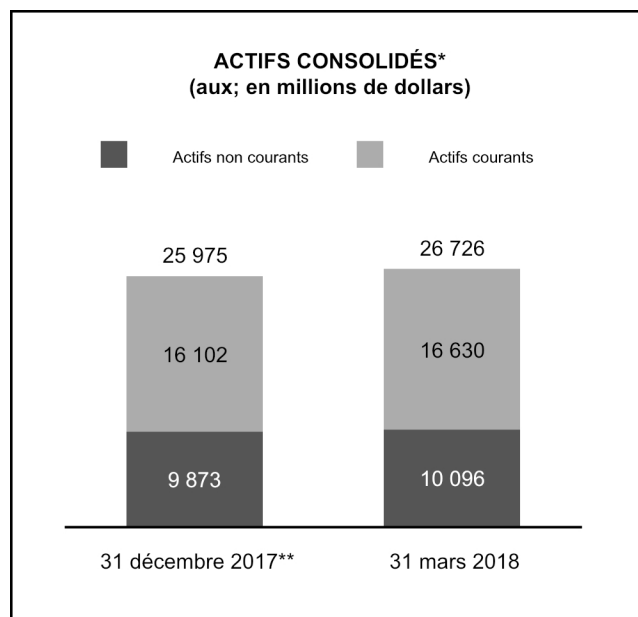
- une diminution de 271 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Utilisation des flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails.

Le total des passifs et du déficit a augmenté de 751 millions \$ au cours du trimestre⁽¹⁾, y compris l'incidence des taux de change de 245 millions \$. L'augmentation de 506 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 385 millions \$ des capitaux propres attribuable principalement à l'émission d'actions classe B de 475 millions \$, contrebalancée en partie par les dividendes de 51 millions \$ versés aux participations ne donnant pas le contrôle; et
- une augmentation de 331 millions \$ des fournisseurs et autres crédetes, principalement dans Avions d'affaires.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 131 millions \$ des passifs sur contrat principalement dans Transport; et
- une diminution de 62 millions \$ des autres passifs principalement dans Transport.



* Le total des actifs et le total des passifs présentés dans les graphiques ci-dessus au 31 mars 2018 comprennent des montants de respectivement 4,2 milliards \$ et 2,7 milliards \$ liés au programme d'avions C Series, qui sont présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux et à la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés, pour des détails sur l'opération et sur le traitement comptable au 31 mars 2018.

** Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

*** Comprend un déficit de 4,3 milliards \$ au 31 mars 2018 (déficit de 4,7 milliards \$ au 31 décembre 2017).

⁽¹⁾ Aux fins des explications fournies dans cette section sur la situation financière consolidée, les actifs et passifs comprennent les actifs et passifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles

Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 retraité ⁽²⁾
Résultat net	44 \$	6 \$
Éléments sans effet de trésorerie		
Amortissement	62	78
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles	2	—
Impôts sur le résultat différés	6	—
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(20)	(32)
Autres	12	7
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	17	2
Variation nette des soldes hors caisse	(594)	(378)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(471)	(317)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(250)	(276)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾	(721)	(593)
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	(160)	(141)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés⁽¹⁾	(561) \$	(452) \$

La diminution de 128 millions \$ des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (216 millions \$) (voir l'explication ci-après).

En partie contrebalancé par :

- le résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie plus important (47 millions \$) attribuable essentiellement à la diminution des éléments spéciaux⁽³⁾ et à l'augmentation du RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾; et
- une baisse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (26 millions \$).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 31 mars 2018, les sorties de fonds de 594 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une augmentation des stocks des programmes aéronautiques d'Avions d'affaires, attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production;
- une diminution des passifs sur contrat de Transport après les livraisons, contrebalancée en partie par les avances sur les nouvelles commandes et les contrats existants;
- une augmentation des stocks du programme d'avions *C Series*, en raison de l'accélération de la cadence de production; et
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs de Transport.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Avions d'affaires et Avions commerciaux; et
- une augmentation des passifs sur contrat d'Avions d'affaires.

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

⁽²⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2017, les sorties de fonds de 378 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une diminution des passifs sur contrat de Transport après les livraisons, contrebalancée en partie par les avances sur les nouvelles commandes;
- une augmentation des stocks du programme d'avions *C Series*, en raison de l'accélération de la cadence de production; et
- une augmentation des stocks des programmes aéronautiques d'Avions d'affaires.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Transport et à Avions commerciaux; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs de Transport.

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017
Solde au début de la période	3 057 \$ ⁽¹⁾	3 384 \$
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾	(721)	(593)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	(51)	(48)
Remboursements de dette à long terme	(7)	(9)
Dividendes versés sur actions privilégiées	(6)	(4)
Émission d'actions classe B	476	—
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	67	12
Variation nette des emprunts à court terme	—	107
Autres	38	38
Solde à la fin de la période	2 853 \$	2 887 \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	72	—
Solde à la fin de la période	2 781 \$	2 887 \$

Sources de financement disponibles à court terme

	31 mars 2018	31 décembre 2017
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	2 853 \$	3 057 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	1 188	1 168
Sources de financement disponibles à court terme	4 041 \$	4 225 \$

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

En mars 2018, nous avons prolongé les dates d'échéance des facilités de crédit renouvelables non garanties de Transport de 640 millions € et 400 millions \$⁽³⁾ respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021. Ces facilités étaient inutilisées au 31 mars 2018.

⁽¹⁾ À la suite de la clôture prévue de notre partenariat *C Series* avec Airbus, les actifs et passifs du programme d'avions *C Series* sont présentés dans les actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux, ainsi qu'à la Note 11 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés, pour plus de détails sur l'opération et le traitement comptable au 31 mars 2018.

⁽²⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et au tableau Utilisation des flux de trésorerie disponibles ci-dessus pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

⁽³⁾ Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

Facilités de lettres de crédit

En mars 2018, nous avons prolongé d'une année, respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,56 milliards € (4,4 milliards \$) et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$.⁽¹⁾

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

Clauses financières restrictives

Depuis mars 2018, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, oscille actuellement entre 600 millions \$ et 850 millions \$ à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport). De plus, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et des facilités de crédit renouvelable de Transport a été accru, pour passer de 600 millions € (739 millions \$) à 750 millions € (924 millions \$) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

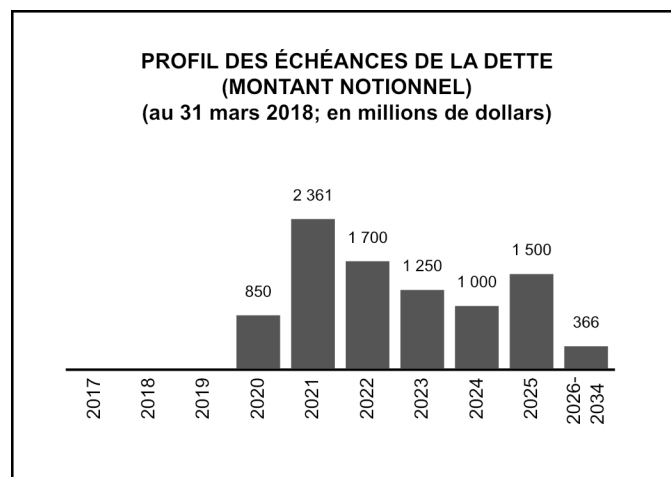
Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport de gestion. Le niveau minimum de liquidités tel qu'il est défini ne comprend pas uniquement la trésorerie et les équivalents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

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées au 31 mars 2018 et au 31 décembre 2017.

Besoins futurs de liquidités

Nous sommes d'avis que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, combinés à nos sources de financement disponibles à court terme de 4,0 milliards \$, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2020.

À la suite de la conclusion d'un accord avec un syndicat de preneurs fermes le 23 mars 2018, nous avons émis 168 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) à un prix d'achat de 3,80 \$ CAN, pour un produit brut total de 638 millions \$ CAN (environ 500 millions \$). Le produit net de 475 millions \$ servira à enrichir notre fonds de roulement et aux besoins généraux de la Société.



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

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

- ratio du RAIL 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 ⁽¹⁾	
	31 mars 2018	31 décembre 2017
RAIL ajusté ⁽²⁾	850 \$	823 \$
Intérêts ajustés ⁽²⁾	642 \$	631 \$
Ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés	1,3	1,3

Ratio du levier financier

	Aux, et pour les périodes de quatre trimestres consécutifs closes les ⁽¹⁾	
	31 mars 2018	31 décembre 2017
Dette ajustée ⁽²⁾	9 614 \$	9 631 \$
RAIIA ajusté ⁽²⁾	1 224 \$	1 215 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	7,9	7,9

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.

⁽¹⁾ Les chiffres de 2017 ont été retraités en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur les chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ 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.

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,5 milliards \$ au 31 mars 2018 (2,4 milliards \$ au 31 décembre 2017). 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 92 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite

Solde au 31 décembre 2017	2 442 \$ ⁽¹⁾
Pertes actuarielles sur les actifs des régimes de retraite	210
Coûts des services	72
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	(146)
Cotisations de la Société	(55)
Fluctuations des taux de change	(4)
Autres	(4)
Solde au 31 mars 2018	2 534 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 261 millions \$ au 31 mars 2018 (290 millions \$ au 31 décembre 2017). Comprend également les obligations nettes au titre des avantages de retraite liées au programme d'avions *C Series* d'un montant de 103 millions \$ reclassées à titre de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente au 31 mars 2018 (99 millions \$ au 31 décembre 2017).

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
RAII	201 \$	150 \$
Amortissement	62	78
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles	2	—
RAIIA	265	228
Éléments spéciaux ⁽²⁾	—	23
RAIIA avant éléments spéciaux	265 \$	251 \$

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

	Trimestres clos les 31 mars			
	2018 (par action)		2017 (par action) retraité ⁽¹⁾	
Résultat net	44 \$		6 \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	—	— \$	23	0,01 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et du gain net sur certains instruments financiers	(26)	(0,01)	(8)	(0,01)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19	0,01	19	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	(2)	0,00	(2)	0,00
Résultat net ajusté	35		38	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(6)		—	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)		(6)	
Incidence dilutive de l'option de conversion de la Caisse	—		(4)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	22 \$		28 \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 370 351		2 246 152	
RPA ajusté (en dollars)	0,01 \$		0,01 \$	

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
RPA dilué	0,01 \$	0,00 \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	—	0,01
RPA ajusté	0,01 \$	0,01 \$

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

	Aux	
	31 mars 2018	31 décembre 2017
Dette à long terme	9 217 \$	9 218 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(204)	(222)
Dette à long terme, montant net	9 013	8 996
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽³⁾	601	635
Dette ajustée	9 614 \$	9 631 \$

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

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	31 mars 2018	31 décembre 2017 retraité ⁽¹⁾
RAI	350 \$	299 \$
Éléments spéciaux ⁽²⁾	403	426
Intérêts reçus	63	61
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple ⁽⁴⁾	34	37
RAI ajusté	850	823
Amortissement	298	314
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁵⁾	9	7
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple ⁽⁶⁾	67	71
RAIIA ajusté	1 224 \$	1 215 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	31 mars 2018	31 décembre 2017
Intérêts versés	608 \$	594 \$
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple ⁽⁴⁾	34	37
Intérêts ajustés	642 \$	631 \$

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

⁽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.

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ Compte non tenu des montants comptabilisés comme éléments spéciaux.

⁽⁶⁾ Représente l'amortissement linéaire du montant inclus dans la dette ajustée au titre des contrats de location simple, fondé sur une période d'amortissement de neuf ans.

AVIONS D'AFFAIRES

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	Écart
Revenus	1 110 \$	1 022 \$	9 %
Livraisons d'avions (en unités)	31	29	2
RAII	97 \$	79 \$	23 %
Marge RAI	8,7 %	7,7 %	100 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	98 \$	82 \$	20 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	8,8 %	8,0 %	80 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	114 \$	102 \$	12 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	10,3 %	10,0 %	30 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	188 \$	208 \$	(10) %
Aux	31 mars 2018	31 décembre 2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	14,3 \$	14,2 \$	1 %

Principaux faits saillants et événements

- Au cours du premier trimestre de 2018, Avions d'affaires a renoué avec la croissance, ses revenus, en hausse de 9 % pour atteindre 1,1 milliard \$, reflétant la livraison de 31 avions et l'augmentation des activités sur le marché de l'après-vente.
- Le RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ a aussi poursuivi sa croissance, en hausse de 16 millions \$ sur douze mois, tandis que la marge RAI avant éléments spéciaux atteignait 8,8 %. Cette hausse de 20 % de la rentabilité a été générée par une combinaison plus favorable de ventes d'avions et de services après-vente, et par une gestion rigoureuse des coûts.
- L'intensification des prises de commandes dans les dernières semaines de l'exercice 2017 s'est maintenue au cours du premier trimestre, portant le carnet de commandes à 14,3 milliards \$.
- L'avion *Global 7000* a continué d'afficher d'excellentes performances et de présenter un degré élevé de fiabilité en vue de sa MES prévue au second semestre de 2018. Le 15 avril 2018, Bombardier a révélé que le biréacteur d'affaires *Global 7000* atteint désormais une autonomie exceptionnelle de 7700 milles marins, permettant plus de liaisons que tout autre avion d'affaires. L'avion *Global 7000* est maintenant le biréacteur d'affaires le plus grand et à la plus grande autonomie jamais construit, pouvant parcourir 300 milles marins de plus que ce que nous avions promis initialement.
- Au premier trimestre, Avions d'affaires a continué à élargir son portefeuille d'activités sur le marché de l'après-vente, dévoilant une gamme de nouveaux produits pour installation en rattrapage afin de répondre à la demande du marché en matière de mise à niveau des cabines et des postes de pilotage, ainsi que pour permettre aux 4700 biréacteurs de l'importante flotte en service de Bombardier de se conformer aux exigences réglementaires.

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

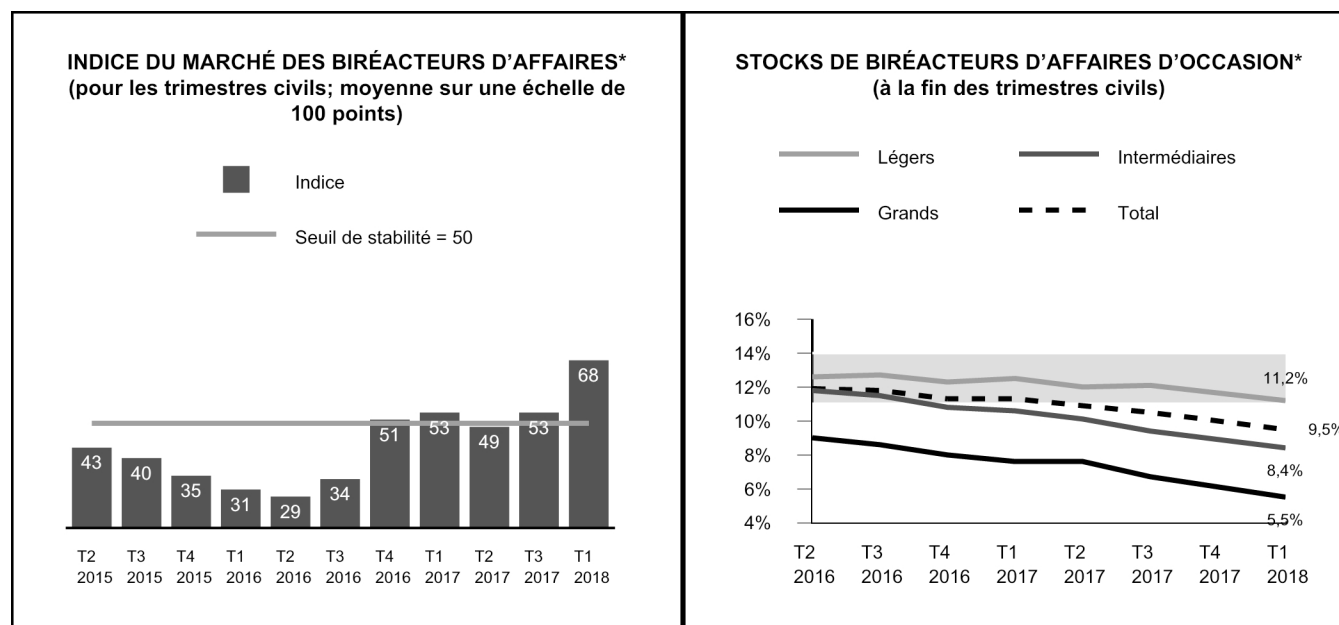
Les signes précurseurs d'un élan positif survenu au quatrième trimestre de 2017 se sont poursuivis au premier trimestre de 2018. Comme l'indiquent les graphiques ci-après, la confiance de l'industrie⁽¹⁾ se situe au-dessus du seuil de stabilité du marché à la fin du premier trimestre, soit à 68 points⁽²⁾, et l'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. et en Europe est demeurée stable par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente. En 2018, la croissance de l'économie mondiale devrait s'élever à 3,2 %, soit une augmentation supérieure à celle de 3,0 % connue en 2017.⁽³⁾ Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service s'établissait à 9,5 % au 31 mars 2018, en hausse par rapport à 10,1 % au 31 décembre 2017. Ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe en deçà de la fourchette historique sur 10 ans pour l'ensemble du marché, ce qui constitue un indicateur positif pour le marché secondaire.

L'aviation d'affaires est prête à croître à long terme en raison de meilleures perspectives économiques combinées à l'introduction de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies sur le marché. Avec le portefeuille de produits le plus complet de l'industrie, Bombardier Avions d'affaires est en bonne position.

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

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 6 avril 2018.

⁽³⁾ Selon le rapport *Oxford Economics Global Data Report* daté du 17 avril 2018.



Source : Barclays depuis le début de l'exercice 2018 (auparavant UBS)

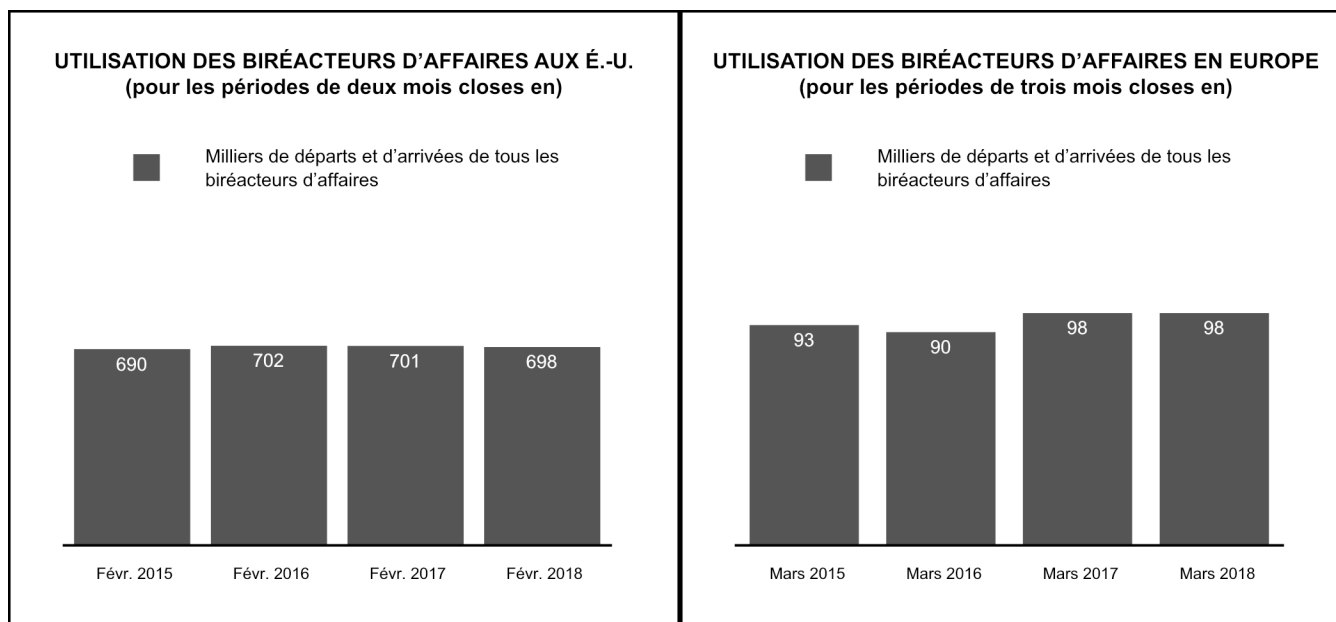
* L'indice du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages périodiques menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.

Les méthodes utilisées pour calculer l'indice de marché des biréacteurs d'affaires pourraient varier en raison d'un changement de source de données. UBS n'a pas réalisé de sondage pour le quatrième trimestre de 2017.

Sources : JETNET et Ascend online

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

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



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

Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Revenus		
Fabrication et autres ⁽²⁾	839 \$	773 \$
Services ⁽³⁾	271	249
Total des revenus	1 110 \$	1 022 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽⁴⁾	114 \$	102 \$
Amortissement	16	20
RAII avant éléments spéciaux⁽⁴⁾	98	82
Éléments spéciaux	1	3
RAII	97 \$	79 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽⁴⁾	8,8 %	8,0 %
Marge RAII	8,7 %	7,7 %

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ Comprend les revenus provenant de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.

⁽³⁾ Comprend les revenus provenant des services après-vente, notamment les services de pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.

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

Revenus

La hausse de 66 millions \$ des revenus de fabrication et des autres revenus est attribuable essentiellement au nombre plus élevé de livraisons d'avions, en partie contrebalancée par la baisse des revenus tirés de la vente d'avions d'occasion en raison du nombre moins élevé d'avions d'occasion disponibles à la vente.

La hausse de 22 millions \$ des revenus tirés des services découle surtout de l'augmentation des ventes de pièces de rechange et de la hausse des activités dans les centres de service.

Éléments spéciaux

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

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

	Réf.	Trimestres clos les 31 mars	
		2018	2017
Charges de restructuration	1	2 \$	3 \$
Reprise de provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	2	(1)	—
		1 \$	3 \$
Incidence sur la marge RAI		(0,1) %	(0,3) %

1. Représente des indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
2. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit de 1 million \$ les provisions correspondantes au premier trimestre de 2018. La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux du trimestre a augmenté de 0,8 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente; et
- de la baisse des charges de vente et d'administration et d'une meilleure absorption des charges de vente et d'administration en raison de la hausse des revenus.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a augmenté de 1,0 point de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017
Outillage des programmes ⁽¹⁾	198 \$	176 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	3	2
	201 \$	178 \$
En pourcentage des revenus⁽³⁾	18,1 %	17,4 %

Au 31 mars 2018, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽⁴⁾ s'établissait à 3,8 milliards \$, comparativement à 3,6 milliards \$ au 31 décembre 2017.

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 11 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2018 (9 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2017), les investissements connexes étant déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽³⁾ Les données pour l'exercice 2017 ont été retraitées en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽⁴⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 498 millions \$ au 31 mars 2018 (441 millions \$ au 31 décembre 2017).

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

Le 30 janvier 2018, le cinquième et dernier véhicule d'essais en vol *Global 7000* a intégré le programme d'essais en vol du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*. Le FTV5 valide les essais en vol et au sol effectués à ce jour, y compris les essais exhaustifs de vibration au sol et sur des bancs d'essai statiques. Le programme d'essais en vol progresse comme prévu et a cumulé plus de 1800 heures de vol à ce jour. Le 15 avril 2018, Bombardier a annoncé que le biréacteur d'affaires *Global 7000* peut atteindre une autonomie de 7700 milles marins, soit 300 milles marins de plus que ce que nous avions prévu initialement. Bombardier a aussi dévoilé le siège Nuage, première structure de siège entièrement nouvelle en plus de 30 ans dans l'industrie. Le siège Nuage et ses composants brevetés, dont est doté l'avion *Global 7000*, sont le fruit de nombreuses années de recherche et de développement en confort d'assise optimal. Ce nouveau siège a été présenté au public le 29 avril 2018 à la Milken Conference, à Beverly Hills. Les activités de la chaîne d'assemblage final s'accroissent, alors que les avions de plusieurs clients sont en production.

De plus, les essais au sol progressent avec succès sur différents bancs d'essai et nous avons maintenant satisfait aux exigences d'essais de fatigue complets de la cellule requises par les autorités pour la MES. Nous poursuivons le programme d'essais pour veiller à ce que tous les systèmes fonctionnent à leur plus haut degré de fiabilité.

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

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

Livraisons d'avions et carnet de commandes

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017
Légers		
<i>Learjet 70/75</i>	3	5
Intermédiaires		
<i>Challenger 350</i>	12	9
<i>Challenger 605/650</i>	6	6
<i>Challenger 850</i>	—	1
Grands		
<i>Global 5000/Global 6000</i>	10	8
	31	29

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	31 mars 2018	Aux 31 décembre 2017 retraité ⁽¹⁾
		14,3 \$

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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. Nous avons toujours le carnet de commandes le plus important de l'industrie.

AVIONS COMMERCIAUX

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	Écart
Revenus	463 \$	525 \$	(12) %
Livraisons d'avions (en unités)	13	15	(2)
Commandes nettes (en unités)	4	11	(7)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽²⁾	0,3	0,7	(0,4)
RAII	(73) \$	(57) \$	(28) %
Marge RAI	(15,8) %	(10,9) %	(490) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾	(73) \$	(56) \$	(30) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽³⁾	(15,8) %	(10,7) %	(510) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽³⁾	(72) \$	(38) \$	(89) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽³⁾	(15,6) %	(7,2) %	(840) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	16 \$	75 \$	(79) %
Aux	31 mars 2018	31 décembre 2017	
Carnet de commandes (en unités)	424	433	(9)

Principaux faits saillants et événements

- L'accélération de la cadence de production des avions *C Series* se poursuit avec 5 livraisons au cours du premier trimestre. À l'heure actuelle, 31 avions *C Series* livrés à Swiss International Air Lines (SWISS), Air Baltic Corporation AS (airBaltic) et Korean Air Lines sont en service.
- Nous avons reçu presque toutes les approbations des organismes de réglementation pour le partenariat annoncé avec Airbus concernant les avions *C Series*. La clôture de l'opération est actuellement prévue d'ici la fin du deuxième trimestre de 2018, soit avant ce qui était initialement prévu. La participation de Bombardier dans SCACS ayant récemment atteint 65 %, nous prévoyons détenir environ 33 % de cette entité à la suite de la clôture de l'opération avec Airbus.⁽⁴⁾
- Nous avons également livré 6 avions *CRJ Series* et 2 avions *Q400* au cours du trimestre conformément à la réduction de notre cadence de production pour l'exercice.
- Après la fin du trimestre, nous avons annoncé la conclusion d'ententes d'achat avec Ethiopian Airlines visant jusqu'à 15 avions *Q400* et avec American Airlines visant jusqu'à 30 avions *CRJ900*, ce qui porte les carnets de commandes à plus de 50 avions chacun.

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ Ratio des commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Depuis le début de 2018, la demande de transport aérien commercial, mesurée par les revenus par passager-kilomètre (« RPK »),⁽¹⁾ a continué d'augmenter constamment par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente, soutenue par la solidité de la conjoncture économique.⁽²⁾

Le transport aérien commercial national et international prévu, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 6,5 % et 5,6 % depuis le début de l'année jusqu'en février 2018 par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente. Les sociétés aériennes commerciales à l'échelle mondiale ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges⁽³⁾ de respectivement 81,0 % et 79,4 % depuis le début de l'année jusqu'en février 2018, concordant généralement avec les coefficients de respectivement 80,7 % et 79,4 % enregistrés pour la période correspondante de 2017.⁽²⁾

En particulier, les hausses enregistrées sur les marchés du transport aérien commercial national en Chine, aux É.-U. et en Inde représentent la plus grande partie de la croissance de 6,5 % des RPK par rapport à la période correspondante de 2017. Les hausses enregistrées sur les marchés du transport aérien commercial international en Europe, en Asie-Pacifique et en Amérique du Nord représentent la plus grande partie de la croissance de 5,6 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente.⁽²⁾

Les prix du pétrole brut se sont établis à environ 69 \$ le baril à la fin de mars 2018, comparativement à 67 \$ le baril à la fin de décembre 2017.⁽⁴⁾ Même si les marchés des contrats à terme prévoient que les prix du pétrole varieront peu au cours des 12 à 18 prochains mois,⁽⁵⁾ l'incertitude quant à l'approvisionnement provenant de certains pays producteurs de pétrole brut et les signes d'une hausse possiblement plus lente que prévu de la production de pétrole brut aux É.-U., conjugués au possible ralentissement des échanges commerciaux internationaux, ont mené à la volatilité du marché du pétrole brut.⁽⁶⁾ La volatilité des prix du pétrole brut devrait entraîner une demande soutenue d'avions plus écoénergétiques.

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

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

⁽²⁾ D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* pour le mois de février 2018 de l'IATA.

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

⁽⁴⁾ Selon le site Web d'Energy Information Administration (EIA) des É.-U.

⁽⁵⁾ D'après le rapport *Airlines Financial Monitor* pour les mois de février et mars 2018 de l'IATA.

⁽⁶⁾ D'après le *Oil Market Report* de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) du 10 avril 2018.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Revenus	463 \$	525 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽²⁾	(72) \$	(38) \$
Amortissement	1	18
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾	(73)	(56)
Éléments spéciaux	—	1
RAII	(73) \$	(57) \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(15,8) %	(10,7) %
Marge RAII	(15,8) %	(10,9) %

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽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.

Revenus

La baisse de revenus de 62 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par la baisse des revenus tirés des avions d'occasion, le nombre moins élevé de livraisons de biturbopropulseurs et de biréacteurs régionaux, ainsi que le ralentissement des activités dans les centres de services, contrebalancés en partie par un nombre plus élevé de livraisons d'avions *C Series*.

Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2017 représente des indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées en 2016.

Marge RAII

La marge RAII avant éléments spéciaux du trimestre a diminué de 5,1 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution des marges tirées des avions, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series*.

En partie contrebalancées par :

- une variation positive des instruments financiers évalués à la juste valeur comptabilisée dans les autres charges; et
- une diminution de l'amortissement reflétant le fait qu'aucun amortissement des actifs du programme d'avions *C Series* n'a été comptabilisé ce trimestre en raison du reclassement des actifs détenus en vue de la vente au cours du quatrième trimestre de 2017.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII du trimestre a diminué de 4,9 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017
Outillage des programmes ⁽¹⁾	16 \$	67 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	2	1
	18 \$	68 \$
En pourcentage des revenus ⁽³⁾	3,9 %	13,0 %

Au 31 mars 2018, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions commerciaux s'établissait à 2,6 milliards \$, soit une valeur similaire à celle au 31 décembre 2017. La valeur comptable au 31 mars 2018 est essentiellement liée à l'outillage du programme d'avions *C Series*, qui est présenté dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 mars 2018, au même titre que les autres actifs et passifs de SCACS, après l'annonce du partenariat stratégique avec Airbus au quatrième trimestre de 2017.⁽⁴⁾

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 2 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2018 (8 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2017), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽³⁾ Les chiffres pour l'exercice 2017 ont été retraités en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽⁴⁾ Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux et à la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour des détails sur l'opération et sur le traitement comptable.

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

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017
Biréacteurs commerciaux		
CS300	5	1
Biréacteurs régionaux		
CRJ900	4	7
CRJ1000	2	1
Biturbopropulseurs		
Q400	2	6
	13	15

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017
Biréacteurs régionaux		
CRJ900	—	10
Biturbopropulseurs		
Q400	4	1
	4	11
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾	0,3	0,7

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

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	31 mars 2018		31 décembre 2017		Aux
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options	
Biréacteurs commerciaux					
CS100	115 ⁽¹⁾	94	115 ⁽¹⁾	94	
CS300	228 ⁽¹⁾	128	233 ⁽¹⁾	128	
Biréacteurs régionaux					
CRJ700	8	—	8	—	
CRJ900	20	6	24	6	
CRJ1000	8	—	10	—	
Biturbopropulseurs					
Q400	45	—	43	—	
	424	228	433	228	

⁽¹⁾ Le total de 343 commandes comprend 115 commandes fermes assorties de droits de conversion dans l'autre modèle de la gamme d'avions *C Series* au 31 mars 2018 (le total de 348 commandes comprenait 122 commandes fermes assorties de droits de conversion dans l'autre modèle de la gamme d'avions *C Series* au 31 décembre 2017).

En janvier 2018, nous avons annoncé que nous avons signé une entente d'achat avec Conair Group Inc. portant sur six avions *Q400* à être convertis en avions-citernes *Q400*. Au prix affiché, la commande ferme est estimée à environ 206 millions \$. Deux avions visés par cette entente d'achat figuraient déjà dans le carnet de commandes au 31 décembre 2017.

Après la fin du présent trimestre, nous avons annoncé que nous avons signé une entente d'achat avec Ethiopian Airlines visant 10 avions *Q400* assortie de droits d'achat pour 5 autres avions de la même série. Selon le prix courant des avions, la commande ferme de 10 avions *Q400* est évaluée à environ 332 millions \$. Cette entente d'achat n'était pas incluse dans le carnet de commandes au 31 mars 2018.

Également après la fin du trimestre, nous avons annoncé que nous avons signé avec American Airlines, Inc. une commande ferme visant 15 biréacteurs régionaux *CRJ900*. L'entente d'achat comprend également des options sur 15 autres avions *CRJ900*. Selon le prix affiché de l'avion *CRJ900*, et sous réserve de l'exercice de toutes les options, la commande est évaluée à environ 1,4 milliard \$. Cette entente d'achat n'était pas comprise dans le carnet de commandes au 31 mars 2018.

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.

PARTENARIAT STRATÉGIQUE

Airbus conclut un accord visant l'acquisition d'une part majoritaire de la Société en commandite Avions C Series

Le 16 octobre 2017, nous avons conclu un accord avec Airbus SE (Airbus) aux termes duquel cette dernière fournira son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à SCACS, l'entité de Bombardier chargée de fabriquer et commercialiser les avions de la famille *C Series*. À la clôture, Airbus acquerra une part de 50,01 % dans SCACS. Bombardier et Investissement Québec (IQ) détiendront, approximativement et respectivement, 33 % et 17 %. Nous allons de l'avant et faisons des progrès en vue d'obtenir les approbations des organismes de réglementation pour le partenariat avec Airbus pour les avions *C Series*. Nous devrions obtenir toutes les approbations pour le partenariat d'ici la fin du deuxième trimestre⁽¹⁾. Par conséquent, la direction est d'avis que la clôture de l'opération est hautement probable.

Le siège, la chaîne d'assemblage principale et les fonctions associées de SCACS resteront au Québec en bénéficiant du réseau international d'Airbus. La présence industrielle mondiale d'Airbus s'étendra au Canada avec la chaîne d'assemblage final de la gamme *C Series*, ainsi qu'aux É.-U. avec une ligne de production supplémentaire dans son site d'assemblage, dans l'Alabama.

Structure de l'actionariat et points clés de l'accord

Le programme d'avions *C Series* est exploité par SCACS, dont le capital est détenu par Bombardier et IQ à hauteur d'environ respectivement 65 % et 35 % au 31 mars 2018. L'accord d'investissement prévoit l'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % dans SCACS. Airbus engagera des accords commerciaux concernant i) les efforts de vente et de marketing du programme d'avions *C Series*, ii) la gestion des achats, qui impliquera la conduite de négociations visant à améliorer les accords en place avec les fournisseurs directs de SCACS, et iii) le support client. À la clôture, il n'y aura pas d'apport en numéraire de la part d'aucun des partenaires, et SCACS n'assumera pas non plus la dette financière. L'accord prévoit également que Bombardier maintiendra le plan de financement actuel de SCACS et assurera le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie de SCACS au cours de la première année suivant la clôture de l'opération jusqu'à concurrence de 350 millions \$ majorés d'un montant maximum de 225 millions \$ au titre de certaines avances remboursables aux fournisseurs consenties à SCACS, et au cours de la deuxième et de la troisième années suivant la clôture de l'opération, jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions \$ sur les deux ans, en contrepartie des parts de participation sans droit de vote de SCACS, avec un dividende annuel cumulé de 2 %, tout besoin en trésorerie supplémentaire pendant ces périodes devant être couvert à égalité par la Société, Airbus et IQ, cette dernière pouvant toutefois le faire à sa discrétion.

Airbus bénéficiera de droits de vente à la juste valeur de marché sur la totalité de la participation de Bombardier dans SCACS, le montant des parts de participation sans droit de vote étant limité au montant investi augmenté des dividendes accumulés et non versés, y compris une option exerçable au plus tôt 7,5 ans après la clôture de l'opération, sauf en certaines circonstances, notamment si certains changements intervenaient dans la structure de contrôle de Bombardier, auquel cas ce droit pourrait être exercé par anticipation. Bombardier bénéficiera d'un droit de vente correspondant lui permettant d'imposer à Airbus d'acquérir sa participation à la juste valeur de marché à l'issue de la même période. La participation d'IQ est rachetable par SCACS à la juste valeur de marché, sous certaines conditions, à partir de 2023. IQ bénéficiera d'un droit de vente correspondant lui permettant d'exiger de SCACS, sous réserve de certaines conditions, d'acquérir sa participation à la juste valeur de marché à partir de 2023. IQ bénéficiera également d'un droit de sortie conjointe en cas de cession par Bombardier de sa participation dans le partenariat.

Le conseil d'administration de SCACS comprendra initialement sept administrateurs, dont quatre seront proposés par Airbus, deux par Bombardier et un par IQ. Airbus aura la possibilité de désigner le président du conseil d'administration de SCACS.

L'opération prévoit également l'émission au bénéfice d'Airbus, à la clôture, de bons de souscription exerçables pour acquérir jusqu'à 100 000 000 d'actions classe B (avec droits de vote limités) de Bombardier, à un prix d'exercice par action égal à l'équivalent en dollars américains de 2,29 dollars canadiens. Les bons de souscription seront assortis d'une échéance de cinq ans à partir de la date d'émission. Ils ne seront pas cotés et seront assortis des dispositions habituelles du marché en matière d'ajustement, notamment celles qui s'appliquent en cas de changements touchant l'entreprise, de division du nominal, de dividendes non payés en

numéraire, de distributions de droits, d'options ou de bons de souscription à la totalité ou à la quasi-totalité des actionnaires ou de regroupements. La Bourse de Toronto (TSX) a décidé d'accepter l'avis de placement privé des bons de souscription et a approuvé sous conditions l'inscription des actions classe B devant être émises conformément aux modalités régissant les bons de souscription à la TSX. L'inscription sera accordée si Bombardier se conforme à toutes les exigences d'inscription de la TSX.

L'opération a été approuvée par les conseils d'administration d'Airbus et de Bombardier, ainsi que par le cabinet du gouvernement du Québec. L'opération reste assujettie aux approbations des organismes de réglementation que nous avons presque toutes reçues, ainsi qu'aux autres conditions habituelles dans ce type d'opération. La clôture de l'opération est actuellement prévue avant la fin du deuxième trimestre.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	Écart
Revenus	446 \$	398 \$	12 %
RAII	46 \$	15 \$	207 %
Marge RAI	10,3 %	3,8 %	650 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	47 \$	15 \$	213 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	10,5 %	3,8 %	670 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	60 \$	31 \$	94 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	13,5 %	7,8 %	570 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	10 \$	8 \$	25 %

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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 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 aéronautique dans son ensemble, qui a une incidence sur les activités liées aux aérostructures, se reporter à la rubrique Industrie et conjoncture économique des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux.

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus		
Revenus externes	101 \$	107 \$
Revenus intersectoriels	345	291
Revenus totaux	446 \$	398 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽²⁾	60 \$	31 \$
Amortissement	13	16
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾	47	15
Éléments spéciaux	1	—
RAII	46 \$	15 \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	10,5 %	3,8 %
Marge RII	10,3 %	3,8 %

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽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.

Revenus

L'augmentation de 48 millions \$ pour le trimestre s'explique par :

- une augmentation des revenus intersectoriels (54 millions \$), principalement attribuable à l'augmentation du volume d'avions d'affaires et au programme d'avions C Series.

En partie contrebalancée par :

- une baisse des revenus externes (6 millions \$), principalement attribuable à une diminution du volume.

Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2018 représentait des indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

Marge RII

La marge RII avant éléments spéciaux du trimestre a augmenté de 6,7 points de pourcentage essentiellement en raison :

- d'une augmentation des marges tirées des contrats intersectoriels d'avions, attribuable surtout à la comptabilisation des charges relatives à la valeur de réalisation nette des stocks l'an dernier, ainsi qu'à une meilleure performance et à des taux de change favorables, compte tenu des positions de couverture au cours de l'exercice considéré; et
- d'une meilleure absorption des charges de vente et d'administration.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des marges tirées des contrats externes.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RII du trimestre a augmenté de 6,5 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	Écart
Revenus	2 355 \$	1 952 \$	21 %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,3 \$	2,2 \$	5 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,0	1,1	(0,1)
RAII	191 \$	164 \$	16 %
Marge RAI	8,1 %	8,4 %	(30) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	189 \$	183 \$	3 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	8,0 %	9,4 %	(140) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	214 \$	207 \$	3 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	9,1 %	10,6 %	(150) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	25 \$	6 \$	317 %
Aux	31 mars 2018	31 décembre 2017	
		retraité ⁽¹⁾	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	35,7 \$	35,1 \$	2 %

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus ont continué à progresser au premier trimestre, enregistrant une hausse de 21 % sur douze mois (soit 10 % compte non tenu de l'incidence des taux de change) pour atteindre 2,4 milliards \$, en raison de l'accélération de projets clés. Les revenus ont augmenté dans tous les segments, soit ceux du matériel roulant et des systèmes, des services et de la signalisation.
- La phase principale d'accélération des projets initiée au milieu de l'année 2017 s'est poursuivie dans les premiers mois de 2018, établissant un fonds de roulement pour soutenir l'augmentation de la production afin de respecter une accélération des livraisons prévue plus tard au cours de l'exercice.
- Le RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ s'est élevé à 189 millions \$ au premier trimestre, continuant d'afficher une marge correspondant ou supérieure à 8,0 %.
- À l'appui de la croissance à venir, nos nouvelles commandes ont totalisé 2,3 milliards \$ au premier trimestre, portant le ratio de nouvelles commandes sur revenus à 1,0 pour le trimestre et notre carnet de commandes à 35,7 milliards \$. Des contrats ont été conclus dans toutes les régions, y compris en Europe, en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique et comprennent des extensions importantes de contrats et l'exercice d'options par les clients. De plus, la majorité des nouvelles commandes sont venues appuyer notre stratégie qui consiste à réutiliser des technologies existantes, augmentant notre capacité à tirer parti des investissements récents et à accroître nos marges.

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Europe

En Europe, le volume des commandes s'est contracté au premier trimestre de 2018 par rapport à celui du trimestre correspondant de 2017, en raison de la baisse des volumes de commandes de trains de banlieue et de trains régionaux en Allemagne, en France et au R.-U. Au cours du premier trimestre de 2018, le volume des commandes en Europe reposait sur de nombreuses commandes de petite et moyenne taille de trains de banlieue et de trains régionaux obtenues en Suisse, en Italie et en France, sur d'importantes ententes de services conclues au R.-U., en Espagne et en Allemagne, ainsi que sur un important contrat de signalisation en Norvège. En Europe de l'Est, la majeure partie du volume provenait de la Pologne avec notamment des contrats obtenus dans l'ensemble de la chaîne de valeur, dont une commande digne de mention de trains de banlieue et de trains régionaux et une entente de services.

Les perspectives pour l'Europe demeurent positives pour le reste de 2018. Diverses commandes de trains à grande vitesse devraient être conclues en Suède, en Allemagne, au R.-U. et en Autriche, tandis qu'il est prévu que des commandes importantes de trains de banlieue et de trains régionaux seront octroyées en Italie, en Allemagne et en Suisse. Les villes devraient continuer d'investir dans les solutions de transport collectif urbain, et des commandes de véhicules légers sur rail sont attendues, alors qu'un volume important de commandes devrait provenir de l'Allemagne, de même que du R.-U. pour des solutions de métro. Dans les segments des services et de la signalisation, le volume de commandes devrait provenir de l'ensemble de l'Europe de l'Ouest, incluant des commandes dignes de mention en Norvège et en Allemagne. La majeure partie du volume de commandes devrait provenir d'Europe de l'Est, de Pologne, de République tchèque et de Turquie en 2018, incluant des commandes de matériel roulant pour tous les types de trains. Des investissements majeurs dans les segments des services et de la signalisation sont attendus en République tchèque et en Pologne.

Amérique du Nord

Le volume de commandes a augmenté au premier trimestre en Amérique du Nord comparativement à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, en raison surtout d'un important contrat de fabrication de nouvelles voitures de métro pour la ville de New York. De plus, aux É.-U., des contrats ont été octroyés dans les segments des services et de la signalisation.

Le marché nord-américain devrait conserver son attrait, grâce à des commandes importantes prévues au cours des prochains trimestres de 2018. Aux É.-U., plusieurs commandes dignes de mention de trains à grande vitesse, de trains de banlieue et de trains régionaux devraient être passées, tandis que des commandes de rames de métro et de navettes automatisées devraient être octroyées dans le segment du transport collectif urbain. Au Canada, d'importantes commandes de trains sont prévues dans la grande majorité de la chaîne de valeur de matériel roulant. De plus, divers contrats devraient être attribués aux É.-U. et au Canada dans les segments des services et de la signalisation, et au Mexique, des occasions sont prévues pour les solutions de transport collectif urbain.

Asie-Pacifique

En Asie-Pacifique, le volume des commandes a augmenté par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, en raison essentiellement de commandes dans le segment des rames de métro en Chine et en Iran. En outre, des commandes de petite taille de trains de banlieue et de trains régionaux ont été accordées au Myanmar, ainsi que des commandes de navettes automatisées et des contrats de signalisation à Singapour. Dans le segment des services et de la signalisation, les commandes les plus dignes de mention ont été octroyées en Australie visant la gestion de parcs de trains de banlieue et de trains régionaux.

Les perspectives pour l'Asie-Pacifique pour 2018 sont positives, et une commande importante de trains de banlieue et de trains régionaux devrait être passée en Inde, ainsi que diverses commandes importantes de rames de métro en Chine. D'autres investissements dans les rames de métro sont prévus en Inde, et la Chine, Taiwan, la Corée du Sud et Singapour devraient présenter des occasions importantes visant des solutions de transport collectif urbain. Par ailleurs, en Australie, diverses commandes de petite et de moyenne taille de matériel roulant devraient être attribuées au cours des prochains trimestres, dont un intéressant contrat de gestion de parc de véhicules pour la ville de Melbourne. Il est prévu que des investissements dans la maintenance des parcs de véhicules et la signalisation seront réalisés, tant pour le transport collectif que pour les grandes lignes, principalement en Australie, en Inde, en Chine et en Thaïlande.

Ailleurs dans le monde

Au premier trimestre de 2018, le volume des commandes a augmenté dans la région Ailleurs dans le monde par rapport à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, surtout en raison des commandes de locomotives, de trains de banlieue et de trains régionaux octroyées en Russie. D'autres commandes de trains de banlieue et de trains régionaux ont été passées en Israël, ainsi que des commandes de locomotives au Maroc et en Ukraine.

Au cours des prochains trimestres de 2018, des occasions sont prévues dans la région Ailleurs dans le monde pour l'ensemble de la chaîne de valeur du segment du matériel roulant, incluant des commandes dignes de mention devant être attribuées en Argentine, en Colombie et en Israël visant des trains de banlieue ainsi que des contrats de services. De plus, en Iran, des commandes de trains à grande vitesse ainsi que de rames de métros sont prévues. En Russie, d'importantes occasions sont prévues pour des locomotives et des rames de métros. D'autres occasions sont prévues dans les marchés des services et de la signalisation, dont une commande d'envergure attendue en Zambie en signalisation.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus		
Matériel roulant et systèmes ⁽²⁾	1 607 \$	1 320 \$
Services ⁽³⁾	537	434
Signalisation ⁽⁴⁾	211	198
Revenus totaux	2 355 \$	1 952 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽⁵⁾	214 \$	207 \$
Amortissement	25	24
RAII avant éléments spéciaux⁽⁵⁾	189	183
Éléments spéciaux	(2)	19
RAII	191 \$	164 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾	8,0 %	9,4 %
Marge RAII	8,1 %	8,4 %

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ Comprend les revenus provenant des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies, des systèmes de transport en commun et des systèmes aéroportuaires et des systèmes de grandes lignes.

⁽³⁾ Comprend les revenus provenant de la maintenance de parcs, de la gestion du cycle de vie de l'actif, de la réingénierie et de la révision des composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.

⁽⁴⁾ Comprend les revenus provenant de la signalisation des systèmes de transport en commun, de la signalisation pour les grandes lignes, de la signalisation industrielle et des solutions de service *OPTIFLO* pour la signalisation.

⁽⁵⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Revenus

Les revenus pour le trimestre clos le 31 mars 2018 ont augmenté de 403 millions \$ par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence positive des taux de change de 201 millions \$ pour le trimestre, les revenus ont augmenté de 202 millions \$, ou 10 %, pour le trimestre, par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

L'augmentation de 202 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes dans toutes les régions, principalement en raison de l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux, de trains à grande vitesse et de trains à très grande vitesse en Europe, à certains contrats de métros en Amérique du Nord, à certains contrats de propulsion en Asie-Pacifique, et à certains contrats de systèmes de transport collectif dans la région Ailleurs dans le monde, en partie contrebalancé par certains contrats de véhicules légers sur rail en Amérique du Nord et en Europe, et certains contrats de trains pour des lignes intercités en voie d'achèvement en Europe (154 millions \$); et
- un accroissement des activités de services dans toutes les régions (60 millions \$).

Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2018 représente la reprise de provisions pour indemnités de départ de 2 millions \$.

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2017 représentait des charges de restructuration de 19 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux du trimestre a diminué de 1,4 point de pourcentage, essentiellement en raison de :

- une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées;
- une diminution de la marge tirée du matériel roulant et des systèmes, en raison principalement d'une combinaison défavorable de contrats; et
- une augmentation des dépenses de R et D.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la marge tirée des services, en raison principalement d'une meilleure performance.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a diminué de 0,3 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

Commandes et carnet de commandes

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	31 mars 2018	Aux 31 décembre 2017 retraité ⁽¹⁾
	35,7 \$	35,1 \$

L'augmentation de 0,6 milliard \$ du carnet de commandes est surtout attribuable au renforcement de certaines devises, surtout l'euro et la livre sterling en regard du dollar américain au 31 mars 2018 par rapport au 31 décembre 2017.

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,3 \$	2,2 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,0	1,1

Les nouvelles commandes du trimestre clos le 31 mars 2018 totalisent un montant similaire à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, et sont surtout attribuables à plusieurs commandes dans différents segments de produits et différentes régions. Les variations tiennent compte de l'incidence positive des taux de change de 164 millions \$. Nous avons maintenu une position de leader⁽²⁾ dans notre marché ferroviaire pertinent et accessible.⁽³⁾

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ Le marché ferroviaire pertinent et accessible de Transport est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres ainsi que des segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

Les commandes importantes obtenues au cours du trimestre clos le 31 mars 2018 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Premier trimestre					
Ville de Phoenix	É.-U.	Prolongement du système de navettes automatisé et fourniture de voitures <i>INNOVIA</i> APM 200	24	Matériel roulant et systèmes, et signalisation	305 \$
Société de transport Maryland Transit Administration (MTA)	É.-U.	Prolongation du contrat de services d'exploitation et de maintenance	s. o.	Services	288 \$
Land Transport Authority (LTA)	Singapour	Voitures <i>INNOVIA</i> APM 300, installation en rattrapage des voitures <i>INNOVIA</i> APM 100 et mise à niveau du système de signalisation	19	Matériel roulant et systèmes, et signalisation	262 \$
Transport for London (TfL)	R.-U.	Prolongation d'un contrat de services de maintenance	s. o.	Services	149 \$
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), pour le compte d'Île-de-France Mobilités	France	Exercice d'une option pour des plateformes d'automotrices électriques à deux niveaux <i>OMNEO</i> / Regio 2N	72	Matériel roulant et systèmes	120 \$ ⁽¹⁾
Transport for London (TfL)	R.-U.	Exercice d'une option pour des automotrices électriques <i>AVENTRA</i> et un contrat de services de maintenance	45	Matériel roulant et systèmes, et services	104 \$

⁽¹⁾ La valeur du contrat comprend une indexation des prix fondée sur des estimations.
s. o. : sans objet

Après la fin du premier trimestre, nous avons obtenu les commandes suivantes qui ne figurent pas dans le carnet au 31 mars 2018 :

- un contrat de Västtrafik, en Suède, pour la livraison de 40 rames automotrices électriques à grande vitesse d'une valeur totale de 452 millions \$; et
- un contrat de la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB), en Belgique, pour la fourniture de 60 tramways *FLEXITY*, d'une valeur totale de 206 millions \$. Ce contrat est la première commande ferme en vertu d'un accord-cadre conclu en avril 2018 pour la fourniture d'un maximum de 175 tramways *FLEXITY*, d'une valeur totale pouvant atteindre environ 586 millions \$.

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 843 millions € (1,0 milliard \$) étaient en cours au 31 mars 2018 en vertu de ces facilités (907 millions € (1,1 milliard \$) au 31 décembre 2017). Des créances clients de 266 millions € (327 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre clos le 31 mars 2018 (248 millions € (264 millions \$) au cours du trimestre clos le 31 mars 2017).

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, nous maintenons d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente d'avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours du trimestre clos le 31 mars 2018. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2017 pour une description de ces arrangements, et à la Note 25, Engagements et éventualités, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes qui pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2017, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels nous faisons face.

Il n'y a pas eu de changement important dans ces risques et incertitudes durant le trimestre clos le 31 mars 2018, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 25, Engagements et éventualités, de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Changements de méthodes 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 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 désigné 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 est présentée dans les AERG plutôt qu'à l'état du résultat.

L'IFRS 9 introduit aussi un modèle de dépréciation fondé sur les pertes de crédit attendues selon lequel les pertes de crédit attendues doivent 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 permet aux entités de mieux rendre compte de leurs activités de gestion des risques dans leurs états financiers.

L'IFRS 9 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2018 et n'a donné lieu à aucun ajustement.

Comptabilisation des revenus

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

La majorité des contrats de fabrication et de service à long terme de Transport comptabilisés antérieurement selon la méthode de l'avancement des travaux répondent aux critères de comptabilisation progressive des revenus et continueront donc d'être comptabilisés selon cette méthode. Les principales différences relevées à l'égard de la comptabilisation des contrats à long terme de Transport par la Société portent sur le traitement des options des clients visant des trains supplémentaires et la comptabilisation des contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix.

En vertu de l'IAS 11, les revenus estimatifs à l'achèvement comprenaient les options prévues des clients visant des trains supplémentaires s'il était probable que le client exercerait les options et que le montant peut être évalué de manière fiable. En vertu de l'IFRS 15, les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de trains supplémentaires. Ce changement se traduit par le report de revenus et de marge jusqu'à ce que le client exerce son option.

En vertu de l'IAS 11, les contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix, ont été comptabilisées dans les revenus estimés à l'achèvement lorsque le montant est considéré comme probable et qu'il peut être évalué de manière fiable. L'IFRS 15 introduit une notion de limitation à l'égard de la comptabilisation de la contrepartie variable, selon laquelle les montants peuvent être inclus dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés. Par suite de l'introduction de cette limitation, le prix de transaction tient compte de l'incidence de l'indexation de prix à l'égard de certains indices à une date ultérieure.

Pour les secteurs aéronautiques, les revenus tirés de la vente d'avions continuent d'être comptabilisés lorsque les avions ont été livrés.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. À l'adoption de l'IFRS 15, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients sont établies selon cette même politique qui s'applique à la définition des coûts inévitables pour satisfaire aux conditions du contrat. Conformément à l'une des deux approches considérées comme raisonnables par l'IFRS Interpretations Committee dans sa décision provisoire du 13 juin 2017, la Société définit les coûts inévitables comme les coûts qu'elle ne peut éviter du fait de la conclusion du contrat (ces coûts comprendraient par exemple la répartition des coûts indirects si ceux-ci étaient engagés dans le cadre d'activités nécessaires à l'exécution du contrat). Cette approche a été utilisée pour les contrats à long terme et a été appliquée aux autres contrats des secteurs aéronautiques, ce qui a fait augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires, réduisant ainsi les charges ultérieures relatives à la valeur de réalisation nette des stocks.

La Société comptabilise une composante de financement importante à l'égard des commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement. La plupart des contrats de la Société ne comportent pas de composante de financement importante. Toutefois, une composante de financement a été comptabilisée séparément à l'égard de plusieurs commandes dans le secteur Avions d'affaires lorsque des avances ont été reçues bien avant la livraison prévue. Par conséquent, la charge d'intérêt est comptabilisée sur la durée des avances et le prix de transaction sera augmenté d'un montant correspondant.

En vertu de l'IFRS 15, les revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie tirés des contrats intersectoriels relatifs au programme d'avions *C Series* seront comptabilisés à un moment précis (livraison), contrairement à la méthode actuelle selon laquelle ils sont comptabilisés progressivement (méthode comptable relative aux contrats à long terme). Ce changement a une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et du bénéfice du secteur Aérostructures et Services d'ingénierie et, étant donné qu'il s'agit de transactions intersectorielles, il ne touche pas les résultats consolidés de la Société.

Bien que ces changements ont une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et de la marge et entraînent une réduction des capitaux propres à la transition, il n'en découlera aucun changement touchant les flux de trésorerie. De plus, il n'en découle aucun changement pour la rentabilité sur la durée des contrats.

L'IFRS 15 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2018 et les changements ont été comptabilisés rétroactivement en vertu des règles transitoires de l'IFRS 15. Se reporter à la Note 2, Changements de méthodes comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption d'IFRS 15.

Modifications futures de politiques comptables

Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. Se reporter à la Note 3, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

Impôts sur le résultat

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. L'IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur l'application des dispositions d'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, en matière de comptabilisation et d'évaluation en cas d'incertitude relative aux traitements fiscaux. Se reporter à la Note 3, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

L'IFRIC 23 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019 et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés et elle fera le point sur son évaluation au fur et à mesure de ses progrès.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

En février 2018, l'IASB a publié une modification apportée à l'IAS 19, *Avantages du personnel*, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2019. La modification porte sur la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations des régimes à prestations définies. Elle exige le recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets après une modification, réduction ou liquidation de régime. La Société évalue actuellement l'incidence de cette modification et fera le point sur son évaluation au fur et à mesure de ses progrès.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du trimestre clos le 31 mars 2018 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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

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

	31 mars 2018	31 décembre 2017	Augmentation/(Diminution)
Euro	1,2321	1,1993	3 %
Dollar canadien	0,7752	0,7975	(3) %
Livre sterling	1,4083	1,3517	4 %

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

	31 mars 2018	31 mars 2017	Augmentation
Euro	1,2284	1,0645	15 %
Dollar canadien	0,7926	0,7557	5 %
Livre sterling	1,3901	1,2376	12 %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2018				2017				2016
	Premier	retraité ⁽¹⁾ Quatrième	retraité ⁽¹⁾ Troisième	retraité ⁽¹⁾ Deuxième	retraité ⁽¹⁾ Premier	retraité ⁽¹⁾ Quatrième	retraité ⁽¹⁾ Troisième	retraité ⁽¹⁾ Deuxième	
Revenus	4 028 \$	4 625 \$	3 835 \$	4 134 \$	3 605 \$	4 380 \$	3 736 \$	4 309 \$	
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	38 \$	(174) \$	(88) \$	(238) \$	6 \$	(251) \$	(79) \$	(531) \$	
RPA (en dollars)									
De base et dilué	0,01 \$	(0,08) \$	(0,04) \$	(0,11) \$	0,00 \$	(0,12) \$	(0,04) \$	(0,24) \$	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. ⁽²⁾	22 \$	(22) \$	(6) \$	91 \$	28 \$	(147) \$	(2) \$	(130) \$	
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	0,01 \$	(0,01) \$	0,00 \$	0,04 \$	0,01 \$	(0,07) \$	0,00 \$	(0,06) \$	

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 1^{er} mai 2018

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	3 592 000 000	313 758 549
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	3 592 000 000	2 048 003 010 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	5 811 736
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	6 188 264
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 52 983 051 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI.

Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR, aux UAD et aux UAI au 31 mars 2018

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	116 156 992
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	88 075 855
Actions classe B à droits de vote limité détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	52 983 051

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

Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2018	2 août 2018
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2018	8 novembre 2018
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2018	14 février 2019
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2019	2 mai 2019

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

Le 2 mai 2018

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

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

AVENTRA, Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CRJ, CRJ Series, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, C Series, CS100, CS300, FLEXITY, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, OMNEO, OPTIFLO, Q400 et *Smart Services* 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 4 arbres matures, 188 kg de déchets, 618 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 4 131 kilomètres parcourus) et 15 333 litres d'eau.

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2018

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	45
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	52
1. MODE DE PRÉSENTATION	52
2. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES	53
3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	59
4. INFORMATION SECTORIELLE	60
5. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	63
6. AUTRES CHARGES (REVENUS)	64
7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	64
8. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	65
9. RÉSULTAT PAR ACTION	66
10. INSTRUMENTS FINANCIERS	67
11. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	68
12. SOLDES DES CONTRATS	68
13. STOCKS	69
14. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	69
15. AUTRES ACTIFS	70
16. PROVISIONS	71
17. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	72
18. AUTRES PASSIFS	72
19. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE	72
20. CAPITAL SOCIAL	74
21. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	75
22. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	76
23. FACILITÉS DE CRÉDIT	76
24. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	77
25. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	81
26. INFORMATION ANNUELLE ADDITIONNELLE	84
27. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE	88

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	IFRS	Normes internationales d'information financière
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	R et D	Recherche et développement
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	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	SCACS	Société en commandite Avions C Series
É.-U.	États-Unis	UAD	Unités d'actions différées
IAS	Normes comptables internationales	UAI	Unités d'actions incessibles
IASB	International Accounting Standards Board	UAR	Unités d'actions liées au rendement
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière		

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les 31 mars	
		2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus		4 028 \$	3 605 \$
Coût des ventes	13	3 539	3 151
Marge brute		489	454
Charges de vente et d'administration		286	260
R et D	5	47	44
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(20)	(32)
Autres charges (revenus)	6	(25)	9
Éléments spéciaux	7	—	23
RAII		201	150
Charges de financement	8	162	159
Revenus de financement	8	(38)	(25)
RAI		77	16
Impôts sur le résultat		33	10
Résultat net		44 \$	6 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		38 \$	6 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		6	—
		44 \$	6 \$
RPA (en dollars)	9		
De base et dilué		0,01 \$	0,00 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Résultat net	44 \$	6 \$
AERG		
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net		
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie		
Incidence des fluctuations de taux de change	(1)	(4)
Perte nette sur instruments financiers dérivés	(52)	(7)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	(16)	60
Impôts sur le résultat	10	(12)
	(59)	37
Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG		
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	(4)	2
ECC		
Placements nets dans les établissements à l'étranger	19	20
Éléments jamais reclassés en résultat net		
Avantages de retraite		
Réévaluation des régimes à prestations définies	(36)	(61)
Impôts sur le résultat	14	(1)
	(22)	(62)
Total des AERG	(66)	(3)
Total du résultat global	(22) \$	3 \$
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(66) \$	(20) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	44	23
	(22) \$	3 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(Non audités)

Aux

(en millions de dollars américains)

	Notes	31 mars 2018	31 décembre 2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11	2 781 \$	2 988 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 329	1 173	1 244
Actifs sur contrat	12	3 896	3 520	2 243
Stocks	13	3 674	3 429	4 286
Autres actifs financiers	14	363	415	336
Autres actifs	15	377	427	427
Actifs détenus en vue de la vente	19	4 210	4 150	—
Actifs courants		16 630	16 102	11 920
Immobilisations corporelles		1 692	1 696	1 949
Outils des programmes aéronautiques		3 769	3 581	5 174
Goodwill		2 080	2 042	1 855
Impôts sur le résultat différés		615	595	698
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		510	491	332
Autres actifs financiers	14	806	825	915
Autres actifs	15	624	643	588
Actifs non courants		10 096	9 873	11 511
		26 726 \$	25 975 \$	23 431 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		4 353 \$	3 964 \$	3 045 \$
Provisions	16	2 655	2 712	2 216
Passifs sur contrat	12	3 655	3 797	3 802
Autres passifs financiers	17	355	342	608
Autres passifs	18	1 726	1 723	1 634
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	19	2 674	2 686	—
Passifs courants		15 418	15 224	11 305
Provisions	16	721	781	1 561
Passifs sur contrat	12	1 356	1 272	1 673
Dette à long terme		9 207	9 200	8 738
Avantages de retraite		2 692	2 633	2 647
Autres passifs financiers	17	1 040	965	999
Autres passifs	18	576	595	891
Passifs non courants		15 592	15 446	16 509
		31 010	30 670	27 814
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(6 230)	(6 608)	(6 054)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		1 946	1 913	1 671
		(4 284)	(4 695)	(4 383)
		26 726 \$	25 975 \$	23 431 \$
Engagements et éventualités	25			

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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 à la juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2017 ⁽¹⁾	347 \$	2 154 \$	73 \$	(6 414) \$	(2 577) \$	171 \$	4 \$	127 \$	(493) \$	(6 608) \$	1 913 \$	(4 695) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	38	—	—	—	—	—	38	6	44
AERG	—	—	—	—	(19)	—	(4)	(59)	(22)	(104)	38	(66)
	—	—	—	38	(19)	—	(4)	(59)	(22)	(66)	44	(22)
Émission d'actions ⁽²⁾	—	475	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(51)	(51)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	16	—	—	—	16	—	16
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(40)	—	—	—	—	—	(40)	40	—
Au 31 mars 2018	347 \$	2 629 \$	73 \$	(6 423) \$	(2 596) \$	187 \$	— \$	68 \$	(515) \$	(6 230) \$	1 946 \$	(4 284) \$
Au 1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾	347 \$	2 152 \$	73 \$	(5 716) \$	(2 772) \$	128 \$	6 \$	(123) \$	(149) \$	(6 054) \$	1 671 \$	(4 383) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	6	—	—	—	—	—	6	—	6
AERG	—	—	—	—	(59)	—	2	37	(6)	(26)	23	(3)
	—	—	—	6	(59)	—	2	37	(6)	(20)	23	3
Dividendes	—	—	—	(6)	—	—	—	—	—	(6)	—	(6)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(48)	(48)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9	—	9
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(92)	—	—	—	—	—	(92)	92	—
Au 31 mars 2017 ⁽¹⁾	347 \$	2 152 \$	73 \$	(5 808) \$	(2 831) \$	137 \$	8 \$	(86) \$	(155) \$	(6 163) \$	1 738 \$	(4 425) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Voir la Note 20 – Capital social 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 31 mars	
		2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Activités opérationnelles			
Résultat net		44 \$	6 \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement		62	78
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles	6	2	—
Impôts sur le résultat différés		6	—
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	6	(4)	(2)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(20)	(32)
Charge à base d'actions	21	16	9
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		17	2
Variation nette des soldes hors caisse	22	(594)	(378)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(471)	(317)
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(267)	(281)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		17	5
Autres		38	28
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(212)	(248)
Activités de financement			
Remboursement de dette à long terme		(7)	(9)
Variation nette des emprunts à court terme		—	107
Dividendes versés ⁽²⁾		(6)	(4)
Émission d'actions classe B	20	476	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(51)	(48)
Autres		—	10
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		412	56
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		67	12
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(204)	(497)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période⁽³⁾	11	3 057	3 384
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période⁽³⁾	11	2 853 \$	2 887 \$
Information supplémentaire⁽⁴⁾⁽⁵⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		150 \$	136 \$
Impôts sur le résultat		19 \$	13 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		8 \$	6 \$
Impôts sur le résultat		1 \$	2 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Relatif aux actions privilégiées.

⁽³⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements dans des titres, aux prêts et aux créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, et la tranche d'intérêts liée au règlement d'un swap de taux d'intérêt, le cas échéant.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2018

(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, à l'exception des modifications de politiques comptables décrits à la Note 2 – Modifications de politiques comptables. 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 2017.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2018 a été autorisée par le conseil d'administration le 2 mai 2018.

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

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

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

	Taux de change aux		
	31 mars 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Euro	1,2321	1,1993	1,0541
Dollar canadien	0,7752	0,7975	0,7430
Livre sterling	1,4083	1,3517	1,2312

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les	
	31 mars 2018	31 mars 2017
Euro	1,2284	1,0645
Dollar canadien	0,7926	0,7557
Livre sterling	1,3901	1,2376

2. MODIFICATIONS 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 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 désigné 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 est présentée dans les AERG plutôt qu'à l'état du résultat.

L'IFRS 9 introduit aussi un modèle de dépréciation fondé sur les pertes de crédit attendues selon lequel les pertes de crédit attendues doivent 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 permet aux entités de mieux rendre compte de leurs activités de gestion des risques dans leurs états financiers.

L'IFRS 9 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2018 et n'a donné lieu à aucun ajustement.

Comptabilisation des revenus

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

La majorité des contrats de fabrication et de service à long terme de Transport comptabilisés antérieurement selon la méthode de l'avancement des travaux répondent aux critères de comptabilisation progressive des revenus et continueront donc d'être comptabilisés selon cette méthode. Les principales différences relevées à l'égard de la comptabilisation des contrats à long terme de Transport par la Société portent sur le traitement des options des clients visant des trains supplémentaires et la comptabilisation des contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix.

En vertu de l'IAS 11, les revenus estimatifs à l'achèvement comprenaient les options prévues des clients visant des trains supplémentaires s'il était probable que le client exercerait les options et que le montant peut être évalué de manière fiable. En vertu de l'IFRS 15, les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de trains supplémentaires. Ce changement se traduit par le report de revenus et de marge jusqu'à ce que le client exerce son option.

En vertu de l'IAS 11, les contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix, ont été comptabilisées dans les revenus estimés à l'achèvement lorsque le montant est considéré comme probable et qu'il peut être évalué de manière fiable. L'IFRS 15 introduit une notion de limitation à l'égard de la comptabilisation de la contrepartie variable, selon laquelle les montants peuvent être inclus dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie

variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés. Par suite de l'introduction de cette limitation, le prix de transaction tient compte de l'incidence de l'indexation de prix à l'égard de certains indices à une date ultérieure.

Pour les secteurs aéronautiques, les revenus tirés de la vente d'avions continuent d'être comptabilisés lorsque les avions ont été livrés.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. À l'adoption de l'IFRS 15, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients sont établies selon cette même politique qui s'applique à la définition des coûts inévitables pour satisfaire aux conditions du contrat. Conformément à l'une des deux approches considérées comme raisonnables par l'IFRS Interpretations Committee dans sa décision provisoire du 13 juin 2017, la Société définit les coûts inévitables comme les coûts qu'elle ne peut éviter du fait de la conclusion du contrat (ces coûts comprendraient par exemple la répartition des coûts indirects si ceux-ci étaient engagés dans le cadre d'activités nécessaires à l'exécution du contrat). Cette approche a été utilisée pour les contrats à long terme et a été appliquée aux autres contrats des secteurs aéronautiques, ce qui a fait augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires, réduisant ainsi les charges ultérieures relatives à la valeur de réalisation nette des stocks.

La Société comptabilise une composante de financement importante à l'égard des commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement. La plupart des contrats de la Société ne comportent pas de composante de financement importante. Toutefois, une composante de financement a été comptabilisée séparément à l'égard de plusieurs commandes dans le secteur Avions d'affaires lorsque des avances ont été reçues bien avant la livraison prévue. Par conséquent, la charge d'intérêt est comptabilisée sur la durée des avances et le prix de transaction sera augmenté d'un montant correspondant.

En vertu de l'IFRS 15, les revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie tirés des contrats intersectoriels relatifs au programme d'avions *C Series* seront comptabilisés à un moment précis (livraison), contrairement à la méthode actuelle selon laquelle ils sont comptabilisés progressivement (méthode comptable relative aux contrats à long terme). Ce changement a une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et du bénéfice du secteur Aérostructures et Services d'ingénierie et, étant donné qu'il s'agit de transactions intersectorielles, il ne touche pas les résultats consolidés de la Société.

Bien que ces changements ont une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et de la marge et entraînent une réduction des capitaux propres à la transition, il n'en découlera aucun changement touchant les flux de trésorerie. De plus, il n'en découle aucun changement pour la rentabilité sur la durée des contrats.

L'IFRS 15 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2018 et les changements ont été comptabilisés rétroactivement en vertu des règles transitoires de l'IFRS 15.

Incidence de l'adoption des modifications de l'IFRS 15 sur les politiques comptables

Les tableaux suivants résument les retraitements rétrospectifs des états financiers consolidés de la Société à la suite de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, y compris l'incidence des reclassements.

Les incidences sur les états du résultat global consolidés et sur la situation des capitaux propres consolidée, déduction faite des impôts sur le résultat, se présentent comme suit :

	Au 1^{er} janvier 2017
Capitaux propres comme présentés antérieurement	(3 489) \$
Options des clients	(635)
Contrepartie variable	(85)
Provisions pour contrats déficitaires	(154)
Composante de financement importante	(25)
ECC, impôts et autres	5
Variation nette des capitaux propres	(894)
Capitaux propres retraités	(4 383) \$
	Trimestre clos le 31 mars 2017
Résultat global comme présenté antérieurement	(21) \$
Perte nette :	
Options des clients	6
Contrepartie variable	24
Provisions pour contrats déficitaires	15
Composante de financement importante	(5)
Impôts et autres	(3)
Variation nette de la perte nette	37
AERG	
ECC	(13)
Augmentation nette du résultat global	24
Résultat global retraité	3 \$
	Au 31 mars 2017
Capitaux propres comme présentés antérieurement	(3 555) \$
Options des clients	(629)
Contrepartie variable	(61)
Provisions pour contrats déficitaires	(139)
Composante de financement importante	(30)
ECC, impôts et autres	(11)
Variation nette des capitaux propres	(870)
Capitaux propres retraités	(4 425) \$
	Exercice clos le 31 décembre 2017
Résultat global comme présenté antérieurement	(179) \$
Perte nette :	
Options des clients	(2)
Contrepartie variable	29
Provisions pour contrats déficitaires	30
Composante de financement importante	(20)
Impôts et autres	(9)
Variation nette de la perte nette	28
AERG	
ECC	(97)
Diminution nette du résultat global	(69)
Résultat global retraité	(248) \$

	Au 31 décembre 2017
Capitaux propres comme présentés antérieurement	(3 732) \$
Options des clients	(637)
Contrepartie variable	(56)
Provisions pour contrats déficitaires	(124)
Composante de financement importante	(45)
ECC, impôts et autres	(101)
Variation nette des capitaux propres	(963)
Capitaux propres retraités	(4 695) \$

Les incidences sur les états du résultat consolidés se présentent comme suit :

	Trimestre clos le 31 mars 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Revenus	3 576 \$	29 \$	3 605 \$
Coût des ventes	3 167	(16)	3 151
Marge brute	409	45	454
Charges de vente et d'administration	260	—	260
R et D	44	—	44
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(32)	—	(32)
Autres charges	9	—	9
Éléments spéciaux	23	—	23
RAII	105	45	150
Charges de financement	154	5	159
Revenus de financement	(25)	—	(25)
RAI	(24)	40	16
Impôts sur le résultat	7	3	10
Résultat net	(31) \$	37 \$	6 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(28) \$	34 \$	6 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(3)	3	—
	(31) \$	37 \$	6 \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,02) \$	0,02 \$	0,00 \$

	Exercice clos le 31 décembre		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Revenus	16 218 \$	(19) \$	16 199 \$
Coût des ventes	14 276	(72)	14 204
Marge brute	1 942	53	1 995
Charges de vente et d'administration	1 194	—	1 194
R et D	240	—	240
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(175)	—	(175)
Autres charges	11	—	11
Éléments spéciaux	426	—	426
RAII	246	53	299
Charges de financement	778	23	801
Revenus de financement	(56)	—	(56)
RAI	(476)	30	(446)
Impôts sur le résultat	77	2	79
Résultat net	(553) \$	28 \$	(525) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(516) \$	22 \$	(494) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(37)	6	(31)
	(553) \$	28 \$	(525) \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,25) \$	0,01 \$	(0,24) \$

En plus des changements touchant le résultat net, les pénalités prévues aux contrats ont été reclassées du coût des ventes aux revenus.

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

	31 décembre 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Actifs			
Créances clients et autres débiteurs	1 231 \$	(58) \$	1 173 \$
Actifs sur contrat	—	3 520	3 520
Stocks	5 890	(2 461)	3 429
Autres actifs	1 094	(24)	1 070
Impôts sur le résultat différés	603	(8)	595
Autres actifs courants	7 553	—	7 553
Autres actifs non courants	8 635	—	8 635
	25 006 \$	969 \$	25 975 \$
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs	4 194 \$	(230) \$	3 964 \$
Provisions	1 751	1 742	3 493
Passifs sur contrat	—	5 069	5 069
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	1 990	(1 990)	—
Avances sur programmes aéronautiques	2 074	(2 074)	—
Autres passifs	3 056	(738)	2 318
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	2 533	153	2 686
Autres passifs courants	342	—	342
Autres passifs non courants	12 798	—	12 798
	28 738	1 932	30 670
Capitaux propres (déficit)			
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 702)	(906)	(6 608)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	1 970	(57)	1 913
	(3 732)	(963)	(4 695)
	25 006 \$	969 \$	25 975 \$

	1 ^{er} janvier 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Actifs			
Créances clients et autres débiteurs	1 291 \$	(47) \$	1 244 \$
Actifs sur contrat	—	2 243	2 243
Stocks	5 844	(1 558)	4 286
Autres actifs	1 041	(26)	1 015
Impôts sur le résultat différés	705	(7)	698
Autres actifs courants	3 720	—	3 720
Autres actifs non courants	10 225	—	10 225
	22 826 \$	605 \$	23 431 \$
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs	3 239 \$	(194) \$	3 045 \$
Provisions	2 266	1 511	3 777
Passifs sur contrat	—	5 475	5 475
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	1 539	(1 539)	—
Avances sur programmes aéronautiques	3 085	(3 085)	—
Autres passifs	3 194	(669)	2 525
Autres passifs courants	608	—	608
Autres passifs non courants	12 384	—	12 384
	26 315	1 499	27 814
Capitaux propres (déficit)			
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 243)	(811)	(6 054)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	1 754	(83)	1 671
	(3 489)	(894)	(4 383)
	22 826 \$	605 \$	23 431 \$

En plus des changements touchant les capitaux propres, certains reclassements ont été effectués. Les soldes liés aux contrats ont été reclassés des stocks, avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme, avances sur programmes aéronautiques, autres actifs et autres passifs aux actifs et passifs sur contrat. Voir la Note 12 – Soldes des contrats pour plus de détails. De plus, les provisions pour contrats déficitaires liées aux contrats à long terme dans Transport ont été reclassées des stocks aux provisions. Voir la Note 16 – Provisions pour plus de détails sur les contrats déficitaires.

L'adoption de l'IFRS 15 n'a eu aucune incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, aux activités d'investissement et aux activités de financement.

Par suite des ajustements et des reclassements susmentionnés, certaines informations exigées dans les états financiers annuels conformément à l'IFRS 15, qui n'ont pas été incluses dans les états financiers consolidés annuels les plus récents de la Société, ont été incluses dans les présents états financiers consolidés intermédiaires. Voir la Note 26 – Information annuelle additionnelle pour plus de détails.

3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

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 à titre de 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 à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

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

Impôts sur le résultat

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. L'IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur l'application des dispositions d'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, en matière de comptabilisation et d'évaluation en cas d'incertitude relative aux traitements fiscaux. Elle répond précisément aux questions visant à déterminer si l'entité considère chaque traitement fiscal isolément ou collectivement, ce que suppose l'entité relativement au contrôle des traitements fiscaux par l'administration fiscale, comment l'entité détermine le bénéfice imposable (la perte déductible), les bases fiscales, les pertes fiscales non utilisées, les crédits d'impôt non utilisés et les taux d'impôt, et comment l'entité tient compte des changements dans les faits et les circonstances.

L'IFRIC 23 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019 et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés et elle fera le point sur son évaluation au fur et à mesure de ses progrès.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

En février 2018, l'IASB a publié une modification apportée à l'IAS 19, *Avantages du personnel*, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2019. La modification porte sur la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations des régimes à prestations définies. Elle exige le recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets après une modification, réduction ou liquidation de régime. La Société évalue actuellement l'incidence de cette modification et fera le point sur son évaluation au fur et à mesure de ses progrès.

4. 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

Avions d'affaires conçoit, fabrique et offre des services après-vente de trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands.

Avions commerciaux

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

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

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

Siège social et élimination

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

L'information sectorielle est préparée selon les mêmes politiques comptables que celles qui sont décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2017, à l'exception des modifications de politiques comptables décrits à la Note 2 – Modifications de politiques comptables.

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

	Trimestre clos le 31 mars 2018					
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 354 \$	1 110 \$	463 \$	101 \$	— \$	4 028 \$
Revenus intersectoriels	1	—	—	345	(346)	—
Total des revenus	2 355	1 110	463	446	(346)	4 028
RAI avant éléments spéciaux	189	98	(73)	47	(60)	201
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	(2)	1	—	1	—	—
RAI	191 \$	97 \$	(73) \$	46 \$	(60) \$	201
Charges de financement						162
Revenus de financement						(38)
RAI						77
Impôts sur le résultat						33
Résultat net						44 \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	28 \$	14 \$	4 \$	1 \$	— \$	47 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	25 \$	188 \$	16 \$	10 \$	11 \$	250 \$
Amortissement	25 \$	16 \$	1 \$	13 \$	7 \$	62 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles	— \$	— \$	— \$	— \$	2 \$	2 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 5 – Recherche et développement, pour plus de détails.

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

Trimestre clos le 31 mars 2017 ⁽¹⁾						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	1 951 \$	1 022 \$	524 \$	107 \$	1 \$	3 605 \$
Revenus intersectoriels	1	—	1	291	(293)	—
Total des revenus	1 952	1 022	525	398	(292)	3 605
RAII avant éléments spéciaux						
Éléments spéciaux ⁽²⁾	183	82	(56)	15	(51)	173
RAII	164 \$	79 \$	(57) \$	15 \$	(51) \$	150
Charges de financement						159
Revenus de financement						(25)
RAI						16
Impôts sur le résultat						10
Résultat net						6 \$
Autres informations						
R et D ⁽³⁾	19 \$	11 \$	9 \$	1 \$	4 \$	44 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁴⁾	6 \$	208 \$	75 \$	8 \$	(21) \$	276 \$
Amortissement	24 \$	20 \$	18 \$	16 \$	— \$	78 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽³⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 5 – Recherche et développement, pour plus de détails.

⁽⁴⁾ D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

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

	31 mars 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Actifs			
Total des actifs	26 726 \$	25 975 \$	23 431 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 853	3 057	3 384
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽²⁾	56	60	41
Impôts sur le résultat différés	615	595	698
Actifs sectoriels	23 202	22 263	19 308
Passifs			
Total des passifs	31 010	30 670	27 814
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽³⁾	157	139	141
Impôts sur le résultat à payer ⁽⁴⁾	197	187	217
Dettes à long terme ⁽⁵⁾	9 217	9 218	8 769
Passifs sectoriels	21 439 \$	21 126 \$	18 687 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	(565) \$	(1 106) \$	(754) \$
Avions d'affaires	2 222 \$	2 178 \$	1 393 \$
Avions commerciaux	342 \$	311 \$	293 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	208 \$	190 \$	62 \$
Siège social et élimination	(444) \$	(436) \$	(373) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽³⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres crédettes.

⁽⁴⁾ Inclus dans les autres passifs.

⁽⁵⁾ La partie courante de la dette à long terme est incluse dans les autres passifs financiers.

Les revenus de la Société par segment de marché se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 ⁽¹⁾
Avions d'affaires		
Fabrication et autres ⁽²⁾	839 \$	773 \$
Services ⁽³⁾	271	249
	1 110	1 022
Avions commerciaux⁽⁴⁾	463	525
Aérostructures et Services d'ingénierie		
Revenus externes	101	107
Revenus intersectoriels	345	291
	446	398
Transport		
Matériel roulant et systèmes ⁽⁵⁾	1 607	1 320
Services ⁽⁶⁾	537	434
Signalisation ⁽⁷⁾	211	198
	2 355	1 952
Siège social et élimination	(346)	(292)
	4 028 \$	3 605 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Comprend les revenus provenant de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.

⁽³⁾ Comprend les revenus provenant des services après-vente, notamment les services de pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.

⁽⁴⁾ Comprend la fabrication, les services et autres.

⁽⁵⁾ Comprend les revenus provenant des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies, des systèmes de transport en commun et systèmes aéroportuaires et des systèmes de grandes lignes.

⁽⁶⁾ Comprend les revenus provenant de la maintenance de parcs, de la gestion du cycle de vie de l'actif, de la réingénierie et révision des composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.

⁽⁷⁾ Comprend les revenus provenant de la signalisation des systèmes de transport en commun, de la signalisation pour les grandes lignes, de la signalisation industrielle et des solutions de service *OPTIFLO* pour la signalisation.

5. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017
Coûts de R et D	237 \$	243 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(203)	(216)
	34	27
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	13	17
	47 \$	44 \$

6. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	(23) \$	10 \$
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	(4)	(2)
Dépréciation des immobilisations corporelles	2	—
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	—	1
	(25) \$	9 \$

⁽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 celles présentées dans les éléments spéciaux.

7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017
Charges de restructuration ⁽¹⁾	1 \$	23 \$
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽²⁾	(1)	—
Incidences fiscales des éléments spéciaux	—	(1)
	— \$	22 \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	— \$	23 \$
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux	—	(1)
	— \$	22 \$

⁽¹⁾ Représente des indemnités de départ de 1 million \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2018 relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant (23 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2017).

⁽²⁾ Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 1 million \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2018 (néant pour le trimestre clos le 31 mars 2017). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.

8. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 ⁽¹⁾
Charges de financement		
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	19 \$	19 \$
Désactualisation d'autres passifs financiers	18	13
Désactualisation des provisions	6	5
Désactualisation des avances ⁽²⁾	6	5
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	4	4
Variation des taux d'actualisation des provisions	—	5
Autres	18	13
	71	64
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	91	95
	162 \$	159 \$
Revenus de financement		
Gain net sur certains instruments financiers ⁽³⁾	(16) \$	(13) \$
Variations des taux d'actualisation des provisions	(10)	—
Autres	(2)	(2)
	(28)	(15)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(5)	(3)
Revenu tiré des placements dans des titres	(3)	(5)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(2)	(2)
	(10)	(10)
	(38) \$	(25) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Représente les ajustements des prix de transaction pour certaines commandes comportant une composante de financement importante en raison d'une différence marquée entre le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus.

⁽³⁾ 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.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 59 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2018, selon un taux moyen de capitalisation de 6,62 % (38 millions \$, selon un taux moyen de 5,95 % pour le trimestre clos le 31 mars 2017). 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).

9. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017 ⁽¹⁾
(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.	38 \$	6 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(6)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	31 \$	— \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 201 855	2 194 840
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI, des bons de souscription et de l'option de conversion	168 496	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 370 351	2 194 840
RPA (en dollars)		
De base et dilué	0,01 \$	0,00 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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 13 355 956 pour le trimestre clos le 31 mars 2018 (353 224 055 pour le trimestre clos le 31 mars 2017), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse, dont l'exercice aurait eu un effet antidilutif, car le droit de la Caisse à un rendement minimum était supérieur à sa quote-part du résultat net de BT Holdco après conversion, en supposant que la Caisse détiendra la participation maximale à la conversion si Transport n'atteint pas ses cibles de performance. L'obligation de la Société de financer SCACS au moyen de l'émission d'unités supplémentaires n'a pas d'effet dilutif étant donné que le prix de souscription se rapproche de la juste valeur des capitaux propres devant être acquis.

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		Juste valeur par le biais des AERG	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés					
31 mars 2018							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	2 781 \$	— \$	2 781 \$	2 781 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 329	—	1 329	1 329
Autres actifs financiers	369	—	320	290	190	1 169	1 188
	369 \$	— \$	320 \$	4 400 \$	190 \$	5 279 \$	5 298 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 353 \$	— \$	4 353 \$	4 353 \$
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	s. o.	9 217	—	9 217	9 488
Autres passifs financiers	386	68	s. o.	738	193	1 385	1 479
	386 \$	68 \$	s. o.	14 308 \$	193 \$	14 955 \$	15 320 \$
31 décembre 2017							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 988 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 988 \$	2 988 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 173	—	1 173	1 173
Autres actifs financiers	79	216	361	331	253	1 240	1 278
	3 067 \$	216 \$	361 \$	1 504 \$	253 \$	5 401 \$	5 439 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 958 \$	— \$	3 964 \$	3 964 \$
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	s. o.	9 218	—	9 218	9 354
Autres passifs financiers	354	74	s. o.	677	184	1 289	1 329
	354 \$	80 \$	s. o.	13 853 \$	184 \$	14 471 \$	14 647 \$
1^{er} janvier 2017							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 384 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 244	—	1 244	1 244
Autres actifs financiers	144	227	374	310	196	1 251	1 272
	3 528 \$	227 \$	374 \$	1 554 \$	196 \$	5 879 \$	5 900 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 039 \$	— \$	3 045 \$	3 045 \$
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	s. o.	8 769	—	8 769	8 624
Autres passifs financiers	259	141	s. o.	808	368	1 576	1 616
	259 \$	147 \$	s. o.	12 616 \$	368 \$	13 390 \$	13 285 \$

⁽¹⁾ Comprend la tranche courante de la dette à long terme.

s. o. : sans objet

11. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie étaient comme suit aux :

	31 mars 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	2 853 \$	3 057 \$	3 384 \$
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente	72	69	—
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 781 \$	2 988 \$	3 384 \$

⁽¹⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

12. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 mars 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	9 923 \$	9 394 \$	7 466 \$
Moins : avances et facturations progressives	(6 631)	(6 192)	(5 422)
	3 292	3 202	2 044
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	650	361	273
Moins : avances et facturations progressives	(46)	(43)	(74)
	604	318	199
	3 896 \$	3 520 \$	2 243 \$

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	31 mars 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Avances sur programmes aéronautiques	2 200 \$	2 120 \$	3 110 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	1 923	1 959	1 459
Autres revenus différés	888	990	906
	5 011 \$	5 069 \$	5 475 \$
Dont la tranche courante	3 655 \$	3 797 \$	3 802 \$
Dont la tranche non courante	1 356	1 272	1 673
	5 011 \$	5 069 \$	5 475 \$

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 contrats à long terme dans des actifs sur contrat (contrats de production) et s'élevaient à 539 millions € (664 millions \$) au 31 mars 2018 (434 millions € (520 millions \$) au 31 décembre 2017 et 471 millions € (496 millions \$) au 1^{er} janvier 2017). 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.

13. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 mars 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Programmes aéronautiques	2 680 \$	2 472 \$	3 187 \$
Produits finis ⁽²⁾	845	749	904
Autres	149	208	195
	3 674 \$	3 429 \$	4 286 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Les produits finis comprennent 3 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 3 avions d'occasion, totalisant 86 millions \$ au 31 mars 2018 (3 avions neufs et 5 avions d'occasion, totalisant 93 millions \$ au 31 décembre 2017 et 1 avion neuf et 12 avions d'occasion, totalisant 67 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé 1279 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2018 (1245 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2017). Ces montants comprennent une moins-value de 87 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2018 (une moins-value de 79 millions \$ et une reprise de moins-value de 8 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2017).

14. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Placements dans des titres ⁽¹⁾⁽²⁾	320 \$	361 \$	380 \$
Instruments financiers dérivés	316	332	340
Créances sur contrats à long terme	263	253	231
Placements dans des structures de financement ⁽²⁾	218	219	211
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽²⁾	27	49	64
Encaisse affectée	10	12	10
Autres	15	14	15
	1 169 \$	1 240 \$	1 251 \$
Dont la tranche courante	363 \$	415 \$	336 \$
Dont la tranche non courante	806	825	915
	1 169 \$	1 240 \$	1 251 \$

⁽¹⁾ Comprennent 15 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 31 mars 2018 (51 millions \$ au 31 décembre 2017 et 78 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

⁽²⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions comptabilisés au coût amorti au 31 mars 2018. Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, le montant de néant de placements dans des titres et 50 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 décembre 2017 (respectivement 2 millions \$, 6 millions \$ et 46 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

15. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Avantages de retraite	261 \$	290 \$	124 \$
Taxe de vente et autres taxes	218	262	238
Concessions de vente payées d'avance	157	174	274
Charges payées d'avance	133	107	145
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	127	120	112
Impôts sur le résultat à recevoir	56	60	41
Charges de financement différées	36	40	51
Autres	13	17	30
	1 001 \$	1 070 \$	1 015 \$
Dont la tranche courante	377 \$	427 \$	427 \$
Dont la tranche non courante	624	643	588
	1 001 \$	1 070 \$	1 015 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

16. PROVISIONS

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

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2017 ⁽²⁾⁽³⁾	672 \$	554 \$	277 \$	2 484 \$	214 \$	4 201 \$
Additions	32	—	3 ⁽⁴⁾	68	5	108
Utilisation	(50)	(58)	(29)	(105)	(2)	(244)
Reprises	(10)	(2)	(2)	(78)	—	(92)
Charge de désactualisation	—	3	—	3	—	6
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(4)	—	(6)	—	(10)
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁵⁾	(12)	—	—	(638)	—	(650)
Incidence des fluctuations de taux de change	9	—	5	41	2	57
Solde au 31 mars 2018	641 \$	493 \$	254 \$	1 769 \$	219 \$	3 376 \$
Dont la tranche courante	545 \$	48 \$	101 \$	1 769 \$	192 \$	2 655 \$
Dont la tranche non courante	96	445	153	—	27	721
	641 \$	493 \$	254 \$	1 769 \$	219 \$	3 376 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2017 ⁽²⁾	670 \$	562 \$	111 \$	2 268 \$	166 \$	3 777 \$
Additions	53	4	24 ⁽⁴⁾	103	3	187
Utilisation	(44)	—	(42)	(121)	(28)	(235)
Reprises	(14)	(13)	(2)	(50)	(1)	(80)
Charge de désactualisation	—	2	—	2	1	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	—	—	5	—	5
Incidence des fluctuations de taux de change	9	—	3	22	1	35
Solde au 31 mars 2017⁽²⁾	674 \$	555 \$	94 \$	2 229 \$	142 \$	3 694 \$
Dont la tranche courante	522 \$	62 \$	89 \$	1 454 \$	20 \$	2 147 \$
Dont la tranche non courante	152	493	5	775	122	1 547
	674 \$	555 \$	94 \$	2 229 \$	142 \$	3 694 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

⁽²⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽³⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

⁽⁴⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les additions liées aux charges de restructuration.

⁽⁵⁾ Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

17. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Instruments financiers dérivés	579 \$	538 \$	627 \$
Avances gouvernementales remboursables	571	550	395
Incitatifs à la location	68	74	141
Tranche courante de la dette à long terme	10	18	31
Coûts non récurrents des fournisseurs	10	13	351
Obligations au titre des transactions de cession-bail	—	—	25
Autres	157	114	37
	1 395 \$	1 307 \$	1 607 \$
Dont la tranche courante	355 \$	342 \$	608 \$
Dont la tranche non courante	1 040	965	999
	1 395 \$	1 307 \$	1 607 \$

18. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Avantages du personnel	771 \$	690 \$	652 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	678	640	579
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	387	388	650
Impôts sur le résultat à payer	197	187	217
Autres taxes payées	93	234	163
Autres	176	179	264
	2 302 \$	2 318 \$	2 525 \$
Dont la tranche courante	1 726 \$	1 723 \$	1 634 \$
Dont la tranche non courante	576	595	891
	2 302 \$	2 318 \$	2 525 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

19. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Le 16 octobre 2017, la Société a conclu un accord avec Airbus SE (Airbus) aux termes duquel cette dernière fournira son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à SCACS, l'entité de Bombardier chargée de fabriquer et commercialiser les avions de la famille *C Series*. À la clôture, Airbus acquerra une part de 50,01 % dans SCACS. Bombardier et Investissement Québec (IQ) détiendront, approximativement et respectivement, 33 % et 17 %. La Société va de l'avant et fait des progrès en vue de son obtention des approbations des organismes de réglementation pour le partenariat avec Airbus pour les avions *C Series*. La Société devrait obtenir toutes les approbations pour le partenariat avant la fin du deuxième trimestre. Par conséquent, la direction est d'avis que la clôture de la transaction est hautement probable.

Le siège social, la chaîne d'assemblage principale et les fonctions associées de SCACS resteront au Québec tout en bénéficiant du réseau international d'Airbus. La présence industrielle mondiale d'Airbus s'étendra au Canada avec la chaîne d'assemblage finale de la gamme *C Series*, ainsi qu'aux É.-U. avec une ligne de production supplémentaire dans son site d'assemblage, dans l'Alabama.

Structure de l'actionariat et points clés de l'accord

Le programme d'avions *C Series* est exploité par SCACS, dont le capital est détenu par Bombardier et IQ à hauteur d'environ respectivement 65 % et 35 % au 31 mars 2018. L'accord d'investissement prévoit l'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % dans SCACS. Airbus engagera des accords commerciaux concernant i) les efforts de vente et de marketing du programme d'avions *C Series*, ii) la gestion des achats, qui impliquera la conduite de négociations visant à améliorer les accords en place avec les fournisseurs directs de SCACS, et iii) le support client. À la clôture, il n'y aura pas d'apport en numéraire de la part d'aucun des partenaires, et SCACS n'assumera pas non plus de dette financière. L'accord prévoit également que Bombardier maintiendra le plan de financement actuel de SCACS et assurera le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie de SCACS au cours de la première année suivant la clôture de l'opération jusqu'à concurrence de 350 millions \$ majorés d'un montant maximum de 225 millions \$ au titre de certaines avances remboursables aux fournisseurs consenties à SCACS et, au cours de la deuxième et de la troisième années suivant la clôture de l'opération, jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions \$ sur les deux ans, en contrepartie des parts de participation sans droit de vote de SCACS, avec un dividende annuel cumulé de 2 %, tout besoin en trésorerie supplémentaire pendant ces périodes devant être couvert à égalité par la Société, Airbus et IQ, cette dernière pouvant toutefois le faire à sa discrétion.

Airbus bénéficiera de droits de vente à la juste valeur de marché sur la totalité de la participation de Bombardier dans SCACS, le montant des parts de participation sans droit de vote étant limité au montant investi augmenté des dividendes accumulés et non versés, y compris une option exerçable au plus tôt 7,5 ans après la clôture de l'opération, sauf en certaines circonstances, notamment si certains changements intervenaient dans la structure de contrôle de Bombardier, auquel cas ce droit pourrait être exercé par anticipation. Bombardier bénéficiera d'un droit de vente correspondant lui permettant d'imposer à Airbus d'acquérir sa participation à la juste valeur de marché à l'issue de la même période. La participation d'IQ est rachetable par SCACS à la juste valeur de marché, sous certaines conditions, à partir de 2023. IQ bénéficiera d'un droit de vente correspondant lui permettant d'exiger de SCACS, sous réserve de certaines conditions, d'acquérir sa participation à la juste valeur de marché à partir de 2023. IQ bénéficiera également d'un droit de sortie conjointe en cas de cession par Bombardier de sa participation dans le partenariat.

Le conseil d'administration de SCACS comprendra initialement sept administrateurs, dont quatre seront proposés par Airbus, deux par Bombardier et un par IQ. Airbus aura la possibilité de désigner le président du conseil d'administration de SCACS.

L'opération prévoit également l'émission au bénéfice d'Airbus, à la clôture, de bons de souscription exerçables pour acquérir jusqu'à 100 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) de Bombardier, à un prix d'exercice par action égal à l'équivalent en dollars américains de 2,29 dollars canadiens. Les bons de souscription seront assortis d'une échéance de cinq ans à partir de la date d'émission. Ils ne seront pas cotés et seront assortis des dispositions habituelles du marché en matière d'ajustement, notamment celles qui s'appliquent en cas de changements touchant l'entreprise, de division du nominal, de dividendes non payés en numéraire, de distributions de droits, d'options ou de bons de souscription à la totalité ou à la quasi-totalité des actionnaires ou de regroupements. La Bourse de Toronto (TSX) a décidé d'accepter l'avis de placement privé des bons de souscription et a approuvé sous conditions l'inscription des actions classe B devant être émises conformément aux modalités régissant les bons de souscription à la TSX. L'inscription sera accordée si Bombardier se conforme à toutes les exigences d'inscription de la TSX.

L'opération a été approuvée par les conseils d'administration d'Airbus et de Bombardier, ainsi que par le cabinet du gouvernement du Québec. L'opération reste assujettie aux approbations des organismes de réglementation, que la Société a presque toutes reçues, ainsi qu'aux autres conditions habituelles dans ce type d'opération. La clôture de l'opération est actuellement prévue avant la fin du deuxième trimestre.

Actifs détenus en vue de la vente

La principale catégorie d'actifs détenus en vue de la vente ou de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente était comme suit au :

	31 mars 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾
Trésorerie et équivalents de trésorerie	72 \$	69 \$
Autres actifs courants ⁽²⁾	1 084	1 043
Actifs non courants ⁽³⁾	3 054	3 038
Total des actifs	4 210 \$	4 150 \$
Passifs courants ⁽⁴⁾	971 \$	971 \$
Passifs non courants ⁽⁵⁾	1 703	1 715
Total des passifs	2 674 \$	2 686 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Comprennent principalement les stocks.

⁽³⁾ Comprennent principalement l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽⁴⁾ Comprennent principalement les autres passifs financiers, les fournisseurs et autres créiteurs et les passifs sur contrat.

⁽⁵⁾ Comprennent principalement les provisions, les passifs sur contrat et les autres passifs financiers.

De plus, SCACS avait un cumul d'AERG de 43 millions \$ au 31 mars 2018 (cumul d'AERG de 32 millions \$ au 31 décembre 2017).

Ces actifs et passifs sont présentés dans le secteur isolable des avions commerciaux.

20. CAPITAL SOCIAL

À la suite d'un accord conclu le 23 mars 2018 avec un syndicat de preneurs fermes, la Société a émis 168 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) au prix d'achat de 3,80 \$ CAN, pour un produit brut global de 638 millions \$ CAN (environ 500 millions \$).

Le produit net de 475 millions \$ doit enrichir notre fonds de roulement et satisfaire aux besoins généraux de la Société.

21. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

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

	Trimestres clos les 31 mars					
	2018			2017		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	67 131 352	1 154 381	20 798 101	39 324 712	2 677 843	22 058 924
Attribuées	168 571	—	—	637 022	—	—
Exercées	—	—	—	—	—	—
Annulées	(974 572)	—	(201 978)	(840 383)	—	(349 605)
Solde à la fin de la période	66 325 351	1 154 381 ⁽¹⁾	20 596 123	39 121 351	2 677 843 ⁽¹⁾	21 709 319

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 154 381 UAD étaient acquis au 31 mars 2018 (1 260 639 au 31 mars 2017).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à 11 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2018 (6 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2017).

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018	2017
	Solde au début de la période	116 307 725
Attribuées	—	1 356 607
Exercées	(63 297)	—
Annulées	—	(1 006 798)
Échues	(87 436)	(130 730)
Solde à la fin de la période	116 156 992	97 258 265

Une charge de rémunération de 5 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 31 mars 2018 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (3 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2017).

22. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2018 ⁽¹⁾	2017 ⁽²⁾
Créances clients et autres débiteurs	(117) \$	114 \$
Stocks	(356)	(268)
Actifs sur contrat	(277)	(320)
Passifs sur contrat	(65)	(142)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	49	56
Autres actifs	94	4
Fournisseurs et autres créditeurs	367	283
Provisions	(232)	(121)
Passif lié aux avantages de retraite	22	13
Autres passifs	(79)	3
	(594) \$	(378) \$

⁽¹⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la variation nette des soldes hors caisse comprend tous les actifs et passifs de SCACS reclassés comme actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

⁽²⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

23. FACILITÉS DE CRÉDIT

En mars 2018, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3560 millions € (4386 millions \$) et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 640 millions € (788 millions \$) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont aussi été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021.

Depuis mars 2018, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, à l'exclusion de Transport, oscille actuellement entre 600 millions \$ et 850 millions \$ à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport). De plus, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et des facilités de crédit renouvelable de Transport a maintenant augmenté, passant de 600 millions € (739 millions \$) à 750 millions € (924 millions \$) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données financières distinctes du secteur Transport.

24. 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 à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global sont les suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 mars 2018 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	25 \$	— \$	— \$	25 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	316	—	316	—
Placements dans des titres	320	46	274	—
Placements dans des structures de financement	218	—	—	218
	879 \$	46 \$	590 \$	243 \$
Passifs financiers				
Incitatifs à la location	(68) \$	— \$	— \$	(68) \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(579)	—	(268)	(311)
	(647) \$	— \$	(268) \$	(379) \$

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

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

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2017	47 \$	219 \$ ⁽¹⁾	(6) \$	(122) \$	(304) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽²⁾	(2)	2	—	(1)	—
Règlements	(20)	(3)	6	7	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(7)
Solde au 31 mars 2018	25 \$	218 \$	— \$	(116) \$	(311) \$
Reclassés en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	—	—	—	48	—
Solde au 31 mars 2018	25 \$	218 \$	— \$	(68) \$	(311) \$

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	62 \$	165 \$	(6) \$	(141) \$	(170) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽²⁾	2	1	—	(1)	(2)
Règlements	(4)	(1)	—	9	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(3)
Solde au 31 mars 2017	60 \$	165 \$	(6) \$	(133) \$	(175) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables. Par suite de l'adoption de l'IFRS 9, un placement dans des structures de financement a été reclassé comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net.

⁽²⁾ Dont un montant de néant qui représente les gains réalisés au cours du trimestre clos le 31 mars 2018, comptabilisé dans les revenus de financement (un montant de 1 million \$ qui représentait les gains réalisés au cours du trimestre clos le 31 mars 2017, comptabilisé dans les revenus de financement).

⁽³⁾ Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

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 31 mars 2018 :

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 B- et CCC (B-)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	9,92 %	Entre 1,78 % et 8,29 % (6,57 %)	s. o.

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

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

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

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 31 mars 2018 :

Incidence sur le RAI	Modification d'hypothèses			
	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour le :	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
	Trimestre clos le 31 mars 2018			
Gain (perte)				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	(3) \$	(1) \$	(1) \$	(1) \$
Placements dans des structures de financement	(2) \$	(5) \$	(11) \$	(8) \$
Incitatifs à la location	— \$	s. o.	1 \$	s. o.

s. o. : sans objet

Option de conversion

Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour le trimestre clos le 31 mars 2018 de 22 millions \$.

Une augmentation de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une augmentation de la juste valeur avec une perte correspondante comptabilisée dans le RAI pour le trimestre clos le 31 mars 2018 de 27 millions \$.

25. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	31 mars 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	915 \$	1 060 \$	1 300 \$
Crédit	1 161	1 221	1 233
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(531)	(540)	(557)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	1 545 \$	1 741 \$	1 976 \$
Engagements de reprise	1 247 \$	1 437 \$	1 721 \$
Obligations de rachat conditionnelles	143 \$	143 \$	207 \$
Autres			
Crédit	48 \$	52 \$	48 \$

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 493 millions \$ au 31 mars 2018 (554 millions \$ au 31 décembre 2017 et 562 millions \$ au 1^{er} janvier 2017) 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 116 millions \$ au 31 mars 2018 (122 millions \$ au 31 décembre 2017 et 141 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

Dans le cas où SCACS ne disposerait pas de liquidités suffisantes, la Société s'est engagée à investir des capitaux supplémentaires dans SCACS, jusqu'à concurrence de 1,0 milliard \$, dont un montant de 849 millions \$ avait été investi au 31 mars 2018.

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 mars 2018, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Transport

Depuis le quatrième trimestre de 2016, les autorités policières suédoises mènent une enquête reposant sur des allégations à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement de signalisation à Azerbaijan Railways ADY. La filiale de la Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de l'avocat-conseil. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre un employé qui était alors à l'emploi de la filiale, celui-ci étant également passible d'accusations de trafic d'influence. Le procès visant ces accusations s'est tenu du 29 août au 20 septembre 2017. Aucune accusation n'a été portée contre la filiale de la Société. L'employé qui était alors à l'emploi a été acquitté de toutes les accusations qui pesaient sur lui dans une décision rendue le 11 octobre 2017. Cette décision a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. Le contrat sous-jacent à l'origine de cette situation fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit et aucun résultat n'a encore été transmis à ce sujet. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore dans la mesure du possible dans le cadre de l'enquête et de la vérification. Le bureau moscovite de Bombardier Transportation (Signal), une coentreprise russe, a été perquisitionné par une unité des douanes de la région de Moscou le 2 avril 2018. En raison de la nature des procédures ci-dessus, il est impossible à l'heure actuelle de prévoir les différentes issues plausibles.

Enquête au Brésil

Le 20 mars 2014, Bombardier Transportation Brasil Ltda (« BT Brésil »), filiale de la Société, a été avisée qu'elle figurait parmi les 18 sociétés et plus de 100 personnes citées dans des procédures administratives entreprises par les autorités gouvernementales au Brésil, incluant le Conseil administratif de défense économique (« CADE ») et le bureau du procureur public de São Paulo, par suite d'enquêtes effectuées par les autorités gouvernementales et dont il a déjà été fait mention, dans le cadre d'allégations de collusion relativement à l'appel d'offres d'approvisionnement en matériel ferroviaire et à la construction et l'entretien de lignes ferroviaires à São Paulo et dans d'autres régions. Depuis la signification des actes de procédures en 2014 visant BT Brésil, 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 Brésil 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 Brésil 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 Brésil 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 Brésil continuent à coopérer dans le cadre des enquêtes relatives aux procédures administratives et ont l'intention de se défendre avec vigueur.

Requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U.
Le 27 avril 2017, la société Boeing a déposé une requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U. (l'« USITC ») en vue de l'imposition de droits antidumping et compensatoires sur les importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges aux É.-U. La requête de Boeing allègue que la Société a reçu des subventions gouvernementales pour le programme d'avions *C Series*, qu'elle se livre à des pratiques de « dumping » à l'égard des avions *C Series* sur le marché américain et que les ventes de ces avions constituent une menace pour l'industrie aéronautique américaine. Le 18 décembre 2017, le département du Commerce américain a rendu une décision finale positive sur des droits compensatoires de 212,39 % et une décision finale positive sur des droits antidumping de 79,82 %, sous réserve de la décision finale de l'USITC. Le 26 janvier 2018, l'USITC a tranché en faveur de la Société et a rendu sa décision finale sur le risque de préjudices, concluant que l'industrie américaine ne subit pas de préjudices ou n'est pas exposée à des préjudices importants en raison d'importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges. Cette décision signifie que le département du Commerce américain ne publiera ni n'appliquera d'ordonnance sur les droits antidumping et compensatoires à l'encontre des importations de ces avions canadiens. La société Boeing n'a pas fait appel de la décision de l'USITC dans le délai imparti et, par conséquent, cette décision est désormais finale et la Société a retiré les avis d'intention de faire appel des décisions du département du Commerce américain vu qu'elles sont désormais inutiles, mettant ainsi un terme à toutes les poursuites dans cette affaire.

Transnet

La Société a appris dans des médias pertinents la création d'une commission judiciaire d'enquête sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public, y compris des organes de l'État (l'« enquête »), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. Avant et après l'enquête, des accusations d'irrégularités ont été portées dans les médias relativement à plusieurs achats concernant la livraison de 1064 locomotives par l'exploitant ferroviaire sud-africain Transnet Freight Rail. La Société n'a reçu aucune communication ou demande d'information de la part des autorités menant l'enquête. La Société a déclenché un examen interne par suite de ces accusations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de l'avocat-conseil. L'examen est en cours mais, selon l'information connue de la Société pour l'instant, rien ne porte à croire que la Société a été impliquée dans une malversation relativement à l'achat par Transnet de 240 locomotives *TRAXX* de Bombardier Transport dans le cadre d'un des nombreux achats susmentionnés.

Espagne

En décembre 2017, l'autorité en matière de concurrence espagnole (« CNMC ») a effectué une inspection aux bureaux de Bombardier European Investments, S.L.U. (« BEI ») à Madrid. D'après l'ordre d'inspection, l'inspection de la CNMC fait suite à l'information qui lui a été communiquée, selon laquelle de possibles irrégularités avaient eu lieu dans le cadre d'appels d'offres auprès de la Railway Infrastructures Administrator (« ADIF »). Il n'y a actuellement aucune accusation ni allégation selon lesquelles BEI a enfreint la loi. Selon la législation espagnole, l'inspection est désignée comme une « enquête préliminaire », et non comme une enquête officielle. Le 2 janvier 2018, BEI a reçu une demande d'information de la CNMC concernant l'organisation juridique et opérationnelle de BEI. BEI coopère avec les autorités dans la mesure du possible et a répondu à la demande d'information. Aucune étape ultérieure officielle n'est pour le moment déterminée par la CNMC dans cette enquête préliminaire. La politique de la Société est de se conformer à l'ensemble des lois applicables, notamment les lois antitrust et les lois sur la concurrence. À la lumière de la première étape de l'enquête préliminaire, la direction n'est pas en mesure de prévoir sa durée ou son issue, notamment quant au fait de savoir si une division opérationnelle de la Société pourrait être tenue responsable de toute violation de la loi ou du versement d'une amende, si elle était tenue responsable.

26. INFORMATION ANNUELLE ADDITIONNELLE

À la suite des ajustements traités à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, certaines informations obligatoires dans les états financiers annuels conformément à l'IFRS 15, qui n'ont pas été incluses dans les états financiers consolidés annuels les plus récents de la Société, sont présentées dans les présents états financiers consolidés intermédiaires.

Certaines informations qui figurent normalement dans les états financiers consolidés annuels dressés conformément aux IFRS ont été omises ou résumées lorsque cette information n'était pas jugée importante pour la compréhension de l'information financière intermédiaire de la Société.

A. INFORMATION SECTORIELLE

Les revenus de la Société par segment de marché se présentaient comme suit pour l'exercice :

	2017
Avions d'affaires	
Fabrication et autres ⁽¹⁾	3 883 \$
Services ⁽²⁾	1 050
	4 933
Avions commerciaux⁽³⁾	2 317
Aérostructures et Services d'ingénierie	
Revenus externes	398
Revenus intersectoriels	1 218
	1 616
Transport	
Matériel roulant et systèmes ⁽⁴⁾	5 800
Services ⁽⁵⁾	1 882
Signalisation ⁽⁶⁾	869
	8 551
Siège social et élimination	(1 218)
	16 199 \$

⁽¹⁾ Comprend les revenus provenant de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.

⁽²⁾ Comprend les revenus provenant des services après-vente, notamment les services de pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.

⁽³⁾ Comprend la fabrication, les services et autres.

⁽⁴⁾ Comprend les revenus provenant des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies, des systèmes de transport en commun et systèmes aéroportuaires et des systèmes de grandes lignes.

⁽⁵⁾ Comprend les revenus provenant de la maintenance de parcs, de la gestion du cycle de vie de l'actif, de la réingénierie et révision des composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.

⁽⁶⁾ Comprend les revenus provenant de la signalisation des systèmes de transport en commun, de la signalisation pour les grandes lignes, de la signalisation industrielle et des solutions de service *OPTIFLO* pour la signalisation.

B. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

Les charges de financement et les revenus de financement se présentaient comme suit pour l'exercice :

	2017
Charges de financement	
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	102 \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	78
Désactualisation d'autres passifs financiers	59
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	23
Désactualisation des provisions	22
Désactualisation des avances ⁽³⁾	21
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	17
Litige fiscal ⁽⁴⁾	11
Autres	103
	436
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	365
	801 \$ ⁽⁵⁾
Revenus de financement	
Variation des taux d'actualisation des provisions	(7) \$
Autres	(18)
	(25)
Revenu tiré des placements dans des titres	(13)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(11)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(7)
	(31)
	(56) \$ ⁽⁶⁾

⁽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⁾ Pour l'exercice 2017, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 600 millions \$ échéant en 2019, qui a été comptabilisée comme un élément spécial.

⁽³⁾ Représente les ajustements des prix de transaction pour certaines commandes comportant une composante de financement importante en raison d'une différence marquée entre le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus.

⁽⁴⁾ Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.

⁽⁵⁾ Dont un montant de 453 millions \$ représente la charge d'intérêt calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme autres que DFT pour l'exercice 2017.

⁽⁶⁾ Dont un montant de 7 millions \$ représente les revenus d'intérêt calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme Prêts et créances pour l'exercice 2017.

C. RÉSULTAT PAR ACTION

Le RPA de base et dilué a été calculé comme suit pour l'exercice :

	2017
(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 de capitaux propres de Bombardier Inc.	(494) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(27)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(521) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 195 379
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI, des bons de souscription et de l'option de conversion	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 195 379
RPA (en dollars)	
De base et dilué	(0,24) \$

D. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	Non en souffrance	En souffrance, mais n'ayant pas subi de moins-value		Ayant subi une moins-value
			Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
31 décembre 2017					
Créances clients, montant brut	1 148 \$	668 \$	195 \$	171 \$	114 \$
Provision pour pertes sur créances	(70)	—	—	—	(70)
	1 078 \$	668 \$	195 \$	171 \$	44 \$
Autres	95				
Total	1 173 \$				
1^{er} janvier 2017					
Créances clients, montant brut	1 162 \$	814 \$	118 \$	121 \$	109 \$
Provision pour pertes sur créances	(44)	—	—	—	(44)
	1 118 \$	814 \$	118 \$	121 \$	65 \$
Autres	126				
Total	1 244 \$				

E. SOLDES DES CONTRATS

Les revenus comptabilisés se présentaient comme suit pour les exercices :

	2017
Revenus comptabilisés tirés du/des :	
Solde des passifs sur contrat au début de la période	
Contrats de production et de service à long terme	1 642 \$
Avances sur programmes aéronautiques	1 158
	2 800 \$

Les pertes de valeurs comptabilisées se présentaient comme suit pour les exercices :

	2017
Pertes de valeur comptabilisées sur :	
Débiteurs découlant de :	
Contrats de production	28 \$
Contrats de services	1
	29 \$

F. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	670 \$	562 \$	111 \$	2 268 \$	166 \$	3 777 \$
Additions	227	81	265	576	106	1 255
Utilisation	(167)	(86)	(104)	(408)	(59)	(824)
Reprises	(108)	(2)	(14)	(119)	(11)	(254)
Charge de désactualisation	1	8	—	8	5	22
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(9)	—	3	—	(7)
Reclassés en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	(13)	—	—	(695)	—	(708)
Incidence des fluctuations de taux de change	50	—	19	156	7	232
Solde au 31 décembre 2017	659 \$	554 \$	277 \$	1 789 \$	214 \$	3 493 \$
Dont la tranche courante	557 \$	72 \$	126 \$	1 772 \$	185 \$	2 712 \$
Dont la tranche non courante	102	482	151	17	29	781
	659 \$	554 \$	277 \$	1 789 \$	214 \$	3 493 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

⁽²⁾ Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

G. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

La variation nette des soldes hors caisse a été comme suit pour l'exercice :

	2017 ⁽¹⁾
Créances clients et autres débiteurs	107 \$
Stocks	(42)
Actifs sur contrat	(1 006)
Passifs sur contrat	105
Autres actifs et passifs financiers, montant net	325
Autres actifs	(73)
Fournisseurs et autres créditeurs	1 028
Provisions	96
Passif lié aux avantages de retraite	166
Autres passifs	40
	746 \$

⁽¹⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la variation nette des soldes hors caisse comprend tous les actifs et passifs de SCACS reclassés comme actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

27. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

Vente de Downsview

La Société a conclu une entente définitive visant la vente de l'immeuble de Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP) pour un produit brut d'environ 635 millions \$, sous réserve de la satisfaction des conditions de clôture d'usage. La transaction, qui permet à la Société de monétiser un actif sous-utilisé, devrait être conclue au deuxième trimestre de 2018. La transaction augmentera la trésorerie de plus de 550 millions \$, déduction faite des coûts de transaction et autres coûts connexes, et donnera lieu à un gain comptable d'un montant similaire qui sera traité comme un élément spécial. De plus, l'entente avec Investissements PSP permet à la Société d'exercer nos activités à partir de Downsview pour une période pouvant atteindre jusqu'à trois ans après la clôture, et comprend deux périodes de prolongation optionnelles de un an.

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