

RAPPORT FINANCIER

2014

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2014

BOMBARDIER
l'évolution de la mobilité

Message aux actionnaires.....	1
Rapport de gestion	4
Sommaire	6
Aéronautique.....	42
Transport	75
Autres	92
États financiers consolidés.....	119
Notes afférentes aux états financiers consolidés	128
Renseignements à l'intention des investisseurs	202

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

.....

DÉTERMINÉS ET CENTRÉS SUR LES RÉSULTATS

.....

En 2014, Bombardier a continué de mener L'évolution de la mobilité avec de nouveaux produits, de nouvelles commandes, de nouvelles livraisons et de nouveaux marchés géographiques. Ce fut une année de changements doublés d'une attention plus grande portée à nos clients et une exécution rentable. Cela nous a amenés à restructurer nos activités aéronautiques et de transport sur rail. Aujourd'hui, alors que nos nouveaux produits approchent de leur mise en service, notre essor gagne en vigueur ainsi que notre détermination et nos efforts axés sur le respect de nos engagements, comme promis.

Pierre Beaudoin répond à des questions sur l'année écoulée et sur celle en cours.



Pierre Beaudoin
Président et chef de la direction

Q. Qu'est-ce qui a marqué 2014 selon vous ?

R. Deux choses me viennent immédiatement à l'esprit : nos produits et la réorganisation de nos activités aéronautiques et de transport sur rail. Nos activités ont continué d'évoluer avec de formidables nouveaux produits sur le point de passer en production. Notre portefeuille de produits existants nous ouvre de nouveaux marchés prometteurs. Enfin, avec notre structure allégée, nous devenons une entreprise plus agile et axée sur l'essentiel : nos clients et le respect des jalons de nos projets.

Nous nous sommes structurés autour de quatre principes directeurs — mettre davantage l'accent sur nos clients, être agile, penser mondial et être imputable, tout cela dans notre quête incessante de création de valeur. Aujourd'hui, chez Bombardier, il y a un objectif qui prime sur tous les autres : mieux exécuter et améliorer nos marges, autrement dit devenir une entreprise hautement performante à tout point de vue et en tout temps.

Q. Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur cette nouvelle structure et ses avantages ?

R. Nous avons maintenant trois secteurs d'activité aéronautiques — Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie — en plus de notre secteur d'activité de transport sur rail. Tous relèvent directement de moi. Cette structure plus légère et plus souple nous permet de cerner et d'aplanir plus rapidement les obstacles à l'efficacité.

Elle nous permet aussi d'être plus transparents au sein de l'entreprise et de donner aux investisseurs un meilleur aperçu de notre rentabilité par marché. Cette structure nous permettra de bénéficier pleinement de la croissance que généreront bientôt nos nouveaux produits. Elle nous permettra aussi de mieux répondre aux besoins en évolution de nos clients.

En 2014, des événements mondiaux imprévus, comme la situation de la Russie et de l'Ukraine ainsi que les troubles que connaît le Moyen-Orient, ont eu une influence sur nos stratégies. En même temps, nous avons été témoins d'évolutions favorables, comme l'économie américaine

qui a affiché une belle croissance l'année dernière. Ces événements ont aussi eu une incidence sur nos plans. Dans le contexte mondial actuel en constante évolution, nous devons être plus efficaces dans le partage de l'information et plus rapides dans nos prises de décision. Lorsque cela commencera à se produire chez Bombardier, nous serons en mesure de nous adapter rapidement à notre environnement et de tirer pleinement parti des nouvelles occasions de croissance.

Pour chacun de nos secteurs d'activité, nous avons posé les fondations d'une imputabilité accrue des employés et amélioré notre structure de coûts pour appuyer notre compétitivité à long terme. Avec le temps, nous allons voir moins de gaspillage et, j'en suis certain, plus de rentabilité.

Q. En quoi cette transformation, si le mot n'est pas trop fort, soutient-elle les trois stratégies de croissance de Bombardier : investir dans des solutions de mobilité de pointe, réaliser une exécution sans faille et établir des racines locales dans des marchés clés ?

R. Cette nouvelle structure, et effectivement vous pouvez appeler cela une transformation, vise d'abord et avant tout à mettre plus d'efforts sur l'exécution. Ce qui signifie respecter nos promesses, dans les délais, et de façon rentable. À certains égards, en simplifiant notre structure, nous sommes revenus à l'essentiel : nous assurer que, chaque jour, nos employés posent les gestes concrets requis pour que nous respections nos engagements de façon rentable.

Pour ce qui est d'étendre nos racines locales à l'échelle mondiale, le fait de cibler séparément chaque secteur aéronautique nous permettra de mieux comprendre les besoins de nos clients au quotidien, où qu'ils soient. Chez Transport, la transformation OneBT vise à standardiser nos produits et nos processus. Elle nous donnera la souplesse nécessaire pour percer différents marchés avec de solides plateformes et répondre aux besoins de nos clients de façon plus efficace et plus rentable.

Pour ce qui est d'investir dans des solutions de mobilité de pointe, nous savons ce que nous avons à faire. Nous avons identifié ce qu'il nous faut pour parvenir à la fois à remporter des commandes et à les exécuter de façon rentable. Je suis plus convaincu que jamais que nous sommes sur la bonne voie.

Q. Sur quoi repose votre confiance ?

R. Sur les excellentes relations que nous entretenons avec nos clients et sur les nouvelles commandes que nous remportons. Si vous regardez notre carnet de commandes, il est solide, à la fois sur les marchés traditionnels et sur les nouveaux marchés, reconnaissance ultime de notre stratégie de produits. Notre carnet de commandes aéronautique est robuste, et nos nouveaux produits, qu'il s'agisse de nos avions d'affaires *Global* ou de nos avions commerciaux *C-Series*, représentent 40 % de notre carnet de commandes.

Sur le marché du transport sur rail, nous avons eu une année de croissance dans plusieurs régions géographiques. Nous avons décroché d'importantes commandes en Australie, au Royaume-Uni et en Afrique du Sud, et connu un succès soutenu en Chine. Nous étions déjà présents en Éthiopie avec nos biturbopropulseurs Q400 exploités par l'un des meilleurs transporteurs aériens de la planète, et voilà que Transport s'y trouve maintenant avec un contrat de contrôle ferroviaire. Dans l'ensemble, nous sommes bien placés pour gagner des parts de marché et être un joueur mondial encore plus important.

Comme je l'ai mentionné, il y a, après cinq années difficiles, des signes d'embellie économique du côté des États-Unis. Ce pays représente 50 % du marché mondial aéronautique et il semble prendre son envol. S'y préparent aussi d'intéressants projets de transport collectif. Nous voyons aux États-Unis un grand potentiel, et c'est pourquoi nos efforts visent à exploiter ce puissant moteur économique.

De plus, avec la baisse importante des coûts du pétrole, nos clients aéronautiques sont plus en mesure d'implanter leurs stratégies de remplacement d'avions. Par ailleurs, la baisse du coût de l'essence à la pompe fait en sorte que les consommateurs disposent de plus de revenus pour voyager, ce qui se traduit par de nouveaux besoins en capacité.

Q. Dans le cadre de la restructuration, vous avez créé un nouveau secteur d'activité, Aérostructures et Services d'ingénierie. Qu'est-ce que cela indique pour Bombardier ?

R. Cela indique une formidable occasion à saisir. Ce nouveau secteur d'activité s'inscrit parfaitement dans notre volonté de mieux centrer nos efforts sur des secteurs en croissance. Lorsque nous développons un nouvel avion, nous investissons beaucoup dans de nouvelles technologies et celles-ci ont un potentiel de valeur pour des tiers. Je parle de technologies comme les structures d'avion en métal et en composites complexes pouvant être utilisées dans tous les segments d'avions civils et toutes les catégories de structures, dont les fuselages et les ailes. Nous voyons dans ces technologies un énorme potentiel à proposer à d'autres constructeurs investissant dans leurs produits ou dans le développement de nouvelles plateformes.

Q. Pouvez-vous souligner quelques réalisations et commandes importantes de 2014 ?

R. Nous avons certifié l'avion d'affaires *Challenger 350*. Nous avons homologué le train régional à deux étages Regio 2N en France. Le système de monorail *INNOVIA* est entré en service à São Paulo au Brésil. Nous avons signé de nouveaux contrats clés de transport-passagers sur rail, comme celui avec Transport for London au Royaume-Uni pour Crossrail, celui avec l'État du Queensland en Australie pour le *New Generation Rollingstock Project* et celui avec Transnet Freight Rail en Afrique du Sud pour le programme de locomotives *TRAXX* Afrique.

Aux États-Unis, nous exécutons le contrat du métro de New York et achevons celui du métro de Chicago. Ces villes présentent toutes deux d'autres occasions potentielles. San Francisco nous a aussi commandé 365 voitures additionnelles de transport sur rail.

Alors que les transporteurs régionaux gagnent en popularité en Chine, notre jet régional *CRJ* gagne en demande. En fait, nous avons récemment signé notre troisième contrat de biréacteur *CRJ* en moins de trois ans avec China Express Airlines. Pour ce qui est des avions de la famille *C-Series*, nous avons signé une importante entente d'achat de 40 avions *C-Series* avec la branche crédit-bail de Macquarie Group Ltd, d'Australie. Avec des commandes et des engagements portant sur 563 avions *C-Series*, signés avec 21 clients dans 18 pays, dont 243 commandes fermes, nous sommes en bonne voie d'atteindre notre objectif de 300 commandes lors de la mise en service.

Q. Au cours des dernières années, Bombardier a alloué d'importantes ressources au développement de ses activités de service, tant en aéronautique qu'en transport sur rail. Où en êtes-vous ?

R. Nos services poursuivent leur croissance dans ces deux industries. Nous avons, par exemple, signé des contrats d'entretien à long terme avec NetJets aux États-Unis, avec GO Transit à Toronto, et avec Transport for London au Royaume-Uni. Notre réseau de centres de service s'étend et nous avons récemment ouvert pour notre clientèle aéronautique un premier centre en propriété exclusive à Singapour. Les clients veulent se concentrer de plus en plus sur leurs activités principales et sur la croissance de leurs revenus, et non sur l'entretien de leurs avions ou de leurs trains. Nous leur démontrons constamment que nous sommes les mieux placés pour assurer l'entretien de nos produits.

Q. Que dites-vous aux investisseurs inquiets qui aimeraient voir vos programmes être mis en service et commencer à générer des revenus ?

R. Que ce que nous réalisons est complexe. Cela prend du temps à concevoir et à construire un nouvel avion ou un nouveau train. Cela peut mettre à l'épreuve la patience des investisseurs, et même parfois la nôtre. La longueur du cycle de développement de nos produits donne le temps aux gens de remettre en question la pertinence de notre stratégie, tout spécialement quand des programmes importants sont en retard et coûtent plus cher que prévu.

Il est important de savoir que nous réévaluons constamment la pertinence de notre stratégie de produits et de nos priorités de développement. Cela nous force parfois à prendre des décisions difficiles, bien qu'absolument nécessaires. Suspendre notre programme d'avion d'affaires *Learjet 85* en raison de la persistance sur plusieurs années de la faible demande dans cette catégorie d'avions légers a été une de ces décisions difficiles.

Dans l'intervalle, nous allons continuer à avancer dans nos deux autres programmes d'avions de conception entièrement nouvelle. Les avions commerciaux *CSeries* respectent les objectifs de performance et nous progressons bien vers la certification prévue au deuxième semestre de 2015. Les programmes de grands avions d'affaires *Global 7000* et *Global 8000* progressent également bien avec le premier véhicule d'essais en vol en assemblage final. Nous allons certifier le biréacteur d'affaires de taille moyenne *Challenger 650* en 2015. De plus, avec l'achèvement de ses 600 000 km d'essais, le train à très grande vitesse *ZEFIRO 380* a été homologué en janvier 2015 et il est maintenant prêt à être livré en Chine.

L'essentiel aujourd'hui est de nous assurer d'avoir en place les meilleurs processus et de parfaire notre exécution. Nous sommes dans la dernière ligne droite avant que nos nouveaux produits génèrent des revenus.

De plus, le plan de financement annoncé début 2015 va doter l'entreprise d'un profil financier souple et robuste.

Q. Vous dites souvent que les employés de Bombardier comptent parmi les meilleurs. Quelles sont les principales raisons vous permettant de le dire pour 2014 ?

R. Restructurer une entreprise a un effet perturbateur sur tout le monde. En dépit des changements et des sources de distraction de l'année dernière, nos employés sont restés engagés et appliqués sur les tâches à mener à bien. Ils sont restés centrés sur ce qui doit être accompli et déterminés à respecter nos engagements. Nous visons l'adoption, à l'échelle de l'entreprise, d'un état d'esprit de haute performance démontrable et durable.

Q. Parlant de personnes, votre conseil d'administration a aussi connu quelques changements en 2014 ?

R. En effet. André Bérard, avec nous depuis 2004, a atteint l'âge de la retraite et quitté ses fonctions. L'expertise bancaire et financière pointue d'André nous a été un réel atout au fil des ans. Thierry Desmarest, administrateur depuis 2009, a quitté le conseil d'administration pour se concentrer sur ses nouvelles fonctions de président de l'entreprise énergétique française Total S.A. Nous les remercions tous deux pour leurs conseils précieux et nous leur souhaitons beaucoup de succès. Nous avons aussi accueilli un nouvel administrateur, Vikram Pandit, président du conseil de TGG Group et ancien chef de la direction de Citigroup Inc. Son expertise financière viendra continuer à renforcer notre conseil d'administration.

Nous avons aussi apporté des changements au début de l'exercice actuel. Laurent Beaudoin a quitté ses fonctions de président du conseil d'administration après plus de 50 ans à la barre de Bombardier. Il reste au conseil d'administration à titre de président émérite. Au nom du conseil d'administration et en mon nom personnel, je voudrais remercier Laurent pour la passion et l'esprit entrepreneur-

rial dont il a fait preuve tout au long de son mandat. Sous sa gouverne, Bombardier est devenue plus qu'un fleuron canadien; elle est devenue un leader mondial en mobilité avec plus de 74 000 employés et une présence dans plus de 60 pays sur cinq continents.

Je prends le rôle de président exécutif du conseil d'administration, travaillant avec le nouveau président et chef de la direction de Bombardier, Alain Bellemare, et l'équipe de la haute direction.

Q. Qu'attendez-vous de l'avenir ?

R. L'année 2015 sera une année de transition pour nous, avec une rentabilité similaire à celle de 2014.

La dernière ligne droite de tout grand projet de développement est toujours la plus ardue, et nous en sommes là aujourd'hui. Par ailleurs, la demande pour nos produits est forte et nous avons un solide carnet de commandes. Nous vendons nos produits à l'échelle mondiale. Nous avons le personnel qu'il faut pour réussir aux quatre coins du monde. Et nous avons maintenant une structure qui nous permettra d'améliorer nos rendements.

Les entreprises qui ont du succès à long terme sont celles sachant s'adapter rapidement. La nomination de Alain Bellemare est un exemple de notre volonté d'examiner toute opportunité pouvant bénéficier à l'entreprise. C'est un dirigeant expérimenté ayant une connaissance approfondie du secteur manufacturier. Nous avons tiré avantage de sa disponibilité étant convaincus qu'il avait les qualités requises pour porter Bombardier à un niveau supérieur.

Dans le monde d'aujourd'hui, il est de plus en plus difficile de savoir ce que l'avenir nous réserve dans trois ans, encore moins dans cinq ou dix ans. C'est pourquoi nous surveillons en permanence ce qui arrive dans le monde afin de rester à l'affût de tout changement de dynamique ou de besoins en mobilité de pays ou de villes dans le monde entier. Nous serons désormais prompts à répondre à ces besoins et à participer à la croissance mondiale en aidant à relier de plus en plus de personnes sur le globe. C'est la raison d'être de Bombardier: améliorer la façon dont les gens se déplacent dans le monde entier.

Jamais nos efforts n'ont été autant centrés sur les façons de mieux exécuter nos tâches, d'améliorer nos marges et de devenir une entreprise hautement performante à tout point de vue et en tout temps. C'est pourquoi nous avons la ferme conviction que le meilleur est à venir chez Bombardier.



Pierre Beaudoin
Président et chef de la direction
Bombardier Inc.

BOMBARDIER INC.

RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2014

	PAGE
SOMMAIRE	6
AÉRONAUTIQUE	42
TRANSPORT	75
AUTRES	92
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE	117

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 », la « direction », 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 la Société assume ses responsabilités à l'égard de la présentation de l'information financière et il est l'ultime responsable de la revue et de l'approbation du rapport de gestion. Le Conseil s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit. Le comité d'audit est nommé par le Conseil, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Ce comité fait part de ses constatations au Conseil pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication du rapport de gestion et des états financiers à l'intention des actionnaires.

Les données présentées dans ce rapport sont structurées par secteur isolable : BA et BT, puis par segment de marché, reflétant la structure organisationnelle de la Société.

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

Une information est jugée importante si la direction croit 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.

Le rapport financier pour l'exercice 2014 comprend le message aux actionnaires du président de la Société, le présent rapport de gestion et les états financiers consolidés.

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

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

SOMMAIRE

		PAGE
SURVOL DES ACTIVITÉS	Survol des activités	7
NOUVELLE STRUCTURE ORGANISATIONNELLE	Description de la nouvelle structure organisationnelle en vigueur le 1 ^{er} janvier 2015	8
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs de rendement permettant d'évaluer les progrès de manière consolidée et principales données financières des cinq derniers exercices	9
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	Faits saillants de l'exercice à l'égard des résultats et des principaux événements	10
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Prévisions et mise en garde liée aux énoncés prospectifs	13
PRIORITÉS FINANCIÈRES	Objectifs financiers clés et principales initiatives pour les atteindre	14
GESTION DES RISQUES	Principaux risques de financement et risques de marché et stratégies connexes d'atténuation des risques	19
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	Résultats consolidés pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014	24
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	Flux de trésorerie, sources de financement disponibles à court terme et exigences en matière de liquidités futures prévues	27
AUTRES FACILITÉS DE CRÉDIT	Montants confirmés et encours	30
AVANTAGES DE RETRAITE	Survol des régimes d'avantages de retraite, ainsi que des risques connexes, des stratégies d'atténuation des risques et des principales données financières	31
STRUCTURE DU CAPITAL	Les indicateurs globaux servant à surveiller la structure du capital	36
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	Définition des mesures financières non conformes aux PCGR et rapprochements avec les mesures financières les plus comparables des IFRS	38
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	Explications des variations importantes des actifs, passifs et capitaux propres	41

SURVOL DES ACTIVITÉS

Bombardier est le leader mondial de la construction d'avions et de trains, et exerçait ses activités dans deux grands secteurs isolables au cours de l'exercice 2014 : l'aéronautique par l'intermédiaire de BA et le transport sur rail par l'intermédiaire de BT. Se reporter à la description de la nouvelle structure organisationnelle en vigueur le 1^{er} janvier 2015 à la page suivante. Bombardier fait évoluer la mobilité à l'échelle internationale en offrant des moyens de transport plus efficaces, plus durables et plus agréables. Le leadership mondial de la Société en solutions de mobilité résulte d'un vaste éventail de produits, de services et, surtout, de ses employés.

BOMBARDIER AÉRONAUTIQUE		BOMBARDIER TRANSPORT	
BA est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de produits d'aviation novateurs pour les marchés d'avions d'affaires, commerciaux, spécialisés et amphibies.		BT est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de matériel et de systèmes de transport sur rail.	
Revenus	10,5 milliards \$	Revenus	9,6 milliards \$
RAII	(995) millions \$	RAII	429 millions \$
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	437 millions \$	RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	486 millions \$
Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(1,1) milliard \$	Flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	122 millions \$
Carnet de commandes	36,6 milliards \$	Carnet de commandes	32,5 milliards \$
Nombre d'employés ⁽²⁾	34 100	Nombre d'employés ⁽²⁾	39 700

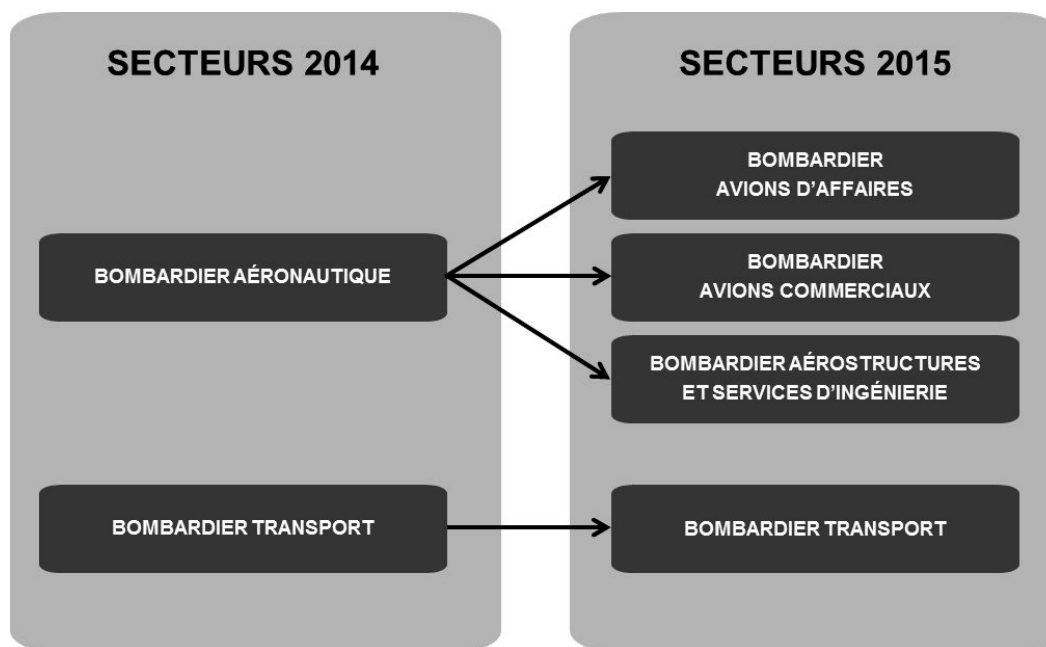
Chaque jour, de par le monde, les 74 000 employés dévoués de la Société travaillent avec diligence pour lui permettre de mériter le leadership mondial en aéronautique et en transport sur rail. À la date de ce rapport, la Société compte 80 sites de production et d'ingénierie répartis dans 28 pays, et un réseau mondial de centres de service.

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

⁽²⁾ Au 31 décembre 2014, y compris les employés contractuels et les employés inactifs.

NOUVELLE STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

À la suite de la réorganisation annoncée en juillet 2014, Bombardier a adopté une nouvelle structure organisationnelle. L'ancien BA a été divisé en trois secteurs : Bombardier Avions d'affaires, Bombardier Avions commerciaux et Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie. À l'instar de BT, ces secteurs relèvent désormais directement du président et chef de la direction, afin d'accroître l'agilité. Les charges du siège social, auparavant allouées à BA et à BT, seront dorénavant présentées séparément, y compris les éliminations intersectorielles. Cette nouvelle structure entre en vigueur le 1^{er} janvier 2015 et n'a pas d'incidence sur la présentation des résultats de 2014.



Bombardier Avions d'affaires

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

Bombardier Avions commerciaux

Bombardier Avions commerciaux conçoit et fabrique des avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 60 à 149 sièges, y compris les biturbopropulseurs *Q400 NextGen*, les biréacteurs régionaux *CRJ700*, *900* et *1000 Next Gen*, ainsi que les biréacteurs de grande ligne *CSeries* de conception entièrement nouvelle. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges.

Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie

Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie conçoit et fabrique des composants importants de structures d'avions (comme les fuseaux moteurs, les fuselages et les ailes) et offre des services après-vente de réparations et de révisions de composants ainsi que d'autres services d'ingénierie pour des clients tant internes qu'externes.

Bombardier Transport

Bombardier Transport, leader mondial du secteur des technologies ferroviaires, offre le plus vaste portefeuille de l'industrie et livre des services et produits novateurs qui établissent de nouveaux standards en matière de mobilité durable.

Pour de l'information supplémentaire sur les produits et la stratégie de Bombardier, se reporter à la présentation Profil, stratégie et marché de Bombardier disponible sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
Rentabilité	• RPA dilué et RPA ajusté ⁽¹⁾ , comme mesures du rendement global.
Liquidités	• Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾ , comme mesure de la suffisance des liquidités.
Structure du capital	• Ratio du RAIL ajusté ⁽¹⁾ sur les intérêts ajustés ⁽¹⁾ , comme mesure de la couverture des intérêts. • Ratio de la dette ajustée ⁽¹⁾ sur le RAILA ajusté ⁽¹⁾ , comme mesure de levier financier. • Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme, comme mesure du profil des échéances de la dette.

Sommaire des cinq derniers exercices

Pour les exercices clos les et aux	31 décembre 2014	31 décembre 2013	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 janvier 2011 ⁽⁴⁾
Revenus	20 111 \$	18 151 \$	16 414 \$	17 904 \$	17 497 \$
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	69,1 \$	69,7 \$	64,9 \$	53,9 \$	51,9 \$
RAII	(566) \$	923 \$	666 \$	1 166 \$	1 198 \$
Marge RAIL	(2,8)%	5,1 %	4,1 %	6,5 %	6,8%
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	923 \$	893 \$	806 \$	1 166 \$	1 198 \$
Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	4,6 %	4,9 %	4,9 %	6,5 %	6,8%
Taux d'imposition effectif	(68,4)%	25,8 %	12,3 %	13,9 %	24,5%
Résultat net	(1 246) \$	572 \$	470 \$	737 \$	671 \$
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	648 \$	608 \$	671 \$	887 \$	772 \$
RPA dilué (en dollars)	(0,74) \$	0,31 \$	0,25 \$	0,41 \$	0,36 \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	0,35 \$	0,33 \$	0,36 \$	0,49 \$	0,42 \$
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽¹⁾	(1 117) \$	(907) \$	(636) \$	(1 046) \$	426 \$
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	3 846 \$	4 837 \$	3 967 \$	3 642 \$	4 059 \$
Ratio de couverture des intérêts ⁽³⁾	3,1	2,8	3,2	4,5	5,0
Ratio du levier financier ⁽³⁾	4,7	5,4	4,2	3,3	3,1
Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme (en années)	6,4	6,4	7,4	8,0	8,9

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

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

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

⁽⁴⁾ L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

REVENUS	RÉSULTAT NET AJUSTÉ ⁽¹⁾	RPA AJUSTÉ ⁽¹⁾	FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES ⁽¹⁾	CARNET DE COMMANDES
20,1 milliards \$	648 millions \$	0,35 \$	(1,1) milliard \$	69,1 milliards \$

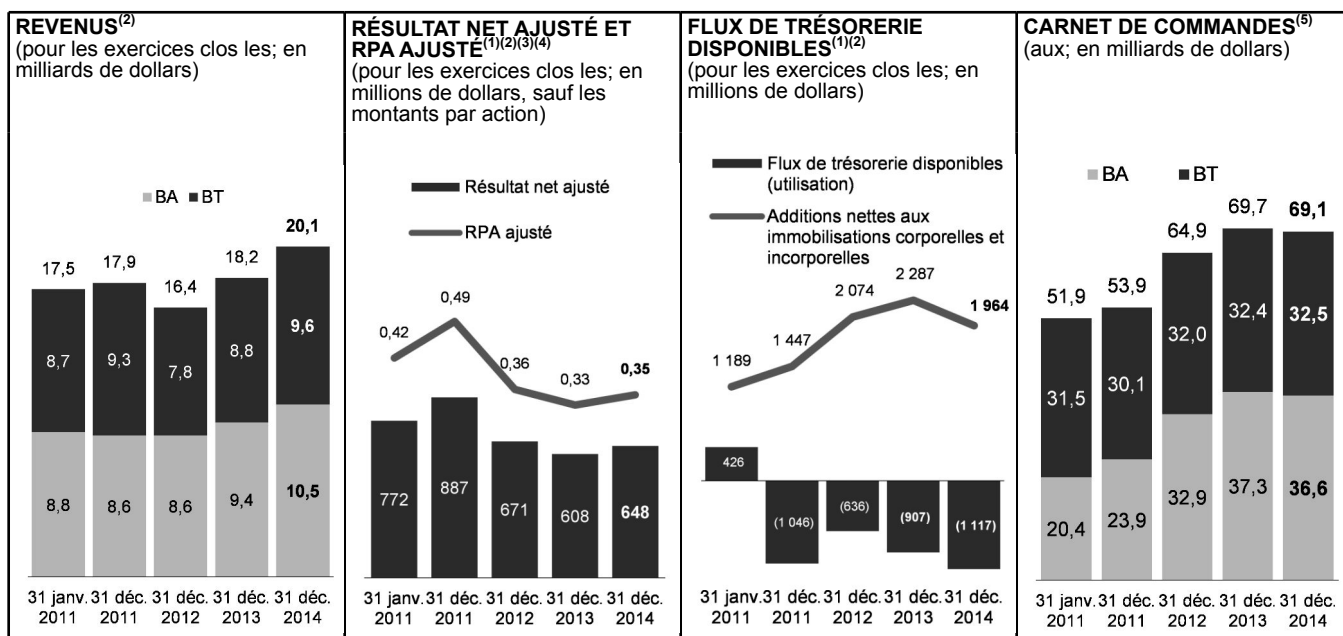
RÉSULTATS			
Aux 31 décembre et pour les exercices clos à cette date	2014	2013	Écart
Revenus	20 111 \$	18 151 \$	10,8 %
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	69,1 \$	69,7 \$	(0,9) %
RAII	(566) \$	923 \$	ins
Marge RAI	(2,8) %	5,1 %	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	923 \$	893 \$	3,4 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	4,6 %	4,9 %	-30 pdb
Taux d'imposition effectif	(68,4) %	25,8 %	ins
Résultat net	(1 246) \$	572 \$	ins
RPA dilué (en dollars)	(0,74) \$	0,31 \$	ins
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	648 \$	608 \$	6,6 %
RPA ajusté (en dollars)	0,35 \$	0,33 \$	6,1 %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 964 \$	2 287 \$	(14,1) %
Additions nettes à l'outillage des programmes aéronautiques	1 655 \$	1 983 \$	(16,5) %
Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(1 117) \$	(907) \$	(23,2) %
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	3 846 \$	4 837 \$	(20,5) %

ins : information non significative

pdb : points de base

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

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



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

⁽²⁾ L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

⁽³⁾ Pour les exercices clos les 31 janvier 2011, 31 décembre 2011, 31 décembre 2012, 31 décembre 2013 et 31 décembre 2014, le résultat net s'est établi respectivement à 671 millions \$, 737 millions \$, 470 millions \$, 572 millions \$ et (1246) millions \$.

⁽⁴⁾ Pour les exercices clos les 31 janvier 2011, 31 décembre 2011, 31 décembre 2012, 31 décembre 2013 et 31 décembre 2014, le RPA dilué s'est établi respectivement à 0,36 \$, 0,41 \$, 0,25 \$, 0,31 \$ et (0,74) \$.

⁽⁵⁾ Certains totaux ne correspondent pas en raison de l'arrondissement.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS

- Le 23 juillet 2014, la Société a annoncé une nouvelle structure organisationnelle composée de quatre secteurs d'activité : Bombardier Avions d'affaires, Bombardier Avions commerciaux, Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie et Bombardier Transport. Ces secteurs relèvent désormais directement du président et chef de la direction, afin d'accroître l'agilité. Cette nouvelle structure entre en vigueur le 1^{er} janvier 2015. De plus, en février 2015, la Société a annoncé que monsieur Laurent Beaudoin quitte ses fonctions de président du conseil d'administration après avoir passé plus de 50 ans à la barre de la Société. Il demeure au conseil d'administration à titre de président émérite. Monsieur Pierre Beaudoin est nommé président exécutif du conseil d'administration, tandis que monsieur Alain Bellemare est nommé président et chef de la direction et devient membre du conseil d'administration. Ces nominations entreront en vigueur le 13 février 2015.
- Après la fin de l'exercice, soit le 15 janvier 2015, Bombardier a annoncé une pause de son programme d'avions d'affaires *Learjet 85*. La pause fait suite à une baisse des prévisions de Bombardier pour le marché des avions d'affaires, surtout en raison de la faiblesse persistante de la catégorie des avions légers depuis le ralentissement économique. Par conséquent, la Société a comptabilisé au quatrième trimestre de 2014, une charge avant impôts de 1,4 milliard \$ (1,6 milliard \$ après impôts) dans les éléments spéciaux, liée principalement à la dépréciation des coûts de développement du programme *Learjet 85*.
- Les réductions des effectifs suivantes ont été effectuées :
 - Au cours de l'exercice 2014, des réductions des effectifs touchant au total environ 3700 employés de BA ont été réalisées. Des charges connexes totalisant 85 millions \$ ont été comptabilisées à titre d'éléments spéciaux en 2014.
 - En juillet 2014, dans le cadre de ses activités de réorganisation, BT a annoncé la réduction des postes directs et indirects d'environ 900 employés à l'échelle mondiale. Une charge connexe de 57 millions \$ a été comptabilisée à titre d'élément spécial en 2014.
 - Après la fin de l'exercice, en janvier 2015, par suite de la décision de faire une pause du programme d'avions d'affaires *Learjet 85*, BA a annoncé une réduction des effectifs d'environ 1000 employés à ses sites de Querétaro, au Mexique, et de Wichita, aux É.-U. Une provision pour indemnités de départ d'environ 20 millions \$ sera comptabilisée à titre d'élément spécial au premier trimestre de 2015.
- Les quatre premiers FTV *CS100* poursuivent leurs essais en vol. Les essais au sol du FTV5 sont en cours, et ce dernier devrait être confié à l'équipe d'essais en vol d'ici la fin du premier trimestre de 2015. Le premier FTV *CS300* a été confié à l'équipe d'essais en vol et se prépare à réaliser son vol inaugural, qui devrait avoir lieu d'ici la fin du premier trimestre de 2015. À la date du présent rapport, les commandes fermes et les autres ententes⁽¹⁾ conclues avec 21 clients dans 18 pays, visent au total 563 avions de la gamme *C-Series*, y compris 243 commandes fermes.
- Après la fin de l'exercice, soit le 30 janvier 2015, le train à très grande vitesse *ZEFIRO 380* a obtenu l'homologation en Chine. Bombardier-Sifang Transportation, une entité chinoise dans laquelle Bombardier détient une participation de 50 pour cent, devrait commencer les livraisons au cours du premier trimestre de 2015.
- Le 27 juin 2014, l'avion *Challenger 350* a été mis en service.
- En octobre 2014, BA a lancé le nouvel avion *Challenger 650*, modèle évolué de l'avion *Challenger 605*. Sa MES est prévue pour la seconde moitié de 2015.

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

Plan de financement

Après la fin de l'exercice, soit en février 2015, Bombardier a annoncé un plan visant à doter la Société d'un profil financier souple et robuste par lequel la Société a l'intention de recourir aux marchés financiers, selon la conjoncture des marchés, pour mobiliser environ 600 millions \$ de capitaux propres et jusqu'à concurrence de 1,5 milliard \$ de capitaux d'emprunt à long terme.

Pour mettre en œuvre le plan de mobilisation de capitaux annoncé, la Société a déposé le 12 février 2015 un prospectus préalable de base simplifié provisoire auprès des autorités de réglementation des valeurs mobilières canadiennes qui lui permettra d'offrir de temps à autre sur une période de 25 mois des titres de créance, des titres de capitaux propres ou d'autres titres, y compris des titres convertibles, pouvant totaliser jusqu'à environ 2 milliards \$ (2,5 milliards \$ canadiens). La Société pourra également offrir les titres dans le cadre d'un placement privé aux É.-U. et dans d'autres territoires.

Conformément aux objectifs de la Société, le conseil d'administration a conclu qu'il serait plus judicieux d'utiliser les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de la Société pour renforcer sa structure financière et investir dans ses principaux programmes et activités. C'est pourquoi la Société suspend la déclaration de dividendes sur les actions classe A et les actions classe B de la Société. Pour compléter ce plan de financement, la Société entend continuer à étudier d'autres mesures, dont la possibilité que certaines activités participent au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie, afin de réduire sa dette.

La Société n'est pas autorisée actuellement à émettre un nombre suffisant de ses actions classe B pour mettre en œuvre le plan de mobilisation de capitaux annoncé et disposer en permanence de la souplesse nécessaire à la mobilisation de fonds supplémentaires à l'avenir. C'est pourquoi une assemblée extraordinaire des porteurs d'actions classe A et des actions classe B visant l'approbation de la modification des statuts de la Société de manière à augmenter le nombre d'actions classe A et d'actions classe B que la Société est autorisée à émettre pour le faire passer de 1 892 000 000 à 2 742 000 000 a été convoquée et aura lieu le 27 mars 2015. Les actionnaires inscrits le 24 février 2015 seront habiles à voter à l'assemblée extraordinaire des actionnaires. L'adoption de la résolution spéciale approuvant la modification proposée à l'égard des statuts de la Société doit être approuvée par 66 2/3 % des voix exprimées par les porteurs d'actions classe A et d'actions classe B, présents ou représentés par un fondé de pouvoir à l'assemblée extraordinaire, votant ensemble. Certains membres de la famille Bombardier qui exercent actuellement une emprise sur 266 863 185 actions classe A et 2 700 858 actions classe B, soit 58,24 % de tous les droits de vote s'attachant aux actions classe A et aux actions classe B, ont convenu de voter pour la résolution approuvant la modification des statuts de la Société. Si la résolution spéciale est dûment adoptée par les actionnaires, la modification des statuts de la Société devrait entrer en vigueur vers le 30 mars 2015.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR, à la rubrique Liquidités et sources de financement et à la rubrique Analyse des résultats de BA et de BT pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Sommaire des prévisions pour 2015⁽¹⁾

Les prévisions de 2015 sont présentées pour les nouveaux secteurs isolables comme il est décrit à la rubrique Nouvelle structure organisationnelle.

	Rentabilité	Liquidités	Livraisons / Croissance et nouvelles commandes
Avions d'affaires	Marge RAIL d'environ 7 %, une amélioration d'environ 1 % en regard de celle de 2014.	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles se situant entre 1,0 milliard \$ et 1,4 milliard \$. Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 1,0 milliard \$.	Livraison d'environ 210 avions.
Avions commerciaux	RAIL négatif d'environ 200 millions \$, y compris l'incidence dilutive des premières années de production du programme <i>CSeries</i> ⁽²⁾ .	Flux de trésorerie neutres liés aux activités opérationnelles. Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 900 millions \$.	Livraison d'environ 80 avions.
Aérostructures et Services d'ingénierie	Marge RAIL d'environ 4 %.	Flux de trésorerie neutres liés aux activités opérationnelles. Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 100 millions \$.	Revenus d'environ 1,8 milliard \$, tirés principalement des secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.
Transport	Légère amélioration de la marge RAIL par rapport à celle de 2014.	Amélioration des flux de trésorerie disponibles ⁽³⁾ par rapport à ceux de 2014, même s'ils devraient demeurer inférieurs au RAIL.	Compte non tenu de l'incidence des taux de change, les revenus en 2015 devraient être plus élevés qu'en 2014, avec une croissance inférieure à 5 %. Ratio de nouvelles commandes sur revenus supérieur à 1,0.

⁽¹⁾ Les prévisions présentées dans le rapport financier de 2013 portant sur les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles de BA pour 2016 ont été retirées en raison de l'incertitude entourant les prévisions à long terme. Se reporter à rubrique Prévisions et énoncés prospectifs des sections Sommaire, BA et BT pour les détails sur les énoncés prospectifs et les hypothèses sur lesquelles ils reposent.

⁽²⁾ Tient compte de l'incidence dilutive du programme *CSeries*, notamment la dépréciation des stocks à leur valeur de réalisation nette. Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion entraînent des coûts plus élevés et leurs prix de vente sont habituellement moins élevés que ceux des unités produites ultérieurement dans le cycle de vie du programme.

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs.

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur les objectifs, les prévisions, les cibles, les buts, les priorités, les marchés et les stratégies de la Société, sa situation financière, ses croyances, ses perspectives, ses plans, ses attentes, ses estimations et ses 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; sa position en regard de la concurrence; et l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur la Société et ses activités; les actifs liquides disponibles de la Société et le plan de mobilisation de capitaux de la Société. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus. 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. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sous-jacentes aux énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport de gestion, se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs respective des sections BA et BT.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, mais sans qu'ils s'y limitent, les risques liés à la conjoncture économique, au contexte commercial de la Société (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien et des principaux exploitants ferroviaires), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur le rendement des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement, à la dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, aux ressources humaines, aux engagements à modalités fixes et à la production et à l'exécution de projets), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, à l'exposition au risque de crédit, à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, à l'aide du financement en faveur de certains clients et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale) et au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt, à la diminution de la valeur résiduelle et à l'augmentation des prix des produits de base). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres. Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas s'y fier indûment. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenue selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, la Société nie expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

PRIORITÉS FINANCIÈRES

Pour réaliser les stratégies de croissance, il faut faire preuve d'une grande rigueur financière

RENTABILITÉ

Accroître le niveau et la régularité de la rentabilité

LIQUIDITÉS

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

STRUCTURE DU CAPITAL

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

La Société exerce ses activités dans un contexte concurrentiel qui exige des investissements en capital importants. Au cours des dernières années, des investissements massifs dans des produits et des solutions à l'avant-garde de l'industrie et optimisés en fonction des coûts ont été faits pour raffermir la position de la Société sur le marché et accroître sa capacité de faire face à la concurrence dans l'industrie de l'aéronautique et celle du transport sur rail.

Ces investissements se sont poursuivis en 2014, la Société ayant continué de faire évoluer la mobilité grâce à de nouveaux produits, de nouvelles commandes et livraisons et de nouveaux marchés. Ce fut une année marquée par le changement et par l'accent accru mis sur les clients et sur une exécution rentable, qui ont entraîné une réorganisation tant de BA que de BT en une structure plus efficace et plus légère. La nouvelle organisation permettra à la direction de repérer plus rapidement les obstacles à l'efficacité opérationnelle et de les éliminer et de mieux positionner la Société pour qu'elle réponde rapidement aux besoins changeants des clients, à l'évolution de la dynamique du marché et aux événements mondiaux. Elle offrira également plus de transparence à l'échelle des secteurs d'activité et permettra aux investisseurs d'avoir un meilleur aperçu de la rentabilité par marché.

Les nouveaux produits lancés il y a six ans environ connaissent de belles avancées, et certains approchent la fin de leur cycle de développement de produits. L'avion commercial *CSeries* respecte les objectifs de performance⁽¹⁾ et progresse bien vers la certification qui devrait être obtenue au deuxième semestre de 2015. Il est prévu que la MES aura lieu peu de temps après. Le 30 janvier 2015, la Société a reçu l'homologation pour le train à très grande vitesse *ZEFIRO 380*, qui a terminé avec succès les tests sur 600 000 km en Chine. En outre, l'assemblage du premier véhicule d'essais en vol de l'avion *Global 7000/8000* a débuté à la chaîne d'assemblage final. Tant BA que BT ont des carnets de commandes solides, un indicateur clé des revenus futurs et un vote de confiance à l'égard de la stratégie de produits de la Société. Le carnet de commandes consolidé atteignait 69,1 milliards \$ au 31 décembre 2014, y compris le carnet de commandes de fabrication de 56,6 milliards \$ qui représente plus de trois années de revenus de fabrication d'après les revenus de l'exercice 2014.

La combinaison de ce carnet de commandes solide et de l'arrivée sur le marché de ces nouveaux produits est le signe d'un avenir prometteur. La nouvelle structure mise en place met l'accent sur une meilleure exécution et permettra à la Société de mieux tirer avantage de ce potentiel de croissance.

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

La rentabilité accrue est étroitement liée à l'amélioration de l'exécution et à la MES réussie de nouveaux produits

L'augmentation du niveau et de la régularité de la rentabilité demeure l'une des principales priorités financières. Les investissements considérables de la Société dans des solutions de mobilité au cours des dernières années et la MES imminente de produits à l'avant-garde de l'industrie devraient générer une croissance pluriannuelle soutenue. À court terme, pour atteindre les objectifs financiers, tous les secteurs d'activité devront améliorer leurs processus et leur exécution.

BA a réalisé une marge RAIL avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 4,2 % pour l'exercice 2014, en comparaison de 4,1 % pour l'exercice précédent. L'écart par rapport à la prévision de 2014 d'environ 5 % est surtout attribuable à la pression exercée sur les prix des avions neufs vendus, à l'accroissement des provisions pour garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle ainsi qu'à la diminution de la juste valeur des avions d'occasion.

Au cours de l'exercice 2015, Avions d'affaires et Aérostructures et Services d'ingénierie devraient réaliser des marges RAIL de respectivement environ 7 % et 4 %, tandis qu'Avions commerciaux prévoit un RAIL négatif d'environ 200 millions \$, y compris l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions *CSeries*⁽²⁾⁽³⁾.

BT a réalisé une marge RAIL avant éléments spéciaux de 5,1 % au cours de l'exercice 2014, en regard de 5,8 % pour l'exercice précédent. L'écart par rapport à la prévision de 2014 d'environ 6 % est surtout attribuable à la révision des hypothèses d'indexation pour certains contrats, surtout de matériel roulant, ayant eu une incidence sur les estimations de revenus futurs et ayant entraîné un ajustement de rattrapage pour refléter des marges réduites découlant des contrats sur des revenus déjà comptabilisés. BT prévoit une légère amélioration de la marge RAIL en 2015 en regard de 2014, alors que BT continue à se concentrer sur l'exécution des contrats et la réduction des coûts tout en accroissant les investissements dans un environnement de TI harmonisé et les activités de R et D pour le développement de plateformes standardisées de véhicules et de sous-systèmes⁽²⁾.

Chez BT, la nouvelle structure organisationnelle de OneBT met l'accent sur la standardisation des produits et des processus, en partie dans le cadre des efforts soutenus pour résoudre les difficultés d'exécution auxquelles il a fait face dans les dernières années dans le cadre de certains contrats importants de matériel roulant et pour améliorer sa position dans l'avenir. La nouvelle structure accorde plus d'importance à la gestion de projets, réduit les échelons hiérarchiques et les coûts indirects et met en place des processus plus efficaces pour accélérer la prise de décision. De plus, la proportion plus élevée de contrats de services dans le carnet de commandes atténue le risque lié au portefeuille et, grâce aux initiatives soutenues de réduction des coûts, permettra d'accroître les marges.

Les nouvelles structures organisationnelles de BA et de BT mettent avant tout l'accent sur l'exécution. Ces initiatives combinées de BA et de BT soutiendront la compétitivité et l'amélioration de la rentabilité à long terme.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR, à la rubrique Liquidités et sources de financement et à la rubrique Analyse des résultats de BA et de BT pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽²⁾ Se reporter à la section Prévisions et énoncés prospectifs qui se trouve dans les sections Sommaire respectives de BA et de BT pour plus de détails sur les énoncés prospectifs et sur les hypothèses sur lesquels elles sont fondées.

⁽³⁾ Compte tenu de l'incidence dilutive du programme d'avions *CSeries*, y compris la dépréciation des stocks à leur valeur de réalisation nette. Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion entraînent des coûts plus élevés et leurs prix de vente sont habituellement moins élevés que ceux des unités produites ultérieurement dans le cycle de vie du programme.

La grande rigueur financière permettra de maintenir les investissements prévus dans le développement de produits.

La direction surveille continuellement le niveau des liquidités, y compris les sources de financement disponibles à court terme et les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, pour répondre aux besoins prévus, y compris soutenir les initiatives de développement de produits et assurer la souplesse financière. Pour évaluer les besoins de liquidités, la volatilité historique et les besoins saisonniers, le profil des échéances de la dette à long terme, le financement des programmes de développement de produits, l'importance des avances de clients, les besoins de fonds de roulement, la conjoncture économique et l'accès aux marchés financiers sont tous pris en compte. La direction utilise des analyses de scénarios pour soumettre ses prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité.

En avril 2014, la Société a tiré parti d'une solide demande et de conditions avantageuses en matière de fixation des prix des titres d'emprunt sur le marché américain pour accroître la souplesse financière en émettant de nouveaux billets de premier rang non garantis totalisant 1,8 milliard \$, échéant en avril 2019 et en octobre 2022, qui, après le refinancement de 1,3 milliard \$ de dette existante, ont généré des liquidités additionnelles de 0,5 milliard \$.

Les périodes de disponibilité des facilités de crédit renouvelables non garanties de BT de 500 millions € (607 millions \$) et de 750 millions \$ ont été prolongées d'un an en 2014, tout comme celles des facilités de lettres de crédit de BA et de BT et de la facilité de GCB. Se reporter aux rubriques Liquidités et sources de financement et Autres facilités de crédit pour plus de détails sur ces facilités.

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

Au 31 décembre 2014, les sources de financement disponibles à court terme totalisaient 3,8 milliards \$. Se reporter à la rubrique Liquidités et sources de financement pour plus de détails sur ces sources de financement. La Société a aussi d'autres facilités, comme des facilités d'affacturage et des facilités de cession-bail qui contribuent également à assurer des sources additionnelles de liquidités.

Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles de BA se sont établis à 798 millions \$ en 2014, en regard d'une prévision allant de 1,2 milliard \$ à 1,6 milliard \$, tandis que les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ont été de 1,9 milliard \$ en 2014, en comparaison d'une prévision allant de 1,6 milliard \$ à 1,9 milliard \$. Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles ont été moins importants que prévu en raison du niveau moins élevé des avances de clients, d'un RAII moins élevé et de l'augmentation des stocks d'avions d'occasion.

BT a généré des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 122 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2014. Selon les prévisions, les flux de trésorerie disponibles devaient être généralement alignés sur le RAII; toutefois, ils ont été plus bas en raison d'un profil de flux de trésorerie différent dans certains contrats et du niveau moins élevé d'avances sur les options liées à des ententes contractuelles cadres.

Avions d'affaires prévoit des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles allant de 1,0 milliard \$ à 1,4 milliard \$ en 2015, et des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 1,0 milliard \$. Avions commerciaux prévoit des flux de trésorerie neutres liés aux activités opérationnelles en 2015, et des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 900 millions \$. Aérostructures et Services d'ingénierie prévoit des flux de trésorerie neutres liés aux activités opérationnelles, et des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 100 millions \$ en 2015⁽²⁾.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR, à la rubrique Liquidités et sources de financement et à la rubrique Analyse des résultats de BA et de BT pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽²⁾ Se reporter à la section Prévisions et énoncés prospectifs qui se trouve dans les sections Sommaire respectives de BA et de BT pour plus de détails sur les énoncés prospectifs et sur les hypothèses sur lesquels elles sont fondées.

Il est prévu que le niveau global des dépenses en immobilisations de BA reviendra graduellement à un niveau plus normal au cours des prochaines années après le sommet du cycle d'investissement, étant donné que les cycles de développement de produits d'importants programmes sont sur le point de se terminer.

BT prévoit que les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ s'amélioreront par rapport à 2014, même s'ils devraient être inférieurs au RAll, alors que BT poursuit l'accélération de la production liée à plusieurs contrats et que le niveau d'avances sur les contrats importants devrait diminuer⁽²⁾.

L'investissement dans les nouveaux produits devrait être financé au moyen des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles et des sources de financement disponibles à court terme de 3,8 milliards \$. La Société peut recevoir du financement des gouvernements et des contributions des principaux fournisseurs pour certains programmes d'avions, ce qui augmente la souplesse financière, puisque ces parties agissent à titre de partenaires qui partagent les risques.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR, à la rubrique Liquidités et sources de financement et à la rubrique Analyse des résultats de BA et de BT pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽²⁾ Se reporter à la section Prévisions et énoncés prospectifs qui se trouve dans les sections Sommaire respectives de BA et de BT pour plus de détails sur les énoncés prospectifs et sur les hypothèses sur lesquels elles sont fondées.

Les objectifs de la Société en matière d'indicateurs globaux demeurent une priorité, malgré l'incidence des investissements importants dans des produits à l'avant-garde de l'industrie sur la structure du capital.

La Société a besoin de capitaux (surtout pour BA) pour développer des produits à l'avant-garde de l'industrie et pour tirer parti des occasions stratégiques afin d'accroître leur compétitivité et de mettre en œuvre des stratégies de croissance. La Société tire avantage des conditions favorables des marchés financiers lorsqu'elles se concrétisent pour prolonger l'échéance de la dette, réduire le coût du financement et accroître la diversité des sources de financement.

Après la fin de l'exercice, soit en février 2015, Bombardier a annoncé un plan visant à doter la Société d'un profil financier souple et robuste par lequel la Société a l'intention de recourir aux marchés financiers, selon la conjoncture des marchés, pour mobiliser environ 600 millions \$ de capitaux propres et jusqu'à concurrence de 1,5 milliard \$ de capitaux d'emprunt à long terme.

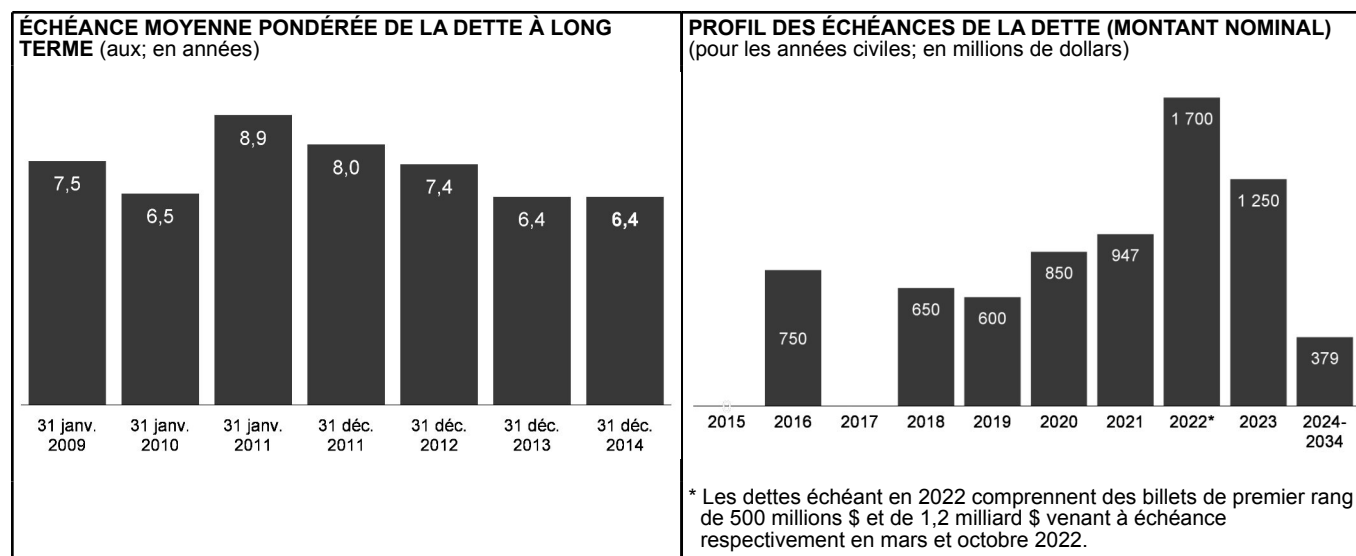
Pour mettre en œuvre le plan de mobilisation de capitaux annoncé, la Société a déposé le 12 février 2015 un prospectus préalable de base simplifié provisoire auprès des autorités de réglementation des valeurs mobilières canadiennes qui lui permettra d'offrir de temps à autre sur une période de 25 mois des titres de créance, des titres de capitaux propres ou d'autres titres, y compris des titres convertibles, pouvant totaliser jusqu'à environ 2 milliards \$ (2,5 milliards \$ canadiens). La Société pourra également offrir les titres dans le cadre d'un placement privé aux É.-U. et dans d'autres territoires.

Le conseil d'administration a conclu qu'il serait plus judicieux d'utiliser les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de la Société pour renforcer sa structure financière et investir dans ses principaux programmes et activités. C'est pourquoi la Société suspend la déclaration de dividendes sur les actions classe A et les actions classe B de la Société.

Pour compléter ce plan de financement, la Société entend continuer à étudier d'autres mesures, dont la possibilité que certaines activités participent au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie, afin de réduire sa dette.

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR, à la rubrique Liquidités et sources de financement et à la rubrique Analyse des résultats de BA et de BT pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

La direction évalue et gère la solvabilité de la Société en utilisant les indicateurs globaux définis à la rubrique Structure du capital. La direction surveille continuellement la structure du capital de la Société pour s'assurer qu'elle a des liquidités suffisantes pour financer ses programmes de développement de produits. À long terme, la Société vise à améliorer ses indicateurs d'endettement en désendettant le bilan par des remboursements de dette à long terme stratégiques, dans le cadre de sa gestion active des liquidités consolidées, du coût du capital moyen pondéré et du profil des échéances.



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

Au 31 décembre 2014, les cotes de crédit de la Société étaient inférieures de trois crans aux cotes de crédit de premier ordre. En janvier 2015, Standard & Poor's Rating Services a modifié la cote de crédit de la Société pour la faire passer de BB- à B+.

Cotes de crédit

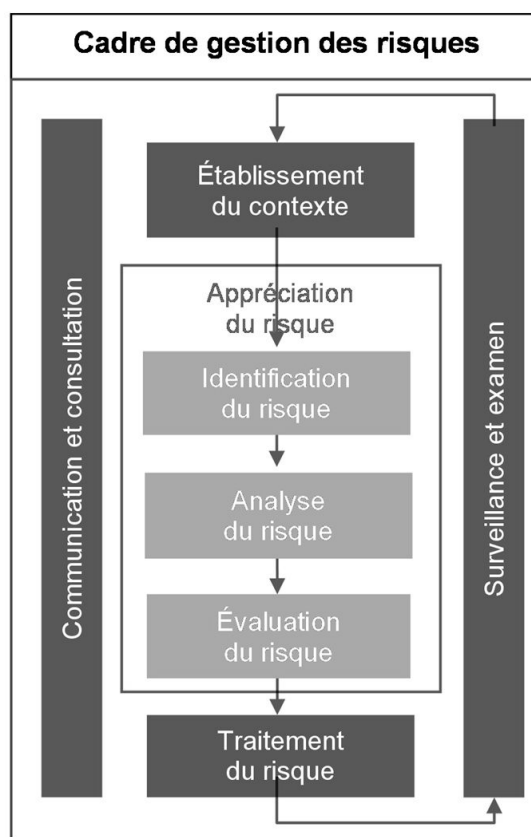
	Cote de premier ordre	Cote de Bombardier Inc.	
		11 février 2015	31 décembre 2013
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	BB-	BB
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	Ba3	Ba2
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	B+	BB

À long terme, la direction croit que la Société sera bien placée pour améliorer ses cotes de crédit au fur et à mesure qu'elle progressera vers l'atteinte de ses objectifs de rentabilité et que le niveau de ses investissements en développement de produits reviendra à la normale.

GESTION DES RISQUES

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

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



Source : Norme 3100:2009 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

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

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

Principales expositions aux risques de financement et de marché et stratégies connexes d'atténuation des risques

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

Exposition au risque de change

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

Gestion du change

Responsable	Risques couverts	Politique de couverture⁽¹⁾	Stratégies d'atténuation des risques
BA	Sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les sorties de fonds, principalement en dollars canadiens et en livres sterling.	Couverture de 85 % des risques identifiés pour les trois premiers mois, de 75 % pour les 15 mois suivants et d'au plus 50 % pour les six mois suivants.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens et des livres sterling.
BT	Entrées et sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les entrées ou les sorties de fonds.	Couverture de 100 % des risques identifiés au moment de la prise de commandes.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre ou acheter des dollars canadiens, des euros, des dollars américains, des francs suisses, des couronnes suédoises et d'autres devises d'Europe de l'Ouest.
Siège social	Sorties de fonds prévues autres que les intérêts, libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les flux de trésorerie, principalement en dollars canadiens.	Couverture de 85 % des risques identifiés pour les 18 premiers mois et d'au plus 75 % pour les six mois suivants.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens.
	Décassements d'intérêts libellés en devises autres que le dollar américain, c.-à-d. l'euro et le dollar canadien.	Couverture de 100 % des risques identifiés, sauf si l'exposition au risque est reconnue comme une couverture économique d'un risque découlant de la conversion en dollars américains des états financiers libellés en monnaie étrangère.	Utilisation de contrats de change à terme surtout pour vendre des dollars américains et acheter des euros et des dollars canadiens.
	Risque lié au bilan, y compris la dette à long terme et les placements nets dans des établissements étrangers qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.	Couverture de 100 % des risques identifiés ayant une incidence sur le résultat net de la Société.	Techniques de gestion des actifs et des passifs. Désignation de dettes à long terme à titre de couvertures des placements nets de la Société dans des établissements à l'étranger qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.

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

BA

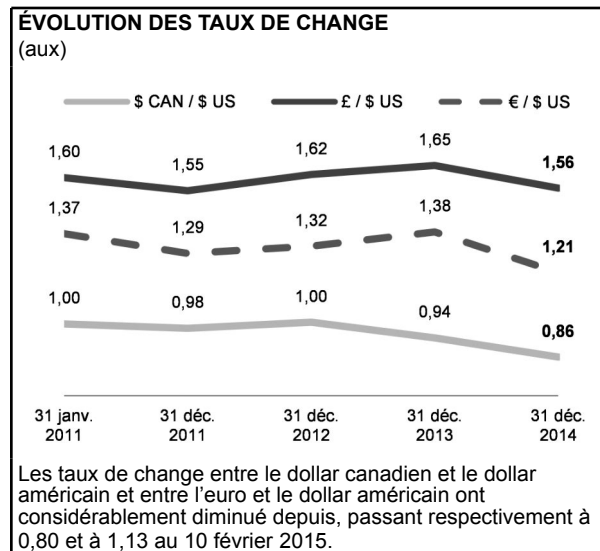
La tranche couverte des coûts importants de BA libellés en monnaie étrangère pour les périodes de 12 mois se terminant les 31 décembre 2015 et 2016 était comme suit au 31 décembre 2014 :

Périodes de 12 mois se terminant les 31 décembre	Dollars canadiens		Livres sterling	
	2015	2016	2015	2016
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère	3 158 \$	3 107 \$	376 £	390 £
Partie couverte des coûts prévus libellés en monnaie étrangère	80 %	60 %	80 %	57 %
Taux de couverture moyens pondérés – devise / \$ US	0,94	0,89	1,60	1,61

Analyse de sensibilité

Une variation de un cent américain de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 32 millions \$ sur les coûts prévus de BA pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre 2015, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de 8 millions \$, compte tenu de ces contrats).

Une variation de un cent américain de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 4 millions \$ sur les coûts prévus de BA pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre 2015, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de 1 million \$, compte tenu de ces contrats).



BT et siège social

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

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

Analyse de sensibilité

Pour les placements dans des établissements à l'étrangers sensibles aux fluctuations des taux de change, une fluctuation de 1 % de la valeur des devises pertinentes au 31 décembre 2014 aurait une incidence sur les capitaux propres, avant impôts sur le résultat, de 11 millions \$.

Exposition au risque de crédit

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

Gestion du risque de crédit

Responsable	Principaux risques	Mesures d'atténuation des risques mises de l'avant par la direction
Siège social	Dans le cadre des activités normales de trésorerie, la Société est exposée au risque de crédit à l'égard de ses instruments financiers dérivés et de ses autres instruments de placement.	Le risque de crédit découlant des activités de trésorerie est géré par le groupe de trésorerie centralisée conformément à la politique de gestion du risque de change et à la politique de gestion des investissements. L'objectif visé par ces politiques est de réduire au minimum l'exposition au risque de crédit découlant des activités de trésorerie en assurant que la Société ne traite qu'avec des institutions financières et des fonds du marché monétaire de premier ordre, en fonction de limites préétablies de risque de contrepartie consolidé pour chaque institution financière et chaque fonds.
BA et BT	La Société est exposée au risque de crédit lié aux créances clients découlant des activités commerciales normales et des activités de prêt qui ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location accordés à la clientèle de BA relativement à la vente d'avions commerciaux.	Les risques de crédit découlant des activités commerciales normales et des activités de prêt sont gérés et contrôlés par BA et par BT, conformément à la politique du siège social. Les cotes et les limites de crédit des clients sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de l'expérience auprès des clients. Le risque de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients. Ces cotes de crédit et limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions selon lesquelles du crédit ou du financement sont attribués à des clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que le risque de crédit découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.
BA	Dans le cadre de la vente de certains produits, principalement des avions commerciaux, la Société fournit des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales.	Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. Dans le cas d'un défaut de paiement, la Société procède habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. Le risque relatif aux garanties de crédit est en partie atténué par l'avantage net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles pour réduire le risque auquel la Société est exposée en vertu de ces garanties. De plus, des passifs incitatifs à la location seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients.

Exposition au risque de liquidité

La gestion de l'exposition au risque de liquidité exige une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de l'établissement de prévisions détaillées de nos flux de trésorerie et de la situation financière, ainsi que de plans opérationnels et stratégiques à long terme. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique, de la conjoncture économique, des besoins saisonniers, du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. De plus, la direction surveille les occasions de financement pour optimiser la structure du capital et préserver une souplesse financière adéquate. La Société participe en outre à certaines initiatives de financement du fonds de roulement comme la vente de créances, les transactions de cession-bail d'avions et la négociation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs.

Exposition au risque de taux d'intérêt

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

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

Analyse de sensibilité

Une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt qui aurait une incidence sur l'évaluation des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et des garanties de crédit et de valeur résiduelle, à l'exception du passif net lié aux avantages de retraite, aurait eu une incidence négative de 22 millions \$ sur le RAI pour l'exercice 2014.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

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

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Revenus	5 960 \$	5 324 \$	20 111 \$	18 151 \$
Coût des ventes	5 314	4 698	17 534	15 658
Marge brute	646	626	2 577	2 493
Charges de vente et d'administration R et D	351 112	351 83	1 358 347	1 417 293
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(25)	(17)	(89)	(119)
Autres charges	52	23	38	9
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	156	186	923	893
Éléments spéciaux ⁽²⁾	1 357	1	1 489	(30)
RAII	(1 201)	185	(566)	923
Charges de financement	65	75	249	271
Revenus de financement	(17)	(30)	(75)	(119)
RAI	(1 249)	140	(740)	771
Impôts sur le résultat	341	43	506	199
Résultat net	(1 590) \$	97 \$	(1 246) \$	572 \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 594) \$	95 \$	(1 260) \$	564 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	4 \$	2 \$	14 \$	8 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,92) \$	0,05 \$	(0,74) \$	0,31 \$

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
RAIIA	181 \$	291 \$	1 117 \$	1 314 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	272 \$	292 \$	1 340 \$	1 284 \$
Résultat net ajusté	83 \$	129 \$	648 \$	608 \$
RPA ajusté	0,04 \$	0,07 \$	0,35 \$	0,33 \$

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

⁽²⁾ Se reporter à la rubrique Éléments spéciaux à la page suivante.

Revenus, marge RAI et marge RAI avant éléments spéciaux

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Revenus				
BA	3 326 \$	2 873 \$	10 499 \$	9 385 \$
BT	2 634 \$	2 451 \$	9 612 \$	8 766 \$
Consolidés	5 960 \$	5 324 \$	20 111 \$	18 151 \$
Marge RAI				
BA	(39,2) %	3,2 %	(9,5) %	4,5 %
BT	3,9 %	3,8 %	4,5 %	5,8 %
Consolidée	(20,2) %	3,5 %	(2,8) %	5,1 %
Marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾				
BA	1,6 %	3,3 %	4,2 %	4,1 %
BT	3,9 %	3,8 %	5,1 %	5,8 %
Consolidée	2,6 %	3,5 %	4,6 %	4,9 %

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

Analyse des résultats consolidés

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

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent les éléments qui ne reflètent pas, selon la direction, le rendement de base de la Société comme l'incidence des frais de restructuration, des charges de dépréciation importantes et leurs reprises, ainsi que d'autres éléments inhabituels importants.

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2014	2013	2014	2013
Pause du programme <i>Learjet 85</i>	1	1 357 \$	— \$	1 357 \$	— \$
Charge de restructuration	1	—	—	142	—
Perte sur remboursement de dette à long terme	2	—	—	43	—
Gains sur résolution de litiges	1	—	—	(18)	(43)
Dépréciation des stocks	1	—	24	—	24
Gain sur cession d'une entreprise	1	—	(23)	—	(23)
		1 357 \$ ⁽¹⁾	1 \$ ⁽¹⁾	1 524 \$ ⁽¹⁾	(42) \$ ⁽¹⁾
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAI	1	1 357 \$	1 \$	1 489 \$	(30) \$
Charges de financement – perte sur le rachat de dette à long terme	2	—	—	43	—
Revenus de financement – intérêts relatifs à la résolution de litiges	3	—	—	(8)	(12)
		1 357 \$	1 \$	1 524 \$	(42) \$

⁽¹⁾ Les impôts sur les éléments spéciaux pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014 se sont établis respectivement à 283 millions \$ et 273 millions \$ (néant pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013).

1. Se reporter à la rubrique Analyse des résultats des sections BA et BT pour plus de détails sur ces éléments.
2. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1,1 milliard \$).
3. Tranches d'intérêts de gains liés à leur résolution en faveur de la Société de litiges relatifs à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec. Se reporter à l'Analyse des résultats de la section BA pour plus de détails.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 48 millions \$ et 174 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014, comparativement à 45 millions \$ et 152 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 3 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à :

- un écart favorable à l'exercice précédent attribuable à la variation des taux d'actualisation des provisions (7 millions \$); et
- une hausse des taux d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (7 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une diminution de la charge de désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite (9 millions \$).

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

- une perte sur le rachat de dette à long terme⁽¹⁾ (43 millions \$);
- une perte nette liée à certains instruments financiers, comparativement à un gain net au cours de l'exercice précédent (25 millions \$); et
- un écart favorable à l'exercice précédent attribuable à la variation des taux d'actualisation des provisions (18 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une diminution de la charge de désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite (37 millions \$); et
- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (22 millions \$).

⁽¹⁾ Par suite du rachat des billets de premier rang de 785 millions € (1,1 milliard \$), une perte connexe de 43 millions \$ a été comptabilisée à titre d'élément spécial dans les charges de financement.

Impôts sur le résultat

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014, les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de (27,3) % et (68,4) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Pour le trimestre et l'exercice, les taux d'imposition effectifs plus élevés sont principalement attribuables à la charge comptabilisée à titre d'élément spécial liée à la pause du programme *Learjet 85* qui a entraîné une moins-value additionnelle des actifs d'impôt différé et à la non-comptabilisation d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

Les taux d'imposition effectifs avant les éléments spéciaux pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014 se sont établis respectivement à 53,0 % et 31,1 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada.

Pour le trimestre, le taux d'imposition effectif plus élevé est principalement attribuable à :

- la non-comptabilisation d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires et la moins-value des actifs d'impôt différé.

Contrebalancés en partie par :

- l'incidence positive de la comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement et de différences permanentes.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2014, le taux d'imposition effectif plus élevé découle principalement de :

- la non-comptabilisation d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et des différences temporaires.

Contrebalancée en partie par :

- l'incidence positive de la comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement et de différences permanentes.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013, les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de 30,7 % et 25,8 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada.

Pour le trimestre, le taux d'imposition effectif plus élevé est principalement attribuable à :

- la moins-value des actifs d'impôt différé et la non-comptabilisation d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

Contrebalancées en partie par :

- la comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013, le taux d'imposition effectif moins élevé découle surtout de :

- l'incidence positive de la comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement et de différences permanentes.

Contrebalancée en partie par :

- la non-comptabilisation d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires et la moins-value des actifs d'impôt différé.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Utilisation des flux de trésorerie disponibles sectoriels ⁽¹⁾				
BA	29 \$	87 \$	(1 059) \$	(1 239) \$
BT	506	767	122	668
Utilisation des flux de trésorerie disponibles sectoriels	535	854	(937)	(571)
Impôts sur le résultat net et intérêts (versés) reçus nets ⁽²⁾	55	(83)	(180)	(336)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles	590	771	(1 117)	(907)
Ajouter : Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	495	627	1 964	2 287
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 085 \$	1 398 \$	847 \$	1 380 \$

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

⁽²⁾ Non alloués aux secteurs isolables.

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Solde au début de la période/de l'exercice	1 935 \$	2 590 \$	3 397 \$	2 557 \$
Produit net de l'émission de dette à long terme	5	3	1 820	1 983
Remboursements de dette à long terme	(16)	(15)	(1 334)	(51)
Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	590	771	(1 117)	(907)
Dividendes versés	(45)	(48)	(182)	(196)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(100)	33	(169)	(2)
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽²⁾	—	83	25	83
Variation nette des placements dans des titres DAV	53	52	—	(70)
Autres	67	(72)	49	—
Solde à la fin de la période/de l'exercice	2 489 \$	3 397 \$	2 489 \$	3 397 \$

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

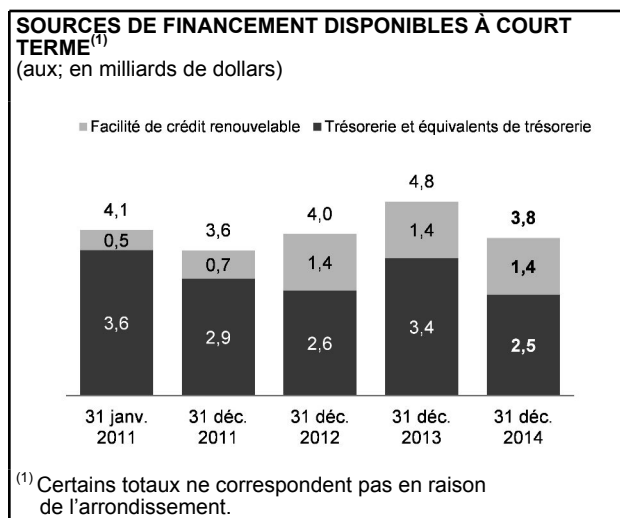
⁽²⁾ Lié à la vente des principaux actifs et des passifs connexes se rapportant aux activités Flexjet de la Société réalisées en décembre 2013. À l'exercice 2014, la Société a reçu le solde du prix de vente.

Sources de financement disponibles à court terme

	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	3 397 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	1 357	1 440
Sources de financement disponibles à court terme	3 846 \$	4 837 \$

Les sources de financement disponibles à court terme de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie ainsi que les montants disponibles en vertu des 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 des facilités de lettres de crédit de BA et de BT doivent être respectées. Se reporter à la rubrique Autres facilités de crédit pour plus de détails sur ces clauses financières restrictives.

En mars 2014, la Société a prolongé l'échéance des facilités de crédit renouvelables non garanties de 500 millions € (607 millions \$) de BT et de 750 millions \$ d'une année, respectivement jusqu'en mars 2016 et juin 2017.



En avril 2014, la Société a émis, à la valeur nominale, des billets de premier rang non garantis qui comprennent des billets d'un montant de 600 millions \$ portant intérêt à 4,75 % et échéant le 15 avril 2019 et des billets d'un montant de 1,2 milliard \$ portant intérêt à 6,00 % et échéant le 15 octobre 2022.

La Société a utilisé le produit net de 1,8 milliard \$ pour financer le rachat des billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1,1 milliard \$) échéant le 15 novembre 2016, par suite d'un rachat facultatif exercé le 4 avril 2014, et pour financer le remboursement de billets d'un montant de 162 millions \$ échéant le 1^{er} mai 2014, le solde étant affecté aux fins générales de l'entreprise.

En mai 2014, la Société a conclu des swaps de taux d'intérêt afin de convertir le taux d'intérêt fixe des billets de premier rang d'un montant de 1,2 milliard \$ à 6,00 % en taux d'intérêt variable, soit au Libor trois mois + 3,5557.

Le swap de taux d'intérêt lié aux billets de premier rang de 780 millions € a été réglé au quatrième trimestre de l'exercice 2014. Comme ce swap de taux d'intérêt faisait partie d'une relation de couverture de juste valeur, le gain différé connexe comptabilisé dans l'élément couvert sera amorti dans les charges d'intérêt jusqu'à l'échéance de la dette.

En février 2015, Bombardier a annoncé un plan visant à doter la Société d'un profil financier souple et robuste par lequel la Société a l'intention de recourir aux marchés financiers, selon la conjoncture des marchés, pour mobiliser environ 600 millions \$ de capitaux propres et jusqu'à concurrence de 1,5 milliard \$ de capitaux d'emprunt à long terme.

Pour mettre en œuvre le plan de mobilisation de capitaux annoncé, la Société a déposé le 12 février 2015 un prospectus préalable de base simplifié provisoire auprès des autorités de réglementation des valeurs mobilières canadiennes qui lui permettra d'offrir de temps à autre sur une période de 25 mois des titres de créance, des titres de capitaux propres ou d'autres titres, y compris des titres convertibles, pouvant totaliser jusqu'à environ 2 milliards \$ (2,5 milliards \$ canadiens). La société pourra également offrir les titres dans le cadre d'un placement privé aux É.-U. et dans d'autres territoires.

De plus, la Société suspend la déclaration de dividendes sur les actions classe A et les actions classe B de la Société. Pour compléter ce plan de financement, la Société entend continuer à étudier d'autres mesures, dont la possibilité que certaines activités participent au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie, afin de réduire sa dette.

La direction est d'avis que les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles prévus de la Société, combinés avec ses sources de financement disponibles à court terme de 3,8 milliards \$, lui permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître sa compétitivité et de soutenir sa croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire à tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible.

Calendrier prévu des besoins futurs de liquidités

	31 décembre 2014				
	Total	Moins de un an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	Par la suite
Dette à long terme ⁽¹⁾	7 376 \$	56 \$	854 \$	1 273 \$	5 193 \$
Paievements d'intérêt	3 053	449	844	735	1 025
Obligations au titre des contrats de location simple	1 115	165	260	178	512
Obligations d'achat ⁽²⁾	11 435	7 061	3 711	430	233
Fournisseurs et autres créditeurs	4 216	4 179	2	—	35
Autres passifs financiers	1 491	357	134	77	923
Passifs financiers dérivés	703	620	83	—	—
	29 389 \$	12 887 \$	5 888 \$	2 693 \$	7 921 \$

⁽¹⁾ Inclut les remboursements de capital seulement. La dette échéant entre un et trois ans comprend les billets de premier rang de 750 millions \$ échéant en janvier 2016.

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

Le tableau précédent présente le calendrier prévu des obligations contractuelles en matière de liquidités. D'autres paiements conditionnels aux événements futurs, comme les paiements au titre des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle liées à la vente d'avions et des garanties de produits, n'ont pas été inclus dans le tableau précédent en raison de l'incertitude du montant et du calendrier de paiements découlant de leur nature conditionnelle. En outre, les cotisations requises en trésorerie aux régimes de retraite n'ont pas été reflétées dans le tableau précédent, puisque les cotisations en trésorerie dépendent des évaluations actuarielles périodiques aux fins de capitalisation. Pour 2015, les cotisations aux régimes de retraite sont estimées à 428 millions \$ (se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails). Les montants présentés dans le tableau représentent les paiements non actualisés et ne tiennent pas compte des instruments de couverture connexes, le cas échéant.

AUTRES FACILITÉS DE CRÉDIT

Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit ne sont disponibles qu'aux fins de l'émission de lettres de crédit. Comme ces facilités constituent des engagements non capitalisés de la part de banques, la Société les obtient généralement à un meilleur coût que les facilités de crédit qui sont utilisées à des fins d'emprunt. Les lettres de crédit sont généralement émises à l'appui des obligations d'exécution et des avances reçues des clients.

Au 31 décembre 2014, le montant confirmé en vertu des facilités de BA et de BT et de la facilité de GCB s'élevait à 5,4 milliards \$ (6,0 milliards \$ au 31 décembre 2013). Les lettres de crédit émises en vertu de ces facilités totalisaient 4,2 milliards \$ au 31 décembre 2014 (4,9 milliards \$ au 31 décembre 2013).

En mars 2014, les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de BT et de BA ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2017 et juin 2017. En juin 2014, la période de disponibilité de la facilité de GCB a été prolongée d'une année jusqu'en juin 2015.

En plus des lettres de crédit en cours susmentionnées, des lettres de crédit totalisant 1,7 milliard \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2014 (1,0 milliard \$ au 31 décembre 2013).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de BT. Un montant de 2,4 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2014 (2,3 milliards \$ au 31 décembre 2013).

Voir la Note 30 - Facilités de crédit, des états financiers consolidés, pour de plus amples renseignements.

Clauses financières restrictives

La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit de BA et de BT et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties disponibles aux fins d'emprunt, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. La facilité de lettres de crédit de BA de 600 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA et un niveau minimum de liquidités de 500 millions \$ à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure BT. La facilité de lettres de crédit de BT de 3,5 milliards € (4,2 milliards \$) et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € (607 millions \$) exigent un seuil minimum de liquidités de 600 millions € (728 millions \$) à la fin de chaque trimestre, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données distinctes de BT. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport. Toute violation de ces ententes ou l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus.

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées aux 31 décembre 2014 et 2013 et au 1^{er} janvier 2013.

Facilités de cession-bail au bilan

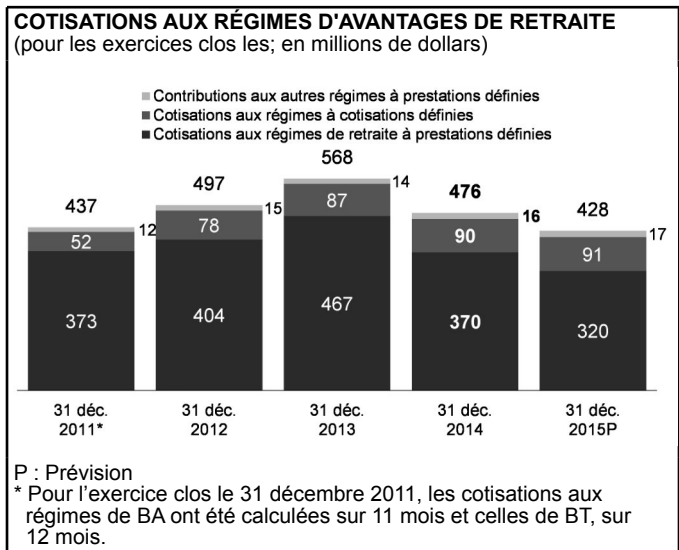
BA conclut des facilités de cession-bail avec des tiers, en vertu desquelles il peut vendre certains avions d'affaires d'occasion et les relouer pour une période d'au plus 24 mois. La Société a le droit de racheter ces avions au cours de la période de location à des prix prédéterminés. Au 31 décembre 2014, la Société avait conclu avec des tiers des facilités de cession-bail en vertu desquelles un montant total de 260 millions \$ était en cours au 31 décembre 2014 (138 millions \$ au 31 décembre 2013).

AVANTAGES DE RETRAITE

Diminution importante des cotisations aux régimes d'avantages de retraite

Survol des régimes d'avantages de retraite

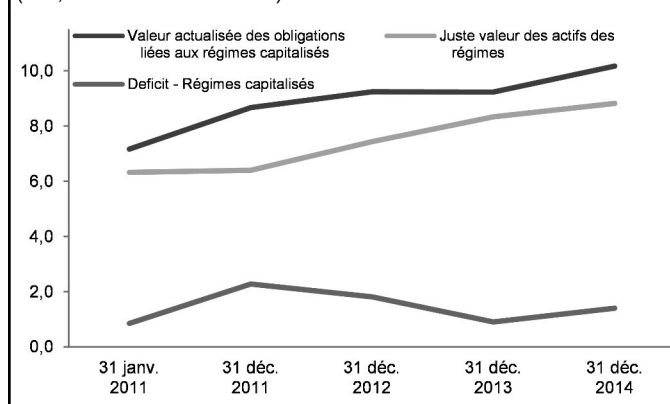
La Société offre plusieurs régimes d'avantages de retraite au Canada et à l'étranger qui comprennent des régimes de retraite capitalisés et non capitalisés, ainsi que d'autres avantages au titre des régimes de retraite à prestations définies non capitalisés. Les régimes capitalisés sont des régimes pour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



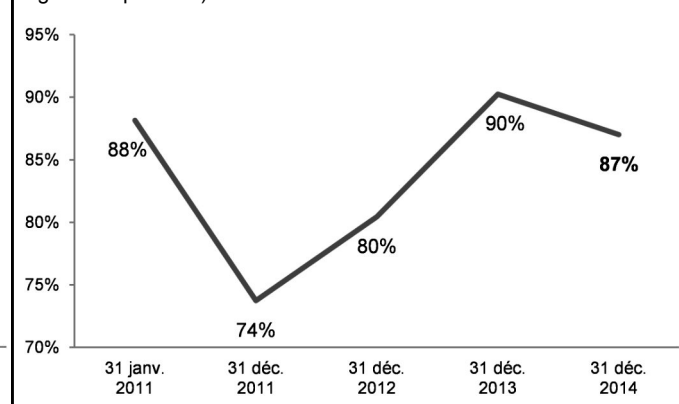
Les régimes de retraite sont soit des régimes à prestations définies, soit des régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies précisent le montant des prestations qu'un employé recevra à la retraite, tandis que les régimes à cotisations définies précisent le mode d'établissement des cotisations. Par conséquent, les régimes à cotisations définies n'affichent aucun déficit ni aucun excédent. Les régimes hybrides sont une combinaison de régimes à prestations définies et de régimes à cotisations définies.

Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies ont diminué de 97 millions \$, pour s'établir à 370 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2014, par rapport à 467 millions \$ pour l'exercice précédent. Cette diminution des cotisations découle de l'amélioration du ratio de capitalisation des régimes capitalisés, qui s'est amélioré, pour passer de 74 % à 87 % depuis l'exercice clos le 31 décembre 2011.

ÉVOLUTION DES ACTIFS DES RÉGIMES DE RETRAITE, DES OBLIGATIONS ET DU DÉFICIT CAPITALISÉS (aux; en milliards de dollars)



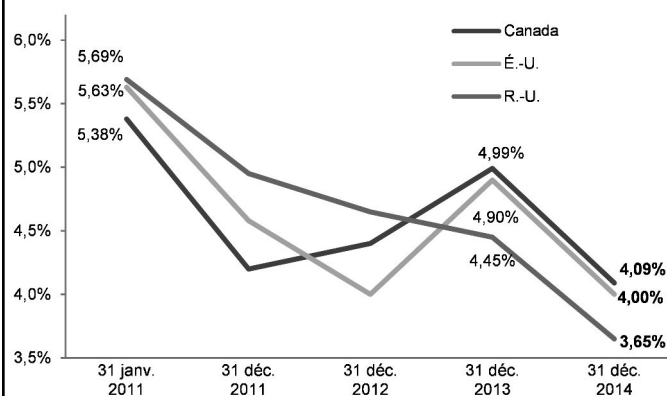
ÉVOLUTION DU RATIO DE CAPITALISATION (aux; actifs des régimes en pourcentage des obligations au titre des régimes capitalisés)



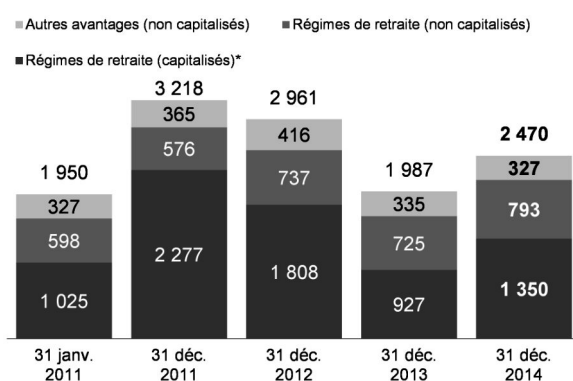
Passif net lié aux avantages de retraite

Les taux d'actualisation ont considérablement baissé pour se rapprocher des creux historiques de 2014. Cette baisse explique en grande partie l'augmentation du passif net lié aux avantages de retraite, qui est passé de 2,0 milliards \$ au 31 décembre 2013 à 2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014. Malgré la baisse des taux d'actualisation, le passif net lié aux avantages de retraite a diminué de 748 millions \$ depuis le sommet atteint le 31 décembre 2011.

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



PASSIF NET LIÉ AUX AVANTAGES DE RETRAITE
(aux; en millions de dollars)



* Comprennent le passif découlant de l'exigence de financement minimal et l'incidence du test de plafonnement de l'actif.

Variation du passif net lié aux avantages de retraite

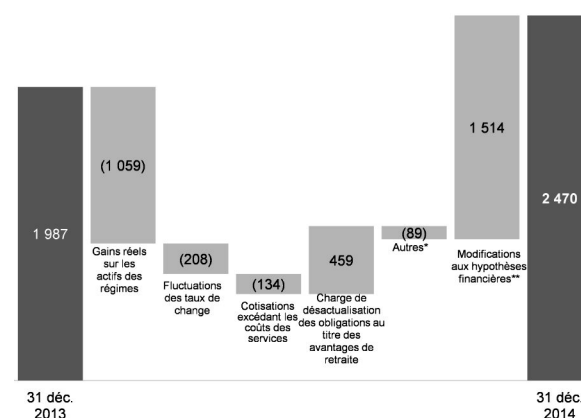
Solde au 31 décembre 2013	1 987 \$ ⁽¹⁾
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	1 514
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(676)
Cotisations patronales	(386)
Coûts des services	252
Fluctuations des taux de change	(208)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	76
Gains actuariels nets des obligations au titre des prestations définies	(71)
Autres	(18)
Solde au 31 décembre 2014	2 470 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend l'actif lié aux avantages de retraite de 159 millions \$ au 31 décembre 2014 (174 millions \$ au 31 décembre 2013).

L'augmentation de 483 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite de Bombardier en 2014 est principalement attribuable à la baisse des taux d'actualisation en 2014. Cette augmentation a été contrebalancée en partie par les gains actuariels sur les actifs des régimes, les cotisations patronales en excédent des coûts des services et les taux de change favorables.

La valeur des actifs des régimes est grandement tributaire du rendement de l'actif des caisses de retraite et du niveau des cotisations. Le rendement des marchés des capitaux est un facteur clé dans la détermination du rendement de l'actif des caisses de retraite, puisque les actifs des régimes sont composés surtout de titres de participation cotés en Bourse et de titres à revenu fixe. Les IFRS exigent que l'excédent (le déficit) du rendement réel des actifs des régimes en regard du rendement soit comptabilisé à titre d'écart actuariel dans les autres éléments du résultat global. Le rendement des actifs des régimes doit être calculé au moyen du taux d'actualisation qui est utilisé pour évaluer les passifs nets liés aux avantages de retraite, qui est déterminé d'après les taux de rendement des obligations de sociétés de grande qualité. Au cours de l'exercice 2014, le gain réel sur les actifs des régimes s'est établi à 1,1 milliard \$, dont 676 millions \$ ont été comptabilisés à titre de gain actuariel.

AUGMENTATION DU PASSIF NET LIÉ AUX AVANTAGES DE RETRAITE
(en millions de dollars)



* Autres comprend principalement les modifications des autres hypothèses actuarielles.

** Comprend principalement les variations des taux d'actualisation.

Les cotisations au régime à prestations définies pour 2014 de 386 millions \$ ont dépassé les coûts des services rendus totalisant 252 millions \$, ce qui a contribué à la baisse du passif net lié aux avantages de retraite. Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies sont estimées à 337 millions \$ pour 2015. Le niveau futur des cotisations dépendra de l'évolution des taux d'intérêt du marché et du rendement réel des actifs des régimes.

Au Canada et aux É.-U., depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent aux régimes à cotisations définies (ils ne peuvent plus participer aux régimes à prestations définies ou aux régimes hybrides). Au R.-U., sept des neuf régimes à prestations définies n'acceptent plus de nouveaux participants. Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride continuent d'accumuler des années de service dans leur régime original. Par suite de ces modifications, les cotisations aux régimes à cotisations définies ont augmenté au cours des quelques dernières années. Au cours de l'exercice 2014, des cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies totalisant 90 millions \$ ont été versées. Ces cotisations sont estimées à 91 millions \$ pour 2015.

Politiques d'investissement

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

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

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

Au 31 décembre 2014, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 52 %, 50 % et 51 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 38 %, 35 % et 44 % en titres de participation, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.; et
- 10 %, 15 % et 5 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et de contrats à terme sur des valeurs du Trésor à long terme) ont été mis en place en 2013 pour la plupart des régimes. Les portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt ont été liquidés en 2014 pour réaliser les gains entraînés par la baisse des rendements des obligations. Ces portefeuilles seront remis en place lorsque le marché sera favorable.

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

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque de variation de la juste valeur des actifs et des passifs des régimes attribuable aux fluctuations des taux d'intérêt. Ce risque est géré en réduisant l'asymétrie entre la durée des actifs des régimes et celle des obligations au titre des avantages de retraite. La Société y parvient en ayant une tranche importante du portefeuille investie dans des titres à revenu fixe à long terme et des portefeuilles de superposition des couvertures de taux d'intérêt.

Risque d'inflation

Le risque d'inflation est le risque que les prestations indexées en fonction de l'inflation augmentent considérablement par suite des variations des taux d'inflation. Pour gérer ce risque, l'indexation des prestations a été plafonnée pour certains régimes et une partie des actifs des régimes a été investie dans des titres à rendement réel et des titres à revenu fixe à rendement réel.

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

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

Coût des avantages de retraite

Le coût des avantages de retraite pour l'exercice 2015 liés aux régimes à prestations définies est estimé à 416 millions \$, dont un montant de 333 millions \$ a trait à la charge RAI ou aux coûts capitalisés et un montant de 83 millions \$ est lié aux charges nettes de financement, comparativement à 330 millions \$ pour l'exercice 2014. Cette hausse est principalement attribuable à l'incidence négative de la baisse des taux d'actualisation utilisés dans les hypothèses, contrebalancée en partie par le rendement des actifs des régimes. Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices :

	2014			2013		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Régimes à prestations définies	310 \$	20 \$	330 \$	380 \$	29 \$	409 \$
Régimes à cotisations définies	90	—	90	87	—	87
Total des coûts au titre des avantages de retraite	400 \$	20 \$	420 \$	467 \$	29 \$	496 \$
Se rapportant à						
Régimes à prestations définies capitalisés	264 \$	s. o.	264 \$	335 \$	s. o.	335 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	46 \$	20 \$	66 \$	45 \$	29 \$	74 \$
Régimes à cotisations définies	90 \$	s. o.	90 \$	87 \$	s. o.	87 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAIL ou coûts capitalisés	339 \$	5 \$	344 \$	371 \$	12 \$	383 \$
Charges de financement	61 \$	15 \$	76 \$	96 \$	17 \$	113 \$

s. o. : sans objet

Analyse de sensibilité

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

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

Augmentation (diminution)	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2015 <i>(Prévisionnel)</i>	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2014
Taux d'actualisation	(34) \$	(483) \$
Taux d'inflation	8 \$	138 \$
Taux de croissance des salaires	10 \$	89 \$

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

Augmentation (diminution)	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2015 <i>(Prévisionnel)</i>	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2014
Canada	9 \$	119 \$
R.-U.	5 \$	91 \$
É.-U.	2 \$	30 \$

Pour plus de détails sur les hypothèses utilisées, se reporter à la Note 21 – Avantages de retraite, des états financiers consolidés.

STRUCTURE DU CAPITAL

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

Le rapprochement de ces indicateurs avec les mesures financières les plus comparables des IFRS figure à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR. Le RAII ajusté et le RAIIA ajusté excluent des éléments spéciaux comme des charges de restructuration, les charges de dépréciation importantes et leurs reprises, et d'autres éléments inhabituels importants qui, de l'avis de la direction, ne représentent pas le rendement de base de la Société.

Les objectifs de la Société à l'égard des indicateurs globaux se présentent comme suit :

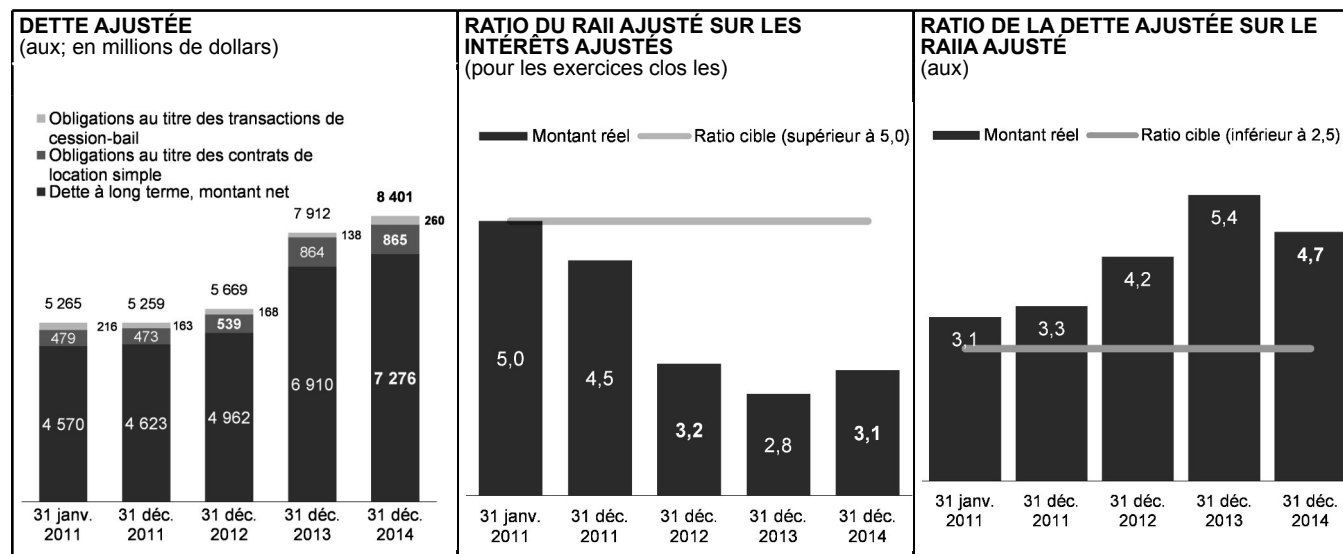
- ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés supérieur à 5,0; et
- ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté inférieur à 2,5.

Indicateurs globaux⁽¹⁾

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	Explication des principaux écarts
Ratio de couverture des intérêts			
RAII ajusté ⁽²⁾	1 262 \$	967 \$	Amélioration attribuable à l'augmentation du RAII ajusté, contrebalancée en partie par la hausse des intérêts versés nets.
Intérêts ajustés ⁽²⁾	401 \$	346 \$	
Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés	3,1	2,8	
Ratio du levier financier			
Dette ajustée	8 401 \$	7 912 \$	Amélioration attribuable à l'augmentation du RAIIA ajusté et au remboursement d'environ 1,3 milliard \$ de dette existante, contrebalancés en partie par l'émission de 1,8 milliard \$ de dette à long terme en avril 2014.
RAIIA ajusté ⁽²⁾	1 775 \$	1 454 \$	
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	4,7	5,4	

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

⁽²⁾ Pour les quatre derniers trimestres consécutifs.



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

Outre les indicateurs globaux précités, la direction surveille séparément le passif net lié aux avantages de retraite de la Société qui s'élevait à 2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014 (2,0 milliards \$ au 31 décembre 2013). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, 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. La direction surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur les flux de trésorerie futurs de la Société et a 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. (Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails.)

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

La direction croit que la présentation de certaines mesures financières non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs des états financiers consolidés de mieux comprendre les résultats et les tendances connexes et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de l'entreprise. C'est pourquoi un grand nombre d'utilisateurs du rapport de gestion analysent les résultats de la Société 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, de l'avis de la direction, le rendement de base et aident les utilisateurs du rapport de gestion à mieux analyser ces résultats, améliorent la comparabilité de ces résultats d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec les pairs.

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

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

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

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
RAII	(1 201) \$	185 \$	(566) \$	923 \$
Amortissement	116	106	417	391
Charge de dépréciation d'immobilisations incorporelles ⁽¹⁾	1 266	—	1 266	—
RAIIA	181	291	1 117	1 314
Éléments spéciaux compte non tenu de la dépréciation ⁽²⁾	91	1	223	(30)
RAIIA avant éléments spéciaux	272 \$	292 \$	1 340 \$	1 284 \$

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre			
	2014		2013	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(1 590) \$		97 \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	1 357	0,78 \$	1	— \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19	0,01	28	0,02
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	12	0,01	7	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement	285	0,16	(4)	—
Résultat net ajusté	83 \$		129 \$	

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

	2014	2013
RPA dilué	(0,92) \$	0,05 \$
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement	0,96	0,02
RPA ajusté	0,04 \$	0,07 \$

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Exercices clos les 31 décembre			
	2014		2013	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(1 246) \$		572 \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	1 489	0,86 \$	(30)	(0,02) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	43	0,02	—	—
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	76	0,04	113	0,06
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	21	0,01	(22)	(0,01)
Tranche d'intérêts d'un gain lié aux éléments spéciaux ⁽²⁾	(8)	—	(12)	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement	273	0,16	(13)	(0,01)
Résultat net ajusté	648 \$		608 \$	

⁽¹⁾ A trait à la pause du programme *Learjet 85*. Se reporter à la rubrique Analyse des résultats de la sections BA pour plus de détails.

⁽²⁾ Se reporter à la rubrique Analyse des résultats des sections Sommaire, BA et BT pour plus de détails sur les éléments spéciaux.

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

	2014	2013
RPA dilué	(0,74) \$	0,31 \$
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement	1,09	0,02
RPA ajusté	0,35 \$	0,33 \$

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

	Aux	
	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Dettes à long terme	7 683 \$	7 203 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(407)	(293)
Dettes à long terme, montant net	7 276	6 910
Obligations au titre des transactions de cession-bail	260	138
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽¹⁾	865	864
Dettes ajustées	8 401 \$	7 912 \$

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

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

	Exercices	
	2014	2013
RAlI	(566) \$	923 \$
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	1 489	(30)
Intérêts reçus	298	36
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	41	38
RAlI ajusté	1 262	967
Ajustement pour l'amortissement des contrats de location simple ⁽³⁾	96	96
Amortissement	417	391
RAlIA ajusté	1 775 \$	1 454 \$

⁽¹⁾ Se reporter à l'Analyse des résultats des sections BA et BT pour plus de détails sur les éléments spéciaux.

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

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

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Exercices	
	2014	2013
Intérêts versés	354 \$	303 \$
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	6	5
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽¹⁾	41	38
Intérêts ajustés	401 \$	346 \$

⁽¹⁾ Représente les coûts d'intérêt sur une dette correspondant aux obligations au titre des contrats de location simple incluses dans la dette ajustée, portant intérêt au taux moyen des swaps américains à cinq ans plus l'écart moyen des swaps sur défaillance de crédit pour les périodes connexes, étant donné la cote de crédit de la Société.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs pour l'exercice a diminué de 1,7 milliard \$, compte tenu d'une diminution de 1,0 milliard \$ liée à l'incidence des taux de change. La diminution, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- une diminution de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de 739 millions \$. Se reporter au tableau Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et aux rubriques Flux de trésorerie disponibles des sections BA et BT pour plus de détails;
- une augmentation de 731 millions \$ des avances et facturations progressives; et
- une diminution des actifs d'impôt différé de 311 millions \$, découlant principalement de la moins-value comptabilisée à titre d'élément spécial liée à la pause du programme *Learjet 85*.

En partie contrebalancées par :

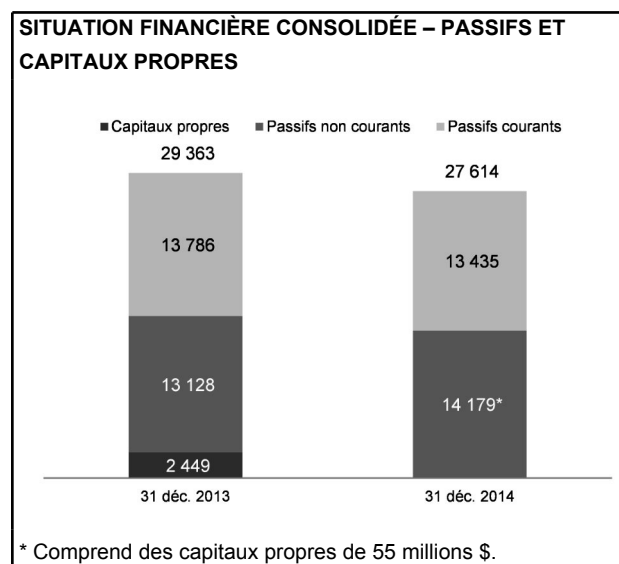
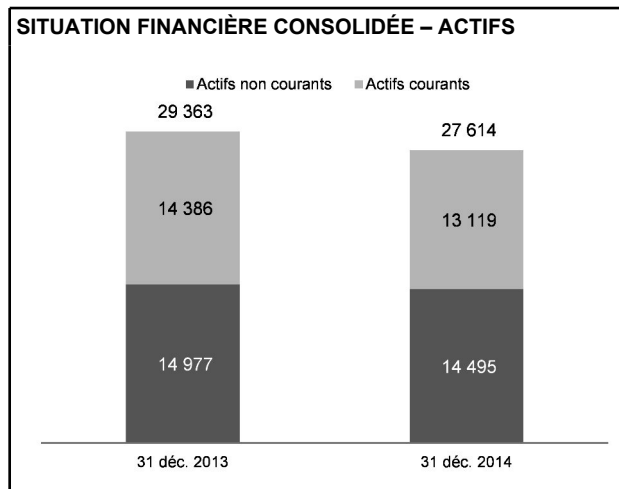
- une augmentation des stocks bruts de 644 millions \$ par suite de l'accélération de la production avant des livraisons dans BT, contrebalancée en partie par une diminution des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques.

Le total des passifs et des capitaux propres pour l'exercice a diminué de 1,7 milliard \$, compte tenu d'une diminution des passifs de 886 millions \$ liée à l'incidence des taux de change. La diminution, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- une diminution des capitaux propres de 2,4 milliards \$, attribuable principalement à la perte nette pour l'exercice et à l'augmentation des pertes actuarielles nettes sur les avantages de retraite; et
- une baisse de 529 millions \$ des avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la dette à long terme de 783 millions \$, essentiellement attribuable à l'émission de billets de premier rang non garantis de 1,8 milliard \$, en partie contrebalancée par le rachat des billets de premier rang de 785 millions € (1,1 milliard \$);
- une augmentation du passif au titre des avantages de retraite de 579 millions \$. Se reporter au tableau Variation de l'obligation nette au titre des avantages de retraite pour plus de détails; et
- une augmentation de 336 millions \$ des fournisseurs et autres créditeurs de BT; et
- une augmentation de 170 millions \$ des provisions attribuable principalement aux provisions comptabilisées relativement à la pause du programme *Learjet 85*.



AÉRONAUTIQUE

Les données exposées dans la présente section du rapport de gestion contiennent à la fois des mesures conformes aux IFRS et des mesures non conformes aux PCGR et sont regroupées par segment de marché (avions d'affaires, avions commerciaux et services), reflétant la structure organisationnelle de la Société au cours de l'exercice 2014.

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

		PAGE
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs connexes de rendement utilisés pour évaluer les progrès Résultats financiers des cinq derniers exercices	43
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	Faits saillants de l'exercice à l'égard des résultats et des principaux événements	45
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Ce qui a été dit, ce qui a été fait et ce qui s'en vient Hypothèses et risques liés aux énoncés prospectifs	47
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur les activités	49
ANALYSE DES RÉSULTATS	Rendement financier pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014 Mise à jour des investissements dans le développement de produits Livraisons, commandes, carnet de commandes et effectifs	59

Pour de l'information supplémentaire sur les produits et la stratégie de BA ainsi que l'industrie aéronautique et son marché, se reporter à la présentation Profil, stratégie et marché de Bombardier disponible sur le site Web dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
Croissance et position en regard de la concurrence	<ul style="list-style-type: none"> • Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. • Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾, comme indicateur des revenus futurs. • Revenus et nombre de livraisons d'avions, comme mesures de la croissance. • Part de marché (en fonction des revenus et du nombre de livraisons d'avions), comme mesures de la position de BA en regard de la concurrence.
Rentabilité	<ul style="list-style-type: none"> • RAI, marge RAI, et RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾, et marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾, comme mesures du rendement
Liquidités	<ul style="list-style-type: none"> • Flux de trésorerie disponibles⁽²⁾, comme mesure de la génération de liquidités.
Satisfaction de la clientèle	<ul style="list-style-type: none"> • Livraisons à temps des avions, comme mesure du respect de l'engagement de BA envers les clients. • Ponctualité des vols, comme mesure de la fiabilité des produits. • Disponibilité régionale des pièces et des matériaux pour répondre aux demandes des clients, comme mesure de satisfaction des besoins de la clientèle tout au long de la vie utile des avions.
Exécution	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'étapes importantes dans le développement de programmes, comme mesure d'une exécution sans faille. • Atteinte des cibles en matière d'engagement et d'habilitation, comme mesure de l'engagement et de la motivation des employés.

Le programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous les sites de BA récompense les efforts collectifs des employés dans la réalisation des objectifs selon les indicateurs cibles de rendement. Un total de 18 200 employés de par le monde, ou 60 % des employés permanents, participent au programme. En 2014, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles, fondés sur le RAI avant éléments spéciaux, les flux de trésorerie disponibles, l'exécution selon le calendrier des programmes de développement de nouveaux produits, les livraisons à temps des avions et la ponctualité des vols.

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

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

Sommaire des cinq derniers exercices

Pour les exercices clos les et aux	31 décembre	31 décembre	31 décembre	31 décembre	31 janvier
	2014	2013	2012	2011	⁽⁵⁾ 2011
Revenus	10 499 \$	9 385 \$	8 628 \$	8 594 \$	8 808 \$
Nombre de livraisons d'avions (en unités)					
Avions d'affaires	204	180	179	163	155
Avions commerciaux	84	55	50	78	97
Avions amphibies	2	3	4	4	4
	290	238	233	245	256
Commandes nettes (en unités)	282	388	481	249	201
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽¹⁾	1,0	1,6	2,1	1,0	0,8
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	36,6 \$	37,3 \$	32,9 \$	23,9 \$	20,4 \$
RAII	(995) \$	418 \$	390 \$	491 \$	546 \$
Marge RAI	(9,5)%	4,5 %	4,5 %	5,7 %	6,2 %
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾⁽³⁾	437 \$	388 \$	367 \$	491 \$	546 \$
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾⁽³⁾	4,2 %	4,1 %	4,3 %	5,7 %	6,2 %
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽²⁾	(1 059) \$	(1 239) \$	(867) \$	(418) \$	3 \$
Nombre total d'employés ⁽⁴⁾	34 100	37 700	35 500	33 600	30 300

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

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

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Analyse des résultats pour plus de détails sur les éléments spéciaux comptabilisés au cours des exercices 2014 et 2013. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2012, l'élément spécial a trait à un gain de 23 millions \$ à la suite de la résolution en faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie I.3, Impôt des grandes sociétés, de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

⁽⁴⁾ Y compris les employés contractuels et les employés inactifs.

⁽⁵⁾ L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Bonne croissance des revenus et importants investissements dans le développement de produits

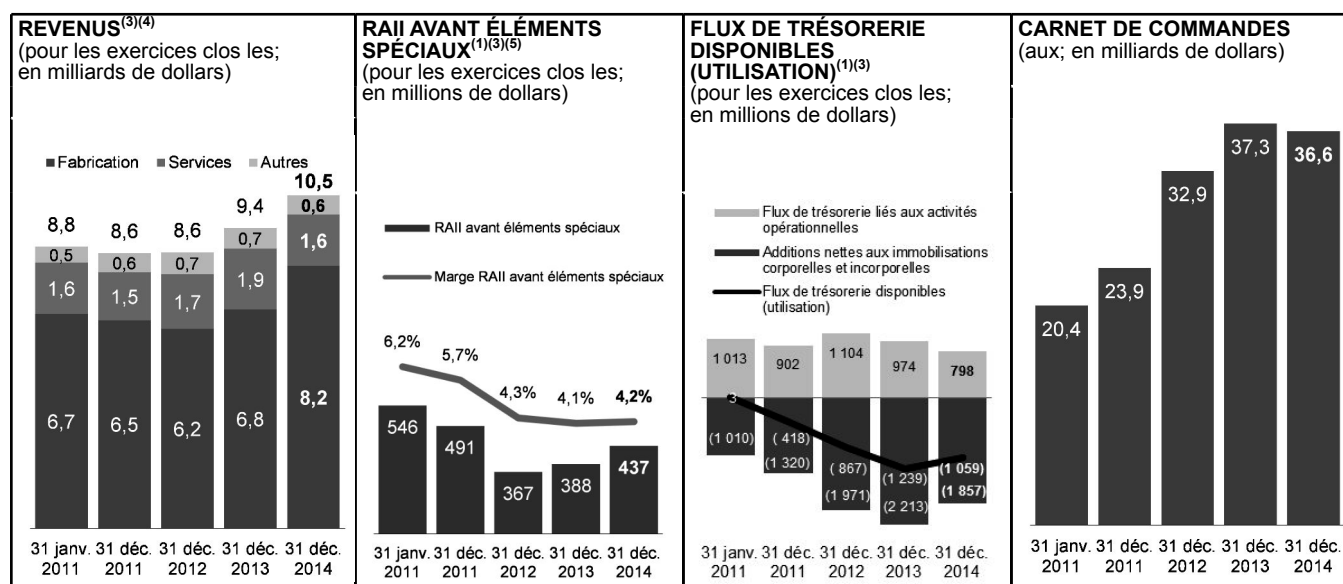
REVENUS	MARGE RAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX ⁽¹⁾	FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES ⁽¹⁾	ADDITIONS NETTES AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES	CARNET DE COMMANDES
10,5 milliards \$	4,2 %	(1,1) milliard \$	1,9 milliard \$	36,6 milliards \$

RÉSULTATS

Aux 31 décembre et pour les exercices clos à cette date	2014	2013	Écart
Revenus	10 499 \$	9 385 \$	11,9 %
Nombre de livraisons d'avions (en unités)	290	238	52
Commandes nettes (en unités)	282	388	(106)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽²⁾	1,0	1,6	ins
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	36,6 \$	37,3 \$	(1,9) %
RAII	(995) \$	418 \$	ins
Marge RAI	(9,5)%	4,5 %	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	437 \$	388 \$	12,6 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	4,2 %	4,1 %	10 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	738 \$	655 \$	12,7 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	7,0 %	7,0 %	0 pdb
Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(1 059) \$	(1 239) \$	14,5 %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 857 \$	2 213 \$	(16,1) %
Additions nettes à l'outillage des programmes aéronautiques	1 655 \$	1 983 \$	(16,5) %

ins : information non significative

pdb : points de base



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

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

⁽³⁾ L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats.

⁽⁴⁾ Certains totaux ne correspondent pas en raison de l'arrondissement.

⁽⁵⁾ Les RAI et les marges RAI sont respectivement de 546 millions \$ et 6,2 %, 491 millions \$ et 5,7 %, 390 millions \$ et 4,5 %, 418 millions \$ et 4,5 % et (995) millions \$ et (9,5 %) pour les exercices clos les 31 janvier 2011, 31 décembre 2011, 31 décembre 2012, 31 décembre 2013 et 31 décembre 2014. Se reporter au Sommaire des cinq derniers exercices à la page précédente et à la rubrique Analyse des résultats pour plus de détails sur les éléments spéciaux.

Nouvelle structure organisationnelle

- Le 23 juillet 2014, une nouvelle structure organisationnelle a été annoncée. Bombardier Aéronautique a été segmenté en trois secteurs pour lesquels de l'information est présentée : Bombardier Avions d'affaires, Bombardier Avions commerciaux et Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie. Pour gagner en agilité, ces secteurs relèvent maintenant directement du président et chef de la direction. Cette nouvelle structure est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015.

Avions d'affaires

- Après la fin de l'exercice, soit le 15 janvier 2015, Bombardier a annoncé une pause de son programme d'avion d'affaires *Learjet 85*. La pause fait suite à une baisse des prévisions de Bombardier pour le marché des avions d'affaires, surtout en raison de la faiblesse persistante de la catégorie des avions légers depuis le ralentissement économique. Par conséquent, la Société a comptabilisé au quatrième trimestre de 2014 une charge avant impôts de 1,4 milliard \$ (1,6 milliard \$ après impôts) dans les éléments spéciaux, liée principalement à la dépréciation des coûts de développement du programme *Learjet 85*.
- Le 27 juin 2014, l'avion *Challenger 350* a été mis en service.
- En octobre 2014, BA a lancé le nouvel avion *Challenger 650*, modèle évolué de l'avion *Challenger 605*. Sa MES est prévue pour la seconde moitié de 2015.

Avions commerciaux

- Les quatre premiers FTV *CS100* poursuivent leurs essais en vol. Les essais au sol du FTV5 sont en cours, et ce dernier devrait être confié à l'équipe d'essais en vol d'ici la fin du premier trimestre de 2015. Le premier FTV *CS300* a été confié à l'équipe d'essais en vol et se prépare à réaliser son vol inaugural, qui devrait avoir lieu d'ici la fin du premier trimestre de 2015.
- À la date du présent rapport, les commandes fermes et les autres ententes⁽¹⁾ visent au total 563 avions de la gamme *CSeries*, conclues avec 21 clients dans 18 pays, y compris 243 commandes fermes :
 - En janvier 2014, une commande ferme visant 16 avions *CS300*, assortie d'options pour 10 autres avions *CS300*, a été signée avec Al Qahtani Aviation Company du Royaume d'Arabie saoudite. D'après le prix affiché, la commande ferme est évaluée à environ 1,2 milliard \$.
 - En septembre 2014, une commande ferme visant 40 avions *CS300*, assortie d'options visant 10 autres avions *CS300*, a été signée avec une filiale en propriété exclusive de Macquarie AirFinance. D'après le prix affiché, la commande ferme est évaluée à environ 3,1 milliards \$.
 - En décembre 2014, American Airlines, Inc., filiale en propriété exclusive d'American Airlines Group Inc., a converti 24 options visant l'avion *CRJ900 NextGen* en commande ferme. D'après le prix affiché, la commande ferme est évaluée à environ 1,1 milliard \$.

Réduction des effectifs

- Au cours de l'exercice 2014, des réductions des effectifs touchant au total environ 3700 employés de BA ont été réalisées. Des charges connexes totalisant 85 millions \$ ont été comptabilisées à titre d'éléments spéciaux en 2014.
- Après la fin de l'exercice, en janvier 2015, par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion d'affaires *Learjet 85*, BA a annoncé une réduction des effectifs d'environ 1000 employés à ses sites de Querétaro, au Mexique, et de Wichita, aux É.-U. Une provision pour indemnités de départ d'environ 20 millions \$ sera comptabilisée à titre d'élément spécial au premier trimestre de 2015.

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

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Performances 2014

	Prévisions 2014	Performances 2014
Rentabilité	Marge RAI d'environ 5 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ de 4,2 %.
Liquidités	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles se situant entre 1,2 milliard \$ et 1,6 milliard \$.	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles de 798 millions \$.
	Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles se situant entre 1,6 milliard \$ et 1,9 milliard \$.	Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles de 1,9 milliard \$.
	Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles se situant entre 1,2 milliard \$ et 1,5 milliard \$ en 2015.	Se reporter aux prévisions de 2015 ci-dessous pour des mises à jour sur les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles prévues en 2015.
	Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles inférieures à 1,0 milliard \$ en 2016.	Les prévisions précédentes portant sur les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles pour 2016 sont retirées. Voir ci-après pour plus de détails.
Livraisons	Livraisons d'environ 200 avions d'affaires.	Livraisons de 204 avions d'affaires.
	Livraisons d'environ 80 avions commerciaux.	Livraisons de 84 avions commerciaux.

La marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ a été moins importante que prévu, surtout en raison d'une pression exercée sur les prix des nouveaux avions vendus, d'une augmentation des provisions pour garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle, ainsi que d'une baisse de la juste valeur des avions d'occasion.

Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles ont été moins importants que prévu surtout en raison d'avances clients moins élevées, d'un RAI moins élevé et d'une augmentation des stocks d'avions d'occasion.

Les prévisions présentées dans le rapport financier de 2013 portant sur les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles de BA pour 2016 ont été retirées en raison de l'incertitude entourant les prévisions à long terme.

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

Prévisions 2015

Bombardier Avions d'affaires

	Prévisions 2015 ⁽¹⁾
Rentabilité	Marge RAI d'environ 7 %, soit une amélioration d'environ 1 % comparativement à celle de 2014.
Liquidités	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles se situant entre 1,0 milliard \$ et 1,4 milliard \$.
	Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 1,0 milliard \$.
Livraisons	Livraisons d'environ 210 avions.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs à la page suivante.

Bombardier Avions commerciaux

Prévisions 2015⁽¹⁾	
Rentabilité	RAII négatif d'environ 200 millions \$, compte tenu de l'incidence dilutive des premières années de production d'avions du programme <i>CSeries</i> ⁽²⁾ .
Liquidités	Flux de trésorerie neutres liés aux activités opérationnelles. Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 900 millions \$.
Livraisons	Livraisons d'environ 80 avions.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs à la page ci-après.

⁽²⁾ Tient compte de l'incidence dilutive du programme *CSeries*, notamment la dépréciation des stocks à leur valeur de réalisation nette. Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion entraînent des coûts plus élevés et leurs prix de vente sont habituellement moins élevés que ceux des unités produites ultérieurement dans le cycle de vie du programme.

Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie

Prévisions 2015⁽¹⁾	
Rentabilité	Marge RAI d'environ 4 %.
Liquidités	Flux de trésorerie neutres liés aux activités opérationnelles. Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 100 millions \$ en 2015.
Revenus	Revenus d'environ 1,8 milliard \$, surtout de contrats internes avec les segments des avions d'affaires et des avions commerciaux.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs ci-après.

L'augmentation totale à 2,0 milliards \$ des additions nettes prévues aux immobilisations corporelles et incorporelles en 2015, par rapport aux prévisions antérieures établies au rapport financier de 2013 se situant entre 1,2 milliard \$ et 1,5 milliard \$ est essentiellement attribuable à l'augmentation des additions prévues aux immobilisations incorporelles liées aux programmes d'avions *CSeries*, *Global 7000* et *Global 8000*, en partie contrebalancée par des additions moins élevées liées au programme *Learjet 85*, compte tenu de la décision de faire une pause dans ce programme d'avions.

Énoncés prospectifs :

Les énoncés prospectifs⁽²⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur :

- le carnet de commandes fermes actuel et les nouvelles commandes futures estimatives⁽³⁾;
- un volume de livraisons d'avions similaire et une augmentation des prix à l'exercice 2015 comparativement à ceux de l'exercice 2014;
- le déploiement et l'exécution continus des initiatives stratégiques liées à l'amélioration de la qualité et à la réduction des coûts;
- la capacité de respecter les dates de MES et les coûts prévus des programmes des nouveaux avions;
- la capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer la stratégie de développement de produits;
- la capacité du bassin de fournisseurs de soutenir les cadences de production prévues; et
- la stabilité des taux de change.

⁽²⁾ Se reporter aussi à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

⁽³⁾ Les prévisions de la demande sont fondées sur l'analyse des principaux indicateurs de marché, dont la croissance du PIB réel, la confiance de l'industrie, la création de richesse et la rentabilité de la clientèle de BA, l'utilisation des avions, les niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, les clauses de distance franchissable des conventions collectives de pilotes, les réglementations environnementales, la mondialisation du commerce, la demande de remplacement, les programmes des nouveaux avions, et les marchés non traditionnels et leur accessibilité. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché dans la section Industrie et conjoncture économique.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Solide potentiel à long terme

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

Le PIB réel mondial a augmenté de 2,6 % en 2014, soit une augmentation légèrement supérieure à celle de 2,5 % en 2013, mais moins élevée que l'augmentation prévue de 3,2 %. L'économie mondiale devrait progresser de 2,8 % en 2015⁽¹⁾.

Le PIB des É.-U., marché le plus important pour les avions d'affaires et avions commerciaux, devrait croître de 3,1 % en 2015, contre une croissance de 2,4 % en 2014. En Europe, le deuxième marché en importance de BA pour ce qui est des ventes, le PIB devrait croître de 1,8 % en 2015, contre une croissance de 1,4 % en 2014⁽¹⁾.

Dans les régions à fort potentiel de croissance pour l'aviation d'affaires et l'aviation commerciale, la Chine et l'Inde devraient connaître une croissance respective de 6,5 % et 6,7 % en 2015. L'économie de la CÉI devrait reculer de 2,2 %. En 2014, la Chine, l'Inde et la CÉI ont connu une croissance respective de leur PIB de 7,3 %, 5,9 % et 0,8 %⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Selon le rapport *Comparative World Overview* d'IHS Global Insight daté du 15 janvier 2015.

Avions d'affaires

Comme l'indique le tableau suivant, l'ensemble des indicateurs du marché des avions d'affaires sont positifs; toutefois, la catégorie des avions légers demeure au ralenti depuis le repli économique.

En 2014, BA estime que le niveau des commandes de l'industrie dans les catégories de marché où la Société livre concurrence a diminué de 15 % par rapport à l'année précédente. En 2014, l'industrie a connu une hausse de 6,4 % des livraisons et de 6,1 % des facturations dans ces catégories de marché par rapport à l'année précédente⁽¹⁾.

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

⁽¹⁾ Selon les estimations de BA et selon d'autres sources publiques.

Les indicateurs clés suivants sont utilisés pour assurer le suivi de la vigueur du marché de l'aviation d'affaires à court terme :

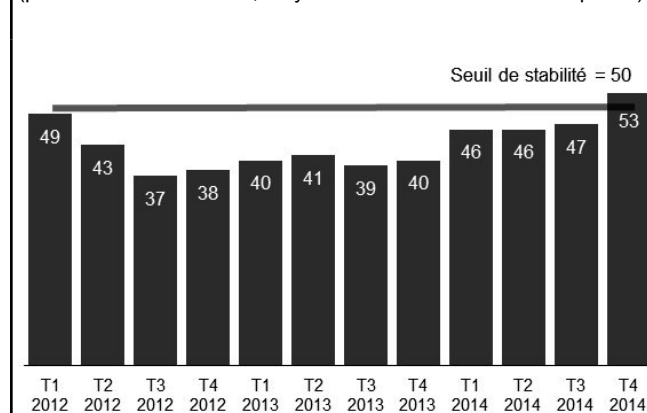
Indicateur	Situation actuelle	État
Confiance de l'industrie	L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires, qui mesure la confiance de l'industrie, a connu une hausse au cours des cinq derniers trimestres. Pour la première fois depuis plusieurs années, il se situait au-dessus du seuil de stabilité du marché au quatrième trimestre de 2014.	▲
Bénéfices des entreprises	Les bénéfices des entreprises aux É.-U. ont augmenté de 2,1 % pour atteindre 2,2 billions \$, un sommet sans précédent, pour les neuf premiers mois de 2014 ⁽¹⁾ , ce qui devrait se traduire par une demande future d'avions de la part des entreprises.	▲
Niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion	Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service a enregistré une tendance à la baisse au cours des dernières années, et s'est établi à 11,2 %. BA considère que ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la fourchette normale de l'ensemble du marché. Dans les catégories des avions légers et intermédiaires, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion a affiché une tendance à la baisse. Dans la catégorie des avions de grande taille, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion a augmenté pendant l'année en cours, mais il demeure en deçà de ce que Bombardier considère comme la fourchette normale pour l'ensemble du marché.	▲
Taux d'utilisation des avions	L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a augmenté de 2,8 % en 2014 par rapport à celle de 2013. L'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe a progressé de 2,3 % en 2014 par rapport à celle de 2013.	▲
Expéditions d'avions et facturations	Des augmentations de 6,4 % des livraisons d'avions d'affaires et de 6,1 % des facturations totales ont été enregistrées dans les catégories de marché d'avions d'affaires où BA livre concurrence en 2014 par rapport à celles de 2013 ⁽²⁾ .	▲

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

⁽¹⁾ Selon le Bureau of Economic Analysis des É.-U.

⁽²⁾ Selon les estimations de BA et selon d'autres sources publiques.

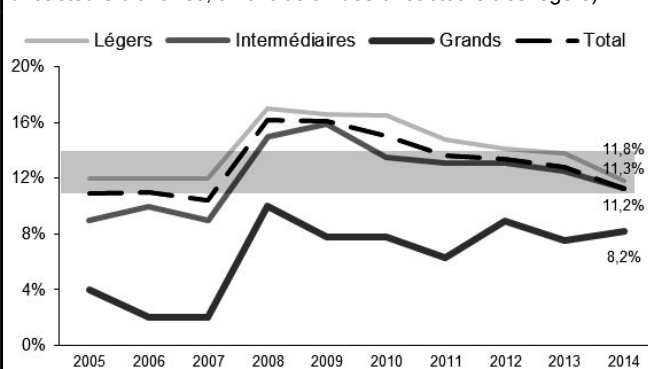
INDICE UBS DU MARCHÉ DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES⁽¹⁾
(pour les trimestres civils; moyenne sur une échelle de 100 points)



Source : UBS

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

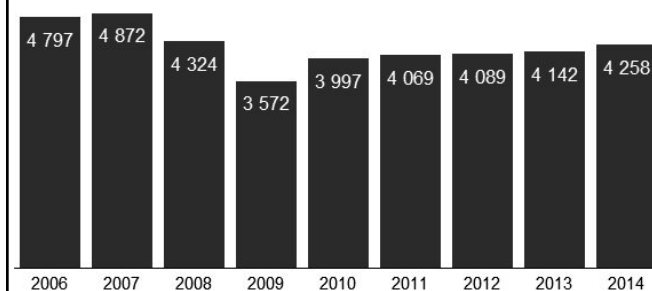
STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION
(pour les années civiles; en pourcentage de la flotte totale de biréacteurs d'affaires, à l'exclusion des biréacteurs très légers)



Sources : JETNET et Ascend Online

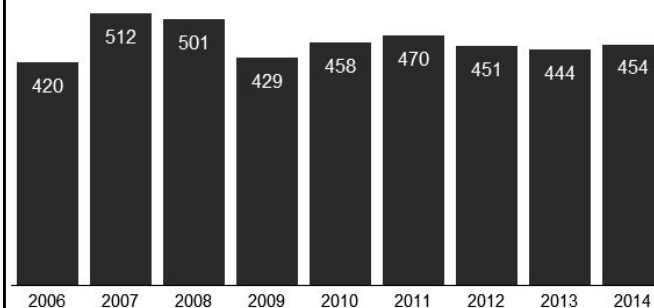
La zone ombragée indique ce que BA considère comme une fourchette normale de stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion disponibles à la vente, soit entre 11 % et 14 %.

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



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

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



Source : Eurocontrol

Perspectives à court terme

Malgré les tendances actuelles favorables des indicateurs clés susmentionnés, le marché de l’aviation d’affaires tarde à profiter de la reprise du marché et BA prévoit que la catégorie des avions d’affaires légers demeurera faible à court terme.

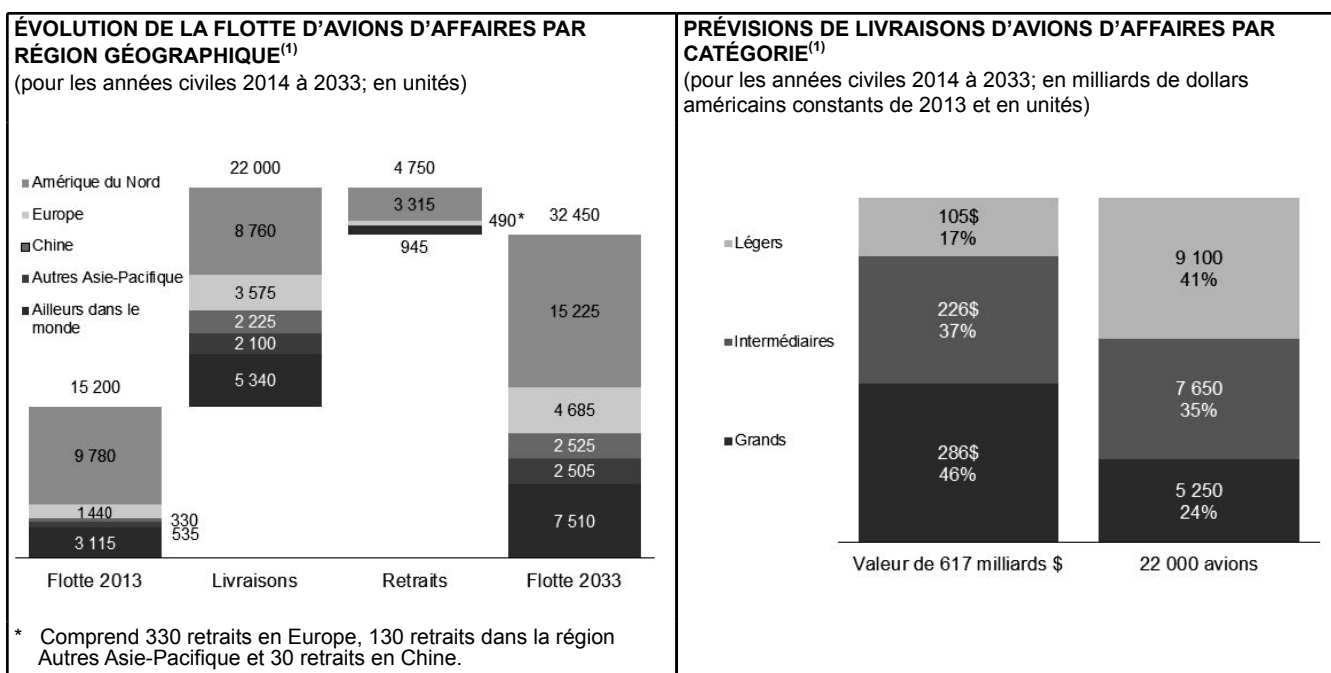
Perspectives à long terme

BA croit que les inducteurs de croissance à long terme pour le marché des biréacteurs d’affaires, tels que la croissance du PIB, la mondialisation du commerce, le remplacement de flottes, les programmes de nouveaux avions et la croissance dans les marchés non traditionnels, demeurent solides. La création soutenue de richesse sur les principaux marchés non traditionnels conjuguée au développement de l’infrastructure de l’aviation devraient accélérer considérablement l’utilisation des avions d’affaires en regard du niveau actuel d’utilisation.

Bombardier estime à 22 000 le nombre de livraisons dans les catégories des avions légers à grands au cours de la période de 20 ans allant de 2014 à 2033, évaluées à 617 milliards \$ en dollars américains constants de 2013⁽¹⁾. La flotte mondiale d’avions d’affaires devrait plus que doubler pour compter 32 450 avions à la fin de 2033, contre 15 200 avions à la fin de 2013. L’Amérique du Nord devrait recevoir le plus grand nombre de livraisons de biréacteurs d’affaires neufs au cours des 20 prochaines années avec 8760 avions, suivie par l’Europe avec 3575 avions. Il est à noter que la Chine deviendrait le troisième marché en importance pour les livraisons de biréacteurs d’affaires, avec 2225 livraisons entre 2014 et 2033. BA prévoit également que d’autres marchés de croissance clés des économies non traditionnelles recevront une part importante des livraisons de biréacteurs d’affaires au cours des 20 prochaines années⁽²⁾.

⁽¹⁾ La croissance moyenne du PIB mondial pour la période de 20 ans devrait se situer à environ 3,3 %.

⁽²⁾ Comme indiqué dans les prévisions de BA pour le marché des avions d’affaires publiées en juillet 2014 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.



⁽¹⁾ Comme indiqué dans les prévisions de BA pour le marché des avions d'affaires publiées en juillet 2014 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

Avions commerciaux

Le marché des avions commerciaux poursuit son essor. Le trafic-passagers et le rendement financier prévu des sociétés aériennes se sont améliorés en 2014, et les livraisons d'avions dans le segment des avions de 20 à 149 sièges de l'industrie ont augmenté de 17,6 % par rapport à l'année précédente⁽¹⁾. La conjoncture économique s'améliore aux É.-U., le principal marché pour les avions de Bombardier, et dans la plupart des économies émergentes, tandis que certains pays d'Europe continuent de tirer de l'arrière.

La performance financière des sociétés aériennes s'est améliorée dans toutes les régions au cours de l'année, surtout aux É.-U. à la suite de regroupements de sociétés aériennes⁽²⁾.

Les clauses de distance franchissable négociées entre les transporteurs à réseaux et leurs pilotes syndiqués sont une des contraintes importantes sur le marché, particulièrement en Amérique du Nord. Ces ententes contractuelles limitent l'utilisation, le nombre de sièges et le nombre d'avions régionaux volant pour le compte d'un transporteur à réseaux. L'assouplissement des contraintes définies par les clauses de distance franchissable stimule les commandes de grands avions régionaux. Au cours des 20 prochaines années, sur la base d'hypothèses fondées sur des données historiques, les clauses de distance franchissable devraient continuer d'évoluer, permettant l'exploitation d'avions régionaux de plus grande taille par les transporteurs régionaux. Cette évolution est menée par les objectifs des transporteurs à réseaux en matière de rentabilité et de couverture continue de leur réseau.

⁽¹⁾ Selon les estimations de BA d'après les données disponibles sur les livraisons d'avions selon Ascend et d'autres sources publiques.

⁽²⁾ D'après les prévisions pour 2014 de l'IATA dans son rapport de fin d'exercice 2014 *Economic Performance of the Airline Industry*.

Les indicateurs clés suivants servent à effectuer le suivi de la vigueur du marché de l'aviation commerciale à court terme :

Indicateur	Situation actuelle	État
Volumes de trafic-passagers	La demande d'avions neufs est surtout tributaire de la demande de transport aérien. Le trafic-passagers national et international prévu, mesuré par les revenus passagers-kilomètres (« RPK »), a augmenté respectivement de 5,3 % et 6,1 % pour la période depuis le début de l'année jusqu'en novembre 2014, par rapport à la période correspondante de l'année précédente ⁽¹⁾ .	▲
	Les sociétés aériennes ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges de respectivement 80,7 % et 79,3 % depuis le début de l'année jusqu'en novembre 2014, comparativement aux coefficients respectivement de 80,0 % et 79,4 % pour la période correspondante de l'année précédente. Les augmentations continues du trafic au cours des derniers mois ont entraîné la hausse des coefficients d'occupation des sièges dans les marchés nationaux. Les rendements aux É.-U., définis comme la moyenne des revenus passagers par revenus passagers-kilomètres, ont légèrement augmenté en 2014 par rapport à ceux de 2013 ⁽¹⁾ .	▲
	En 2014, le trafic-passagers régional, mesuré par RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U. et de leurs affiliés, qui représente une partie importante du trafic aérien régional aux É.-U., le principal marché de BA, est demeuré essentiellement inchangé en regard de l'exercice 2013. Ces transporteurs ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 80,6 % depuis le début de l'année jusqu'en décembre 2014, en hausse par rapport à 79,0 % pour la période correspondante de l'année précédente.	▶ ▲
Prix du carburant	Il est difficile pour les sociétés aériennes de planifier lorsque le prix de l'une des plus importantes composantes de leurs coûts opérationnels demeure volatil. Le prix moyen annuel du pétrole brut Brent a diminué, passant de 106 \$ le baril en 2013 à 99 \$ le baril en 2014 ⁽²⁾ . Le prix du pétrole brut Brent a diminué considérablement au cours du dernier trimestre de l'exercice 2014 et, à la date du présent rapport, s'établissait à 56 \$ le baril. Bien que certaines sociétés aériennes puissent reporter leur décision de renouveler leur flotte, à court terme, cette baisse devrait favoriser une meilleure rentabilité des sociétés aériennes, procurant à ces dernières l'occasion de réinvestir dans leurs flottes. La volatilité élevée des prix du pétrole brut devrait résulter en une demande soutenue d'avions écoénergétiques.	▲
Rentabilité des sociétés aériennes	La performance financière des sociétés aériennes a continué de s'améliorer en 2014. Les profits anticipés des sociétés aériennes devraient totaliser 19,9 milliards \$ en 2014, une cinquième année d'affiliée de bénéfices nets positifs pour l'industrie. Les transporteurs aériens d'Amérique du Nord sont ceux qui devraient générer les profits en dollars et les marges bénéficiaires les plus élevés en raison d'une combinaison de la consolidation de l'industrie, d'une industrie plus efficace et d'une économie plus forte, suivis des transporteurs aériens de l'Asie-Pacifique. Les sociétés aériennes européennes devraient se classer au troisième rang sur le plan des profits nets, mais devraient avoir une marge bénéficiaire inférieure à celle des sociétés aériennes du Moyen-Orient, d'Amérique latine et de l'Asie-Pacifique. La performance financière des sociétés aériennes devrait croître pour atteindre des profits totaux de 25,0 milliards \$ en 2015 ⁽³⁾ .	▲

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

⁽¹⁾ D'après les rapports *Air Passenger Market Analysis* et *Airlines Financial Monitor* pour le mois de novembre 2014 de l'IATA.

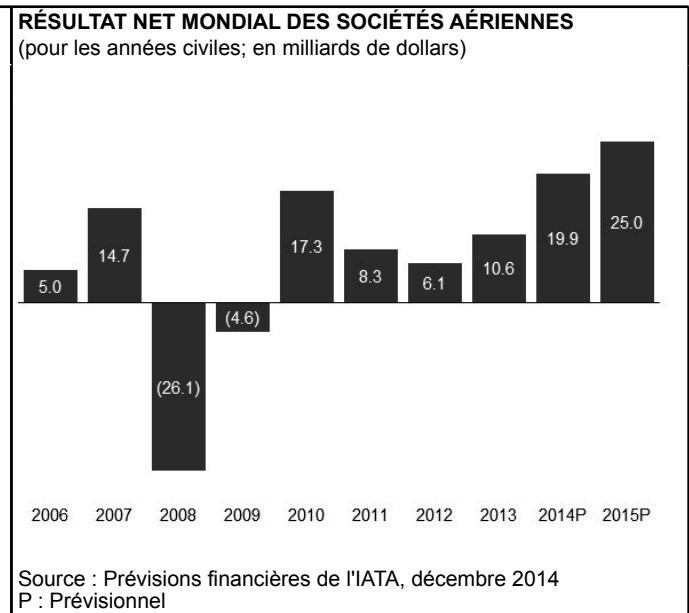
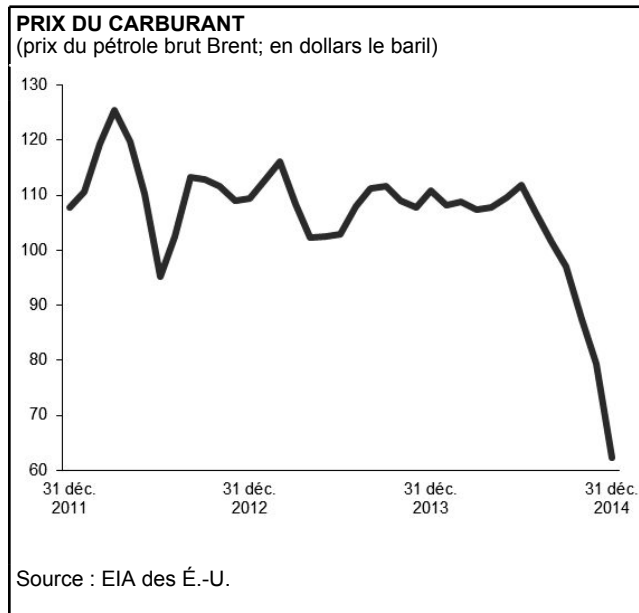
⁽²⁾ Selon le rapport *2014 Annual Energy Outlook* de l'Energy Information Administration (EIA) des É.-U.

⁽³⁾ D'après le rapport de fin d'exercice 2014 *Economic Performance of the Airline Industry* de l'IATA.

Indicateur	Situation actuelle	État
Réglementations environnementales	Les questions et les nouvelles réglementations environnementales devraient façonner de plus en plus l'industrie mondiale du transport aérien. Ces questions peuvent être regroupées en larges catégories ayant trait à la qualité de l'air à l'échelle locale, aux émissions des avions et au bruit ambiant. Tout au long de son histoire, l'industrie du transport aérien a constamment amélioré sa performance environnementale et devrait continuer de le faire. L'industrie du transport aérien s'est engagée à afficher une croissance neutre en carbone d'ici 2020 et une réduction de 50 % des émissions de carbone d'ici 2050 par rapport à leur niveau de 2005. L'application de nouvelles technologies à la conception d'avions devrait jouer un rôle important dans le respect de ces engagements et accélérer le retrait des anciens modèles à l'échelle mondiale ⁽¹⁾ .	▲
Expéditions d'avions	En 2014, 327 livraisons d'avions dans le segment des avions de 20 à 149 sièges ont été effectuées, soit une hausse de 17,6 % par rapport à 2013 ⁽²⁾ .	▲
Demande de remplacement	Bombardier estime que la plupart des avions commerciaux ont un cycle de vie de 15 à 30 ans. Environ 3600 avions représentant un pourcentage estimatif de 37 % de la flotte mondiale en service dans le segment des avions de 20 à 149 sièges avaient plus de 15 ans à la fin de 2014, par rapport à 3380 avions représentant un pourcentage de 34 % à la fin de 2013 ⁽³⁾ .	▲

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

- ⁽¹⁾ Selon les prévisions de BA pour le marché des avions commerciaux, publiées en juillet 2014 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.
- ⁽²⁾ Estimations de BA sur la base des données disponibles sur les livraisons d'avions selon Ascend et d'autres sources publiques.
- ⁽³⁾ D'après les données de la base de données d'Ascend sur les flottes. Les données comparatives ont été retraitées pour ne tenir compte que des avions passagers. Ces données excluent les avions en configuration classe affaires, navette d'entreprise, cargo, spécialisée ou de missions spéciales, ou les avions entreposés.



Perspectives à court terme

L'économie mondiale devrait croître de respectivement 2,8 %, 3,2 % et 3,3 % au cours des trois prochaines années⁽¹⁾. Par le passé, la demande de transport aérien s'est intensifiée et le nombre de nouvelles commandes a suivi lorsque l'économie mondiale s'est améliorée. BA croit que le segment de marché des avions régionaux de plus grande taille et des avions de grande ligne de plus petite taille devrait enregistrer une croissance en Amérique du Nord, tandis que les sociétés aériennes continueront de se concentrer sur l'optimisation de leur flotte, l'efficacité et la réduction des impacts environnementaux.

En Europe, le PIB ne devrait augmenter que de 1,8 % en 2015. Ainsi, BA ne prévoit guère de croissance de la demande d'avions régionaux en Europe en 2015. Pour 2016 et 2017, la croissance prévue est de 2,1 %⁽¹⁾. Les sociétés aériennes européennes devraient continuer de se concentrer sur la consolidation et la restructuration de leurs activités.

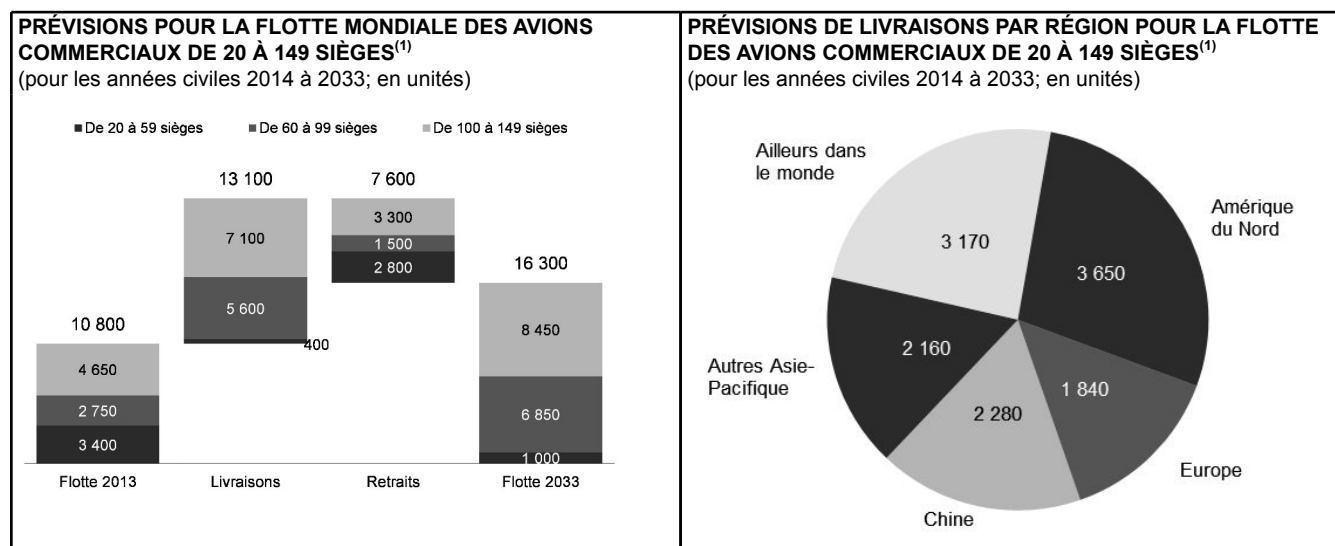
La corrélation marquée entre le trafic-passagers et la croissance économique des marchés non traditionnels devrait se traduire par une demande soutenue d'avions dans un avenir prochain. Cette demande devrait être satisfaite par une combinaison d'avions d'occasion et d'avions neufs.

⁽¹⁾ Selon le rapport *Comparative World Overview* d'IHS Global Insight daté du 15 janvier 2015.

Perspectives à long terme⁽¹⁾

Bombardier demeure confiante que la croissance économique soutenue devrait améliorer la demande de transport aérien durant les 20 prochaines années. Les perspectives financières des sociétés aériennes dans le monde s'améliorent en même temps que la croissance économique dans la plupart des régions.

BA estime que 13 100 avions neufs seront livrés dans le segment des avions commerciaux de 20 à 149 sièges pour la période de 20 ans allant de 2014 à 2033, évalués à 658 milliards \$ en dollars américains constants de 2013.



La plupart des livraisons d'avions neufs de 20 à 149 sièges sur les marchés de l'aviation développés, notamment l'Amérique du Nord, l'Europe, l'Océanie et l'Asie du Nord-Est (le Japon et la Corée du Sud) devraient servir à remplacer des flottes retirées du service.

⁽¹⁾ Selon les prévisions de BA pour le marché des avions commerciaux, publiées en juillet 2014 et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

Sur les marchés émergents, la demande de transport aérien augmente avec la croissance du PIB et l'expansion de la classe moyenne. Les industries du transport aérien des régions émergentes (Asie-Pacifique, Chine élargie, Inde, Amérique latine et CÉI) en sont à des stades divers de développement, mais auront tous besoin d'avions offrant différents nombres de sièges et différentes caractéristiques économiques d'exploitation pour répondre à la demande passagers. La croissance de la flotte générera la majorité des livraisons d'avions neufs de 20 à 149 sièges dans les régions émergentes.

Le marché des avions de 60 à 99 sièges devrait connaître une croissance importante pendant la période prévisionnelle avec une demande de livraison de 5600 avions, d'une valeur de 185 milliards \$. L'impartition de l'exploitation des avions régionaux à des transporteurs dotés de structures à faibles coûts, soit des sociétés aériennes régionales, reste au cœur des efforts d'optimisation des réseaux. En règle générale, les sociétés aériennes régionales agissent à titre de sous-traitants pour les grandes sociétés aériennes en amenant les passagers des petites villes vers les plaques tournantes des grandes sociétés aériennes, donnant ainsi à ces dernières un accès aux petites villes qu'il serait trop coûteux de desservir avec des avions de ligne plus grands. Les grands biréacteurs régionaux et biturbopropulseurs devraient devenir des outils de plus en plus importants pour la connectivité réseau. Une part de la croissance de la flotte dans ce segment devrait résulter de l'adoption par les sociétés aériennes d'avions plus grands et à plus grande capacité assise, à moindre coût par siège-kilomètre et dotés de cabines polyvalentes. Dans l'ensemble, la demande d'avions sur le marché des avions régionaux de 60 à 99 sièges devrait être répartie également entre les biturbopropulseurs et les biréacteurs.

Le segment des avions de 100 à 149 sièges devrait connaître la plus forte croissance, avec une demande de livraison de 7100 avions, d'une valeur de 465 milliards \$. Ce segment n'a pas été ciblé par des initiatives de développement d'avions depuis au moins une vingtaine d'années. L'arrivée d'avions de conception entièrement nouvelle dotés de nouvelles technologies et optimisés pour le segment des appareils de 100 à 149 sièges devrait accélérer l'obsolescence économique des avions des générations précédentes.

Service à la clientèle

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

Pour de l'information supplémentaire sur les installations de service de BA, se reporter à la présentation Profil, stratégie et marché de Bombardier disponible sur le site Web dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

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

Indicateurs du marché du service à la clientèle

Indicateur	Situation actuelle	État
Flotte en service	Le nombre d'avions commerciaux Bombardier en service est demeuré essentiellement inchangé en 2014 par rapport à 2013 avec environ 2210 avions. Le nombre d'avions d'affaires Bombardier en service a augmenté de 3,8 % en 2014 en regard de 2013 et s'est établi à plus de 4400 avions à la fin de 2014 ⁽¹⁾ .	▲
Taux d'utilisation des avions	Selon les estimations de BA, depuis le début de l'année jusqu'au 31 octobre 2014, le taux d'utilisation de la flotte d'avions commerciaux Bombardier, mesuré par le nombre moyen d'heures de vol par avion, a enregistré une diminution d'environ 1,0 % par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente, essentiellement attribuable au transfert d'avions d'une société aérienne à une autre pendant la restructuration de l'industrie du transport aérien aux É.-U. Le taux d'utilisation de la flotte d'avions d'affaires a augmenté de près de 2,0 % depuis le début de l'année jusqu'au 31 décembre 2014, par rapport à la période correspondante de l'année précédente.	▶
Âge moyen de la flotte	En général, plus l'âge d'un avion augmente, plus ses frais d'entretien directs sont élevés. Par conséquent, l'âge moyen des avions Bombardier devrait avoir une incidence sur la taille du marché de l'entretien. L'âge moyen des avions commerciaux Bombardier a légèrement augmenté en 2014 par rapport à celui de 2013. L'âge moyen des avions d'affaires Bombardier a très peu changé en 2014 par rapport à celui de 2013 ⁽¹⁾ .	▶

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

⁽¹⁾ D'après les données de la base de données d'Ascend sur les flottes.

Perspectives à court terme

Selon les indicateurs de marché précités, la demande de programmes de pièces de rechange et de services devrait croître. Bombardier continue de rechercher activement des endroits stratégiques pour son expansion afin de se rapprocher de ses clients, de raccourcir les délais de réponse et d'établir des relations plus solides dans le monde entier.

Par le passé, les É.-U. représentaient la plus importante part des livraisons d'avions d'affaires et d'avions commerciaux. Toutefois, la création de richesse et le développement de l'économie dans les marchés non traditionnels sont à l'origine du virage de la proportion d'avions d'affaires et d'avions commerciaux livrés à l'extérieur des É.-U. Ce virage de la demande influe sur la configuration géographique du réseau de soutien de BA. Dans les marchés non traditionnels, la stratégie vise à accroître la présence locale de la Société sur le marché du soutien à la clientèle et à tirer parti de tiers pour déployer la totalité de sa gamme de services.

Perspectives à long terme

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

Au cours des 10 prochaines années, les livraisons dans l'industrie des avions d'affaires devraient afficher les taux de croissance les plus élevés dans les économies émergentes comme la Chine et l'Inde. Cette demande croissante et l'offre de services de soutien à la clientèle de Bombardier devraient mener la croissance à l'extérieur des marchés traditionnels⁽¹⁾.

Un inducteur clé du marché de l'entretien, de la réparation et de la révision est l'utilisation des avions. La taille du marché des frais d'entretien, de réparation et de révision des avions commerciaux est supérieure à celle du marché des frais d'entretien, de réparation et de révision des avions d'affaires et de l'aviation générale en raison de l'utilisation beaucoup plus élevée des avions commerciaux. En ce qui concerne le marché des avions commerciaux, il était prévu que le marché des frais d'entretien, de réparation et de révision lié au transport aérien mondial s'élèverait à environ 58 milliards \$ en 2014 pour la flotte mondiale actuelle d'environ 23 000 avions, dont plus de 25 % sont des biturbopropulseurs et des biréacteurs régionaux. Le marché mondial des frais d'entretien, de réparation et de révision d'avions commerciaux devrait augmenter pour s'établir à environ 87 milliards \$ d'ici 2024, soit un taux de croissance annuel composé de 4,2 % sur dix ans. L'Amérique du Nord demeurera le marché principal pour les frais d'entretien, de réparation et de révision jusqu'en 2024, alors que l'Asie (soit l'Asie-Pacifique, la Chine et l'Inde combinés) devrait représenter la plus grande part du marché pour l'entretien, la réparation et la révision. La croissance variera selon les régions, et l'Inde et la Chine devraient enregistrer les taux de croissance les plus élevés. Les taux les moins élevés (inférieurs au taux de croissance annuel composé (TCAC) du marché pour l'entretien, la réparation et la révision de 4,2 %) devraient être enregistrés par les régions développées, comme l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest⁽²⁾.

⁽¹⁾ Comme indiqué dans les prévisions de BA pour le marché des avions d'affaires publiées en juillet 2014, et accessibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

⁽²⁾ Selon le rapport *Global MRO Market Economic Assessment Air Transport* publié en janvier 2014 par Team SAI.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Forte croissance des revenus

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Revenus				
Fabrication				
Avions d'affaires	2 038 \$	1 544 \$	5 744 \$	5 038 \$
Avions commerciaux	503	467	1 956	1 248
Autres	153	184	537	550
Total fabrication	2 694	2 195	8 237	6 836
Services ⁽¹⁾	419	508	1 619	1 897
Autres ⁽²⁾	213	170	643	652
Total des revenus	3 326	2 873	10 499	9 385
Coût des ventes	2 973	2 535	9 148	8 118
Marge brute	353	338	1 351	1 267
Charges de vente et d'administration	182	176	672	699
R et D	61	47	199	173
Autres charges ⁽³⁾	56	21	43	7
RAII avant éléments spéciaux⁽⁴⁾	54	94	437	388
Éléments spéciaux ⁽⁵⁾	1 357	1	1 432	(30)
RAII	(1 303)	93	(995)	418
Amortissement ⁽⁶⁾	88	74	301	267
Charge de dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽⁷⁾	1 266	—	1 266	—
RAIIA⁽⁴⁾	51 \$	167 \$	572 \$	685 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽⁴⁾	142 \$	168 \$	738 \$	655 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge brute	10,6 %	11,8 %	12,9 %	13,5 %
RAII avant éléments spéciaux	1,6 %	3,3 %	4,2 %	4,1 %
RAII	(39,2)%	3,2 %	(9,5)%	4,5 %
RAIIA avant éléments spéciaux	4,3 %	5,8 %	7,0 %	7,0 %
RAIIA	1,5 %	5,8 %	5,4 %	7,3 %

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Se reporter à la rubrique Éléments spéciaux ci-après.

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

⁽⁷⁾ Charge liée à la pause dans le programme *Learjet 85*. Se reporter à la rubrique Éléments spéciaux ci-après.

Revenus par région⁽¹⁾

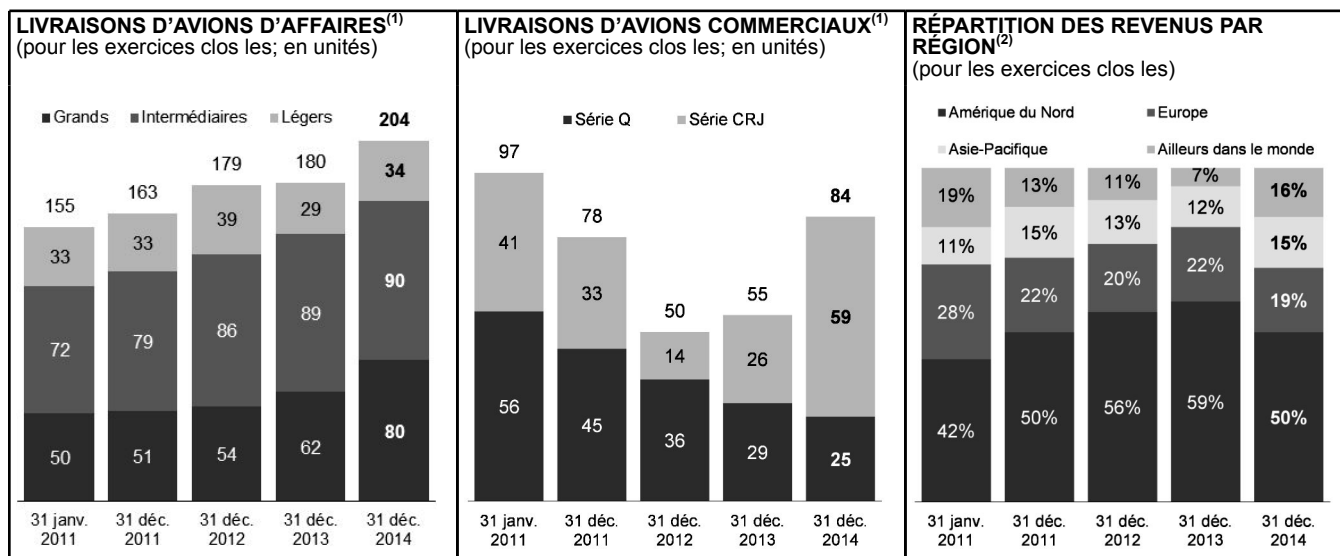
	Exercices clos les 31 décembre			
	2014		2013	
Amérique du Nord	5 215 \$	50 %	5 503 \$	59 %
Europe	1 959	19 %	2 036	22 %
Asie-Pacifique	1 620	15 %	1 170	12 %
Ailleurs dans le monde ⁽²⁾	1 705	16 %	676	7 %
	10 499 \$	100 %	9 385 \$	100 %

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

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

Nombre total de livraisons d'avions

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Avions d'affaires	78	60	204	180
Avions commerciaux	22	21	84	55
Avions amphibies	1	2	2	3
	101	83	290	238



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

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

Revenus de fabrication

L'augmentation de 499 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à l'accroissement des revenus tirés des avions d'affaires (494 millions \$).

L'augmentation de 1,4 milliard \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- l'accroissement des revenus tirés des avions commerciaux (708 millions \$), surtout attribuable à un plus grand nombre de livraisons de biréacteurs régionaux, en partie contrebalancé par le nombre moins élevé de livraisons de biturbopropulseurs; et
- l'accroissement des revenus tirés des avions d'affaires (706 millions \$), ce qui s'explique principalement par un plus grand nombre de livraisons dans toutes les catégories d'avions d'affaires et une combinaison favorable.

Revenus de services

La diminution de 89 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à la vente des activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol de Flexjet au quatrième trimestre de 2013 et au ralentissement des activités de soutien des produits.

La diminution de 278 millions \$ pour l'exercice est principalement attribuable à la vente des activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol de Flexjet au quatrième trimestre de 2013 et au ralentissement des activités de soutien des produits, en partie contrebalancés par l'accroissement des activités liées aux services de pièces et aux solutions d'avions spécialisés.

Autres revenus

L'augmentation de 43 millions \$ pour le trimestre est surtout attribuable au plus grand nombre de livraisons et à une combinaison favorable d'avions d'affaires d'occasion, en partie contrebalancés par un nombre moins élevé de livraisons d'avions commerciaux d'occasion et la vente des activités de Flexjet portant sur les parts en multipropriété d'avions d'occasion au quatrième trimestre de 2013.

La diminution de 9 millions \$ pour l'exercice est principalement attribuable à la vente des activités de Flexjet portant sur les parts en multipropriété d'avions d'occasion au quatrième trimestre de 2013, au nombre moins élevé de livraisons et à une combinaison défavorable d'avions commerciaux d'occasion, en partie contrebalancés par un plus grand nombre de livraisons et une combinaison favorable d'avions d'affaires d'occasion.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent les éléments qui ne reflètent pas, selon la direction, le rendement de base de la Société comme l'incidence des frais de restructuration, des charges de dépréciation importantes et leurs reprises, ainsi que d'autres éléments inhabituels importants.

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

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2014	2013	2014	2013
Pause du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	1	1 357 \$	— \$	1 357 \$	— \$
Charge de restructuration	2	—	—	85	—
Gains sur résolution de litiges	3	—	—	(10)	(31)
Dépréciation des stocks	4	—	24	—	24
Gain sur cession d'activités	5	—	(23)	—	(23)
		1 357 \$	1 \$	1 432 \$	(30) \$
Incidence sur le RAI (en pourcentage)		(40,8) %	(0,1) %	(13,7) %	0,4 %

1. Perte liée à la pause du programme d'avion *Learjet 85* annoncée en janvier 2015, constituée principalement d'une dépréciation de 1,3 milliard \$ liée à l'outillage du programme aéronautique connexe.
2. Les charges de restructuration pour l'exercice 2014 ont trait à :
 - une charge de 63 millions \$ liée à la réduction des effectifs de la Société d'environ 2000 postes, surtout au Canada, aux É.-U. et au R.-U., découlant de la nouvelle structure organisationnelle annoncée en juillet 2014; et
 - une charge de 22 millions \$ liée à la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014 d'environ 1700 employés, surtout au Canada et aux É.-U.
3. Les gains sur résolution de litiges représentent un gain de 10 millions \$ lié à la résolution en faveur de Bombardier d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec (31 millions \$ à l'exercice 2013).
4. La dépréciation de stocks à l'exercice 2013 est liée à un arrêt prolongé de la production du programme *Learjet 60 XR*.
5. Le gain sur cession d'activités se rapporte à la vente des actifs principaux et des passifs connexes des activités Flexjet de la Société réalisée en décembre 2013.

Marge RAI

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

- l'augmentation de la dépréciation des stocks à leur valeur de réalisation nette pour le programme d'avions *CSeries*⁽¹⁾;
- l'augmentation des autres charges, surtout en raison d'un écart négatif net des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle, en partie contrebalancée par l'écart positif net des autres actifs financiers; et
- l'accélération de la comptabilisation des revenus différés liés au programme de multipropriété au quatrième trimestre de l'exercice 2013.

En partie contrebalancées par :

- la combinaison des livraisons d'avions d'affaires; et
- la meilleure absorption des charges de vente et d'administration.

La marge RAI avant éléments spéciaux pour la période de douze mois a augmenté de 0,1 point de pourcentage essentiellement en raison :

- de la meilleure absorption de charges de vente et d'administration plus faibles;
- de l'augmentation des marges tirées des avions commerciaux, surtout attribuable à la combinaison d'avions; et
- des coûts engagés en dollars canadiens convertis à des taux de change moins élevés, compte tenu des positions de couverture.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation de la dépréciation des stocks à leur valeur de réalisation nette pour le programme d'avions *CSeries*⁽¹⁾;
- la combinaison des livraisons d'avions commerciaux par rapport aux livraisons d'avions d'affaires;
- l'augmentation des autres charges, surtout en raison d'un écart négatif net des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle;
- la baisse des prix de vente nets d'avions d'affaires; et
- l'accélération de la comptabilisation des revenus différés liés au programme de multipropriété au quatrième trimestre de l'exercice 2013.

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

Les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles ont en partie financé les investissements importants dans le développement de produits

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
RAII	(1 303) \$	93 \$	(995) \$	418 \$
Amortissement	88	74	301	267
Charge de dépréciation des immobilisations incorporelles	1 266	—	1 266	—
RAIIA	51	167	572	685
Autres éléments sans effet de trésorerie				
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	1	—	1	(1)
Charge (revenus) à base d'actions	1	(8)	1	5
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	—	—	2	—
Variation nette des soldes hors caisse	425	519	222	285
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	478	678	798	974
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(449)	(591)	(1 857)	(2 213)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽¹⁾	29 \$	87 \$	(1 059) \$	(1 239) \$

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

La diminution de 58 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- la diminution du RAIIA (116 millions \$) (voir les explications sur l'analyse des résultats susmentionnées); et
- l'écart négatif, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse (94 millions \$) (voir l'explication ci-après).

En partie contrebalancés par :

- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (142 millions \$).

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

- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (356 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- la baisse du RAIIA (113 millions \$) (voir les explications sur l'analyse des résultats susmentionnées); et
- l'écart net négatif par rapport à l'exercice précédent des soldes hors caisse (63 millions \$) (voir l'explication ci-après).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2014, les entrées de fonds de 425 millions \$ sont surtout attribuables à :

- la baisse des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, principalement pour les avions d'affaires;
- la baisse des stocks de produits finis, surtout en raison de la diminution des stocks d'avions d'affaires intermédiaires et légers, et de biturbopropulseurs;
- la hausse des provisions, liée surtout à la pause du programme *Learjet 85*; et
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

En partie contrebalancées par :

- la baisse des avances sur programmes aéronautiques, principalement pour les avions d'affaires.

Pour le trimestre clos le 31 décembre 2013, les entrées de fonds de 519 millions \$ étaient essentiellement attribuables à :

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

En partie contrebalancés par :

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2014, les entrées de fonds de 222 millions \$ sont surtout attribuables à :

- la diminution des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, surtout pour les avions d'affaires et les biréacteurs régionaux;
- la hausse des provisions, liée surtout à la pause du programme *Learjet 85*; et
- la diminution des stocks de produits finis, surtout dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires et les biréacteurs régionaux, compensée en partie par l'accroissement des stocks d'avions d'affaires d'occasion.

En partie contrebalancées par :

- la diminution des fournisseurs et autres créditeurs.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2013, les entrées de fonds de 285 millions \$ sont surtout attribuables à :

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

En partie contrebalancés par :

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

Investissements soutenus importants dans le développement de produits

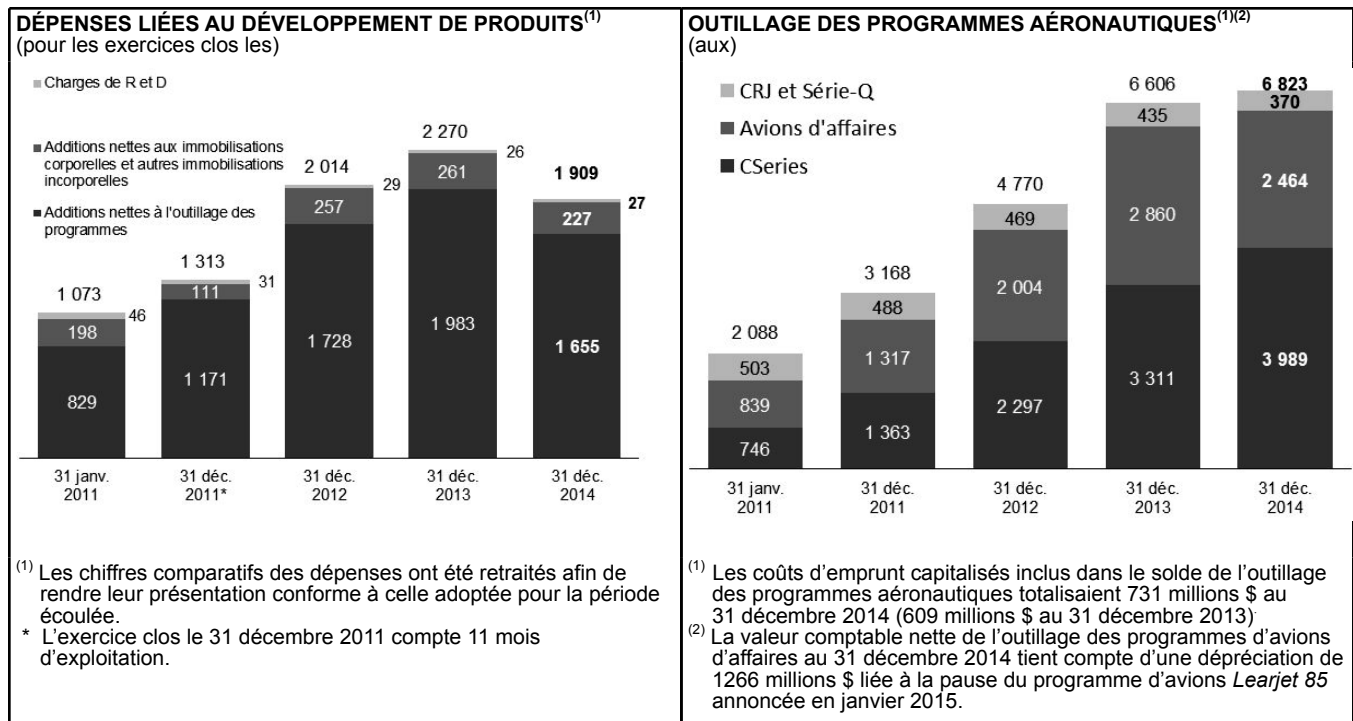
Investissements dans le développement de produits

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Outillage des programmes ⁽¹⁾	389 \$	490 \$	1 655 \$	1 983 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	5	5	27	26
	394 \$	495 \$	1 682 \$	2 009 \$
En pourcentage des revenus de fabrication	14,6 %	22,6 %	20,4 %	29,4 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 56 millions \$ et 172 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014 (respectivement 42 millions \$ et 147 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2013), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Les additions à l'outillage des programmes sont liées essentiellement au développement de la gamme d'avions *C-Series*, des programmes d'avions *Global 7000* et *Global 8000* et de l'avion *Learjet 85*.



D'ici la MES du programme d'avion *CS300*, l'outillage des programmes aéronautiques *C-Series* devrait augmenter d'environ 850 millions \$ relativement aux dépenses liées au développement et d'environ 225 millions \$ relativement aux coûts d'emprunt capitalisés. De plus, 325 millions \$ liés à l'acquisition de coûts de développement engagés par les fournisseurs de BA, payables au moment de la livraison future des avions, doivent être comptabilisés comme outillage des programmes aéronautiques à la MES de l'avion. Ce dernier montant est un élément sans effet de trésorerie et aura une incidence sur les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles dans les flux de trésorerie lorsque les paiements aux fournisseurs seront effectués à la livraison des avions.

Un processus d'examen approfondi est suivi, lequel commence avant même qu'un avion soit lancé, selon lequel tous les nouveaux programmes sont évalués par le Comité de stratégie du portefeuille d'avions (CSPA). Composé de représentants de toutes les fonctions clés concernées, le CSPA veille à l'harmonisation et au respect des engagements à tous les échelons de l'organisation. Entre autres choses, cet examen confirme la disponibilité des ressources humaines et financières, la mise au point des nouvelles technologies et leur disponibilité à des fins de fabrication, et la solidité globale de l'analyse de rentabilité en imposant des lignes directrices de plus en plus strictes à mesure que le lancement d'un programme approche. Ce processus est exécuté en même temps que sont franchies les étapes du Système d'ingénierie de Bombardier avant le lancement (définition conceptuelle et préparation du lancement) et prend fin avec l'approbation du conseil d'administration de Bombardier, moment où la capitalisation des dépenses engagées dans le développement de produits dans l'outillage des programmes débute normalement.

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

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

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

LES PROGRAMMES D'AVIONS CSERIES

Les programmes d'avions CS100 et CS300 sont à l'étape de la certification du produit. La certification de type de l'avion CS100 est prévue pour le deuxième semestre de 2015 et celle de l'avion CS300 devrait suivre environ six mois après. La MES de chacun de ces programmes devrait avoir lieu peu de temps après la date d'obtention de leur certification de type respective.

Production et essais	<p>Les quatre premiers FTV CS100 poursuivent leurs essais en vol.</p> <p>Le FTV5, doté d'un aménagement intérieur complet, a réussi le test d'évacuation d'urgence en présence de représentants de Transports Canada, de la Federal Aviation Administration (FAA) et de l'European Aviation Safety Agency (EASA). Le FTV5 devrait être confié à l'équipe d'essais en vol d'ici la fin du premier trimestre de 2015.</p> <p>De plus, le premier FTV CS300 a été confié à l'équipe d'essais en vol et se prépare pour son vol inaugural qui devrait avoir lieu d'ici la fin du premier trimestre de 2015. L'assemblage du deuxième FTV CS300 a débuté aux nouvelles installations d'assemblage final du programme CSeries à Mirabel.</p> <p>Bien que le centre d'essais en vol principal des avions CSeries demeure à Mirabel, BA tire parti des installations de Wichita pour des essais en vol qui demandent des conditions climatiques plus favorables de façon à accélérer ces activités.</p> <p>La plupart des essais de validation de consommation de carburant ont été réalisés et leurs résultats sont conformes aux attentes⁽¹⁾.</p> <p>Les essais statiques au sol, y compris l'ensemble des essais de base de certification en charge ultime, ont aussi été réalisés avec succès. Les essais de fatigue sur la plateforme de véhicule d'essai complet et sur la plateforme d'ailes avancent comme prévu.</p> <p>Les résultats de performance initiaux des essais au sol, des essais en vol et des essais structuraux de l'avion sont conformes aux attentes. Les résultats obtenus à ce jour confirment que les programmes de développement d'avions sont en bonne voie d'atteindre leurs principaux objectifs de performance⁽¹⁾.</p> <p>L'assemblage des premiers avions de série CS100 se poursuit aux installations d'assemblage final du programme CSeries de Mirabel.</p>
----------------------	---

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

LE PROGRAMME D'AVION LEARJET 85

La catégorie des avions d'affaires légers est demeurée faible depuis le repli économique. En raison de la faible demande du marché dans cette catégorie, Bombardier a annoncé en janvier 2015 sa décision de faire une pause dans le programme *Learjet 85* et ses essais en vol.

Bombardier croit que le programme *Learjet 85* répond aux besoins particuliers du marché et qu'il possède un potentiel de marché à long terme. La Société continue de surveiller le marché des avions légers et agira en conséquence.

LES PROGRAMMES D'AVIONS GLOBAL 7000 ET GLOBAL 8000

Le programme de développement est à l'étape de lancement de la définition du produit et l'assemblage du premier FTV progresse. À l'avenir, la Société fournira des mises à jour du programme de développement, dont la MES, dès que des étapes importantes auront été atteintes.

Production et essais	<p>Le développement progresse comme prévu, la majorité des plans de production ayant déjà été approuvés. La fabrication et la mise à l'essai, par les équipes d'essais expérimentaux et d'essais au sol, des différents bancs d'essai au sol qui devraient être utilisés tout au long du développement et de la certification de l'avion progressent.</p>
Fournisseurs	<p>Les principaux fournisseurs de composants structuraux, tant internes qu'externes, ont commencé l'assemblage des composants des autres FTV et de la plateforme d'essai statique de cellule complète (CAST).</p> <p>Les bancs d'essai importants à l'échelle du système ont été mis en service et divers tests aux fins du développement des systèmes et de la certification sont en cours.</p> <p>Le développement du moteur progresse et les résultats des essais au sol sont conformes aux attentes de GE Aviation. Les essais en vol du moteur ont débuté sur le banc d'essai volant de GE Aviation.</p>

LE PROGRAMME D'AVION CHALLENGER 650

Le programme d'avion *Challenger 650* en est à l'étape de certification du produit et progresse vers une MES au deuxième semestre de 2015.

Production et essais	<p>Le programme d'avion <i>Challenger 650</i>, modèle évolué de l'avion <i>Challenger 605</i>, a été lancé en octobre 2014. Un avion <i>Challenger 605</i> équipé d'une suite avionique évoluée est utilisé pour effectuer des tests de certification.</p>
----------------------	--

Augmentation des livraisons d'avions d'affaires

Livraisons d'avions d'affaires

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Légers				
<i>Learjet 70/75 et Learjet 40 XR/45 XR</i>	18	18	33	19
<i>Learjet 60 XR</i>	—	2	1	10
Intermédiaires				
<i>Challenger 300/350</i>	19	13	54	55
<i>Challenger 605</i>	16	8	36	32
<i>Série Challenger 800</i>	—	2	—	2
Grands				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	25	17	80	62
	78	60	204	180

Au cours du trimestre, le nombre de livraisons d'avions d'affaires a augmenté de 30 % comparativement à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, du fait surtout de l'augmentation des livraisons d'avions d'affaires intermédiaires et grands. Au cours de la période de douze mois close le 31 décembre 2014, le nombre de livraisons d'avions d'affaires légers et grands a augmenté. L'augmentation du nombre de livraisons dans la catégorie d'avions d'affaires légers est surtout attribuable à la transition aux avions *Learjet 70* et *Learjet 75*, qui a eu une incidence négative sur les livraisons d'avions *Learjet* au cours de l'exercice précédent, contrebalancée par un nombre moins élevé de livraisons d'avions *Learjet 60 XR* à l'exercice 2014 comparativement à l'exercice précédent.

À l'exercice 2014, la part de marché de BA en fonction des revenus s'élevait à 37 % du marché global sur lequel la Société livre concurrence, et sa part de marché en fonction des unités livrées s'est élevée à 34 %. BA a été le leader du marché au chapitre du nombre d'unités livrées et deuxième au chapitre des revenus. En comparaison, ses parts de marché en fonction des revenus et des unités livrées s'élevaient respectivement à 33 % et 32 % à l'exercice 2013. En 2013, BA était aussi le leader du marché au chapitre du nombre d'unités livrées et deuxième au chapitre des revenus⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Selon les estimations de BA et selon d'autres sources publiques.

Hausse importante des livraisons d'avions commerciaux

Livraisons d'avions commerciaux

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700 NextGen</i>	1	—	7	1
<i>CRJ900 NextGen</i>	13	11	48	18
<i>CRJ1000 NextGen</i>	—	—	4	7
Biturbopropulseurs				
<i>Q400 NextGen</i>	8	10	25	29
	22	21	84	55

Le nombre de livraisons d'avions commerciaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 a augmenté par rapport à l'exercice précédent, en raison surtout des livraisons d'avions *CRJ900 NextGen* liées aux commandes importantes de Delta Air Lines, Inc. et d'American Airlines Group Inc. placées respectivement en décembre 2012 et décembre 2013.

Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2014, BA a obtenu 27 % de parts du marché en fonction des unités livrées dans le segment des avions de 20 à 99 sièges. En comparaison, sa part de marché s'est élevée à 31 % pour la période de trois ans close le 31 décembre 2013⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Estimations de BA d'après les données disponibles sur les livraisons d'avions d'Ascend et selon d'autres sources publiques.

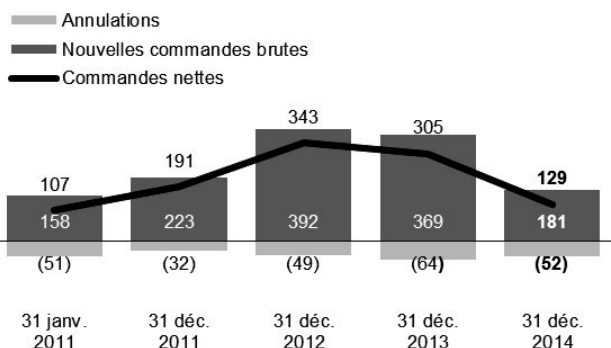
Nouvelles commandes

Total des commandes nettes d'avions

(en unités)	31 décembre 2014			31 décembre 2013		
	Commandes brutes	Annulations	Commandes nettes	Commandes brutes	Annulations	Commandes nettes
Quatrièmes trimestres clos les						
Avions d'affaires	49	(17)	32	231	(23)	208
Avions commerciaux	32	—	32	42	—	42
Avions amphibies	3	—	3	2	—	2
	84	(17)	67	275	(23)	252
Exercices clos les						
Avions d'affaires	181	(52)	129	369	(64)	305
Avions commerciaux	149	(1)	148	92	(11)	81
Avions amphibies	5	—	5	2	—	2
	335	(53)	282	463	(75)	388

Avions d'affaires

COMMANDES BRUTES/NETTES D'AVIONS D'AFFAIRES⁽¹⁾
(pour les exercices clos les; les commandes brutes excluent les swaps)



⁽¹⁾ L'exercice clos le 31 décembre 2011 comprend 11 mois de résultats.

Le nombre élevé de nouvelles commandes d'avions d'affaires au cours des exercices 2011 à 2013 reflète les commandes portant sur un nombre important d'avions signées avec NetJets Inc., Flexjet, LLC ainsi qu'avec Vistajet et divers clients préférant garder l'anonymat.

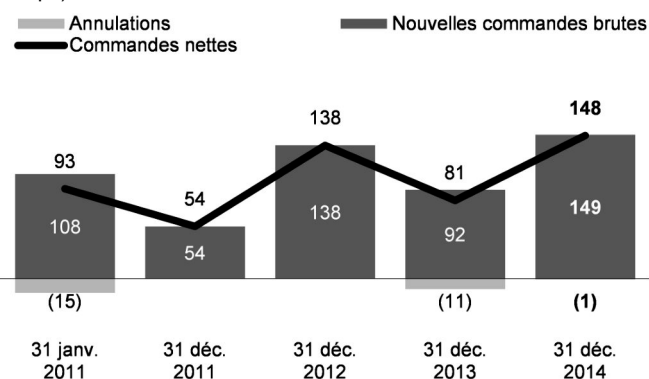
Avions commerciaux

Commandes nettes d'avions commerciaux

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Biréacteurs régionaux				
CRJ700 NextGen	—	—	1	2
CRJ900 NextGen	25	33	45	25
CRJ1000 NextGen	—	—	—	3
Biréacteurs commerciaux				
CS100	—	—	—	(3)
CS300	—	5	61	37
Biturbopropulseurs				
Q400 NextGen	7	4	41	17
	32	42	148	81

Le nombre de commandes a considérablement augmenté dans tous les segments d'avions commerciaux au cours de la période de douze mois close le 31 décembre 2014.

COMMANDES BRUTES/NETTES D'AVIONS COMMERCIAUX⁽¹⁾
(pour les exercices clos les; les commandes brutes excluent les swaps)



⁽¹⁾ L'exercice clos le 31 décembre 2011 comprend 11 mois de résultats.

Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2014 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾	Options ⁽²⁾
Quatrième trimestre			
American Airlines, Inc. (É.-U.) ⁽³⁾	24 <i>CRJ900 NextGen</i>	1 140 \$	—
GE Capital Aviation Services (É.-U.)	5 <i>Q400 NextGen</i>	160 \$	10 <i>Q400 NextGen</i>
Troisième trimestre			
Macquarie AirFinance (Australie)	40 <i>CS300</i>	3 140 \$	10 <i>CS300</i>
Client préférant garder l'anonymat	5 <i>Q400 NextGen</i>	168 \$	—
WestJet Encore Ltd. (Canada) ⁽³⁾	5 <i>Q400 NextGen</i>	167 \$	—
Deuxième trimestre			
China Express Airlines (Chine)	16 <i>CRJ900 NextGen</i>	727 \$	8 <i>CRJ900 NextGen</i>
Premier trimestre			
Al Qahtani Aviation Company (Royaume d'Arabie saoudite)	16 <i>CS300</i>	1 210 \$	10 <i>CS300</i>

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

⁽²⁾ Non incluses dans le carnet de commandes.

⁽³⁾ Ces transactions résultent de la conversion d'options en commandes fermes.

Après la fin de l'exercice, la commande ferme importante suivante, qui n'était pas incluse dans le total du carnet de commandes au 31 décembre 2014, a été signée :

- Une entente d'achat ferme visant 13 avions *Q400 NextGen*, assortie d'options visant dix autres avions, a été conclue avec Chorus Aviation Inc. (« Chorus »), société mère de Jazz Aviation LP (« Jazz »). Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à environ 424 millions \$. Chorus et Jazz sont le client et l'exploitant de lancement pour le programme d'entretien prolongé des avions *Dash 8-300* – une première dans l'industrie – qui prolongera la vie du biturbopropulseur *Dash 8-300* à 120 000 cycles de vol, comparativement aux 80 000 cycles de vol originaux.

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons et carnet de commandes

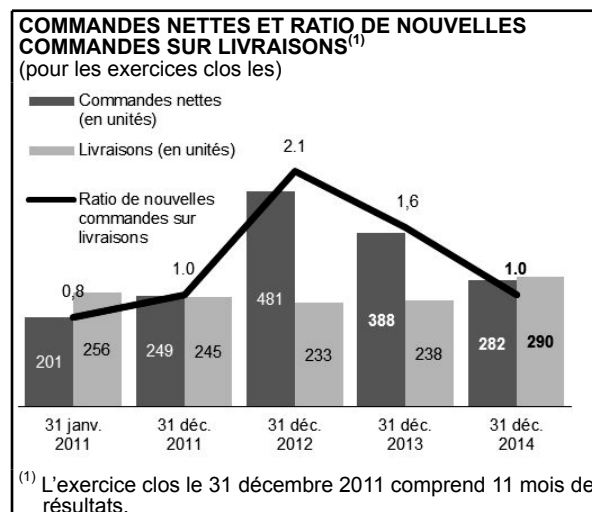
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Avions d'affaires	0,4	3,5	0,6	1,7
Avions commerciaux	1,5	2,0	1,8	1,5
Total	0,7	3,0	1,0	1,6

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

Pour les périodes de trois et de douze mois closes le 31 décembre 2014, les ratios de nouvelles commandes sur livraisons d'avions d'affaires reflètent un nombre de nouvelles commandes inférieur au nombre de livraisons.

Le ratio de nouvelles commandes sur livraisons d'avions commerciaux pour le quatrième trimestre de 2014 reflète une nouvelle commande importante d'avions *CRJ900 NextGen*, tandis que le ratio de nouvelles commandes sur livraisons pour la période de douze mois close le 31 décembre 2014 reflète une importante nouvelle commande d'avions *CS300* et un nombre de commandes supérieur au nombre de livraisons de biturbopropulseurs, en partie contrebalancés par un nombre de commandes inférieur au nombre de livraisons de biréacteurs régionaux.



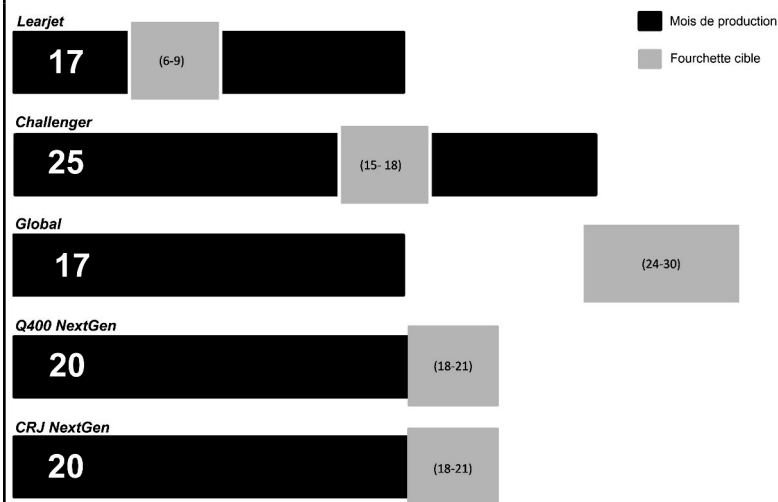
Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Programmes d'avions	33,4 \$	33,9 \$
Ententes à long terme de maintenance et de soutien des pièces de rechange	2,8	2,9
Formation à l'aviation militaire ⁽¹⁾	0,4	0,5
	36,6 \$	37,3 \$

⁽¹⁾ Le 26 janvier 2015, Bombardier a annoncé avoir conclu une entente définitive pour la vente de ses activités de formation à l'aviation militaire (MAT) à CAE Inc.

La baisse du carnet de commandes au 31 décembre 2014 tient compte d'un nombre de nouvelles commandes inférieur au nombre de livraisons d'avions d'affaires, contrebalancé en partie par les nouvelles commandes d'avions de la gamme *C-Series*. 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.

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



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

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	31 décembre 2014		31 décembre 2013		Aux
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options	
Biréacteurs régionaux					
<i>CRJ700 NextGen</i>	10	—	16	-	
<i>CRJ900 NextGen</i>	57	56	60	73	
<i>CRJ1000 NextGen</i>	31	22	35	22	
Biréacteurs commerciaux					
<i>CS100</i>	63 ⁽¹⁾	49	63 ⁽²⁾	49	
<i>CS300</i>	180 ⁽¹⁾	113	119 ⁽²⁾	93	
Biturbopropulseurs					
<i>Q400 NextGen</i>	42	94	26	90	
	383	334	319	327	

⁽¹⁾ Le total de 243 commandes comprend 86 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *CSeries*.

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

Le carnet de commandes fermes d'avions *CSeries* est composé de 243 avions commandés par 14 clients dans 13 pays au 31 décembre 2014. À la date de publication du présent rapport, des commandes fermes et autres ententes⁽¹⁾ ont été signées visant 563 avions *CSeries* avec 21 clients dans 18 pays, dont des commandes fermes visant 243 appareils.

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

Croissance soutenue de la présence mondiale

Au cours du troisième trimestre, les nouvelles installations de fabrication à Casablanca, au Maroc, ont commencé à fabriquer et à livrer des composants.

En 2014, le réseau de service à la clientèle à l'échelle mondiale a continué de s'étendre, grâce à l'ouverture de nouveaux établissements de soutien afin de mieux servir les clients. Bombardier a ajouté sept établissements de service pour fournir du soutien aux clients d'avions d'affaires et quatre établissements ont été ajoutés au réseau de soutien aux clients d'avions commerciaux.

Effectifs – structure plus légère et agilité accrue

Nombre total d'employés

	Aux	
	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Permanents ⁽¹⁾	30 300	32 400
Contractuels	3 800	5 300
	34 100	37 700
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	49 %	47 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

Les effectifs au 31 décembre 2014 étaient d'environ 10 % inférieurs à ceux un an plus tôt. Cela découle des réductions d'effectifs totalisant environ 3700 employés annoncées au cours de l'exercice, dont environ 2000 employés (visant surtout des postes indirects) par suite de la nouvelle structure organisationnelle annoncée le 23 juillet 2014.

Le nombre total d'employés qui figure dans le tableau ci-dessus ne reflète pas la réduction prévue des effectifs d'environ 1000 employés liée à la pause du programme d'avion *Learjet 85*. Cette réduction sera effectuée au cours de l'exercice 2015.

Principales conventions collectives

Emplacement	Syndicat	Nombre approximatif d'employés permanents couverts au 31 décembre 2014	Expiration de la convention collective actuelle
Montréal	Section locale 712 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale	4 600	28 novembre 2014 ⁽¹⁾
Belfast	Unite the Union and General Machinists & Boilermakers	4 100	24 janvier 2016
Toronto	Unifor – Sections locales 112 et 673	2 300	22 juin 2015
Centre de finition des avions <i>Global</i> de Montréal	Unifor – Section locale 62	1 700	5 décembre 2016
Querétaro	Confederación de Trabajadores de México	1 100	30 avril 2015
Wichita	Section locale 639 de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale	650	9 octobre 2017

⁽¹⁾ À la date du présent rapport, les négociations sont en cours.

TRANSPORT

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

La direction croit que la présentation de certaines mesures de rendement non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs du rapport de gestion de mieux comprendre les résultats et les tendances connexes de BT et accroît la transparence et la clarté des résultats de base des activités. Le RAII avant éléments spéciaux et le RAIIA avant éléments spéciaux sont des mesures non conformes aux PCGR qui excluent des éléments qui ne reflètent pas le rendement de base d'après la direction. Par conséquent, ces mesures non conformes aux PCGR procurent une information plus transparente aux fins de l'analyse des résultats et améliorent la comparabilité des résultats d'une période à l'autre, tout en offrant une meilleure comparabilité avec les pairs.

		PAGE
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs connexes de rendement utilisés pour évaluer les progrès Les résultats financiers des cinq derniers exercices	76
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	Faits saillants de l'exercice à l'égard des résultats et des principaux événements	77
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Ce qui a été dit, ce qui a été fait et ce qui s'en vient Hypothèses et risques liés aux énoncés prospectifs	78
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur les activités	80
ANALYSE DES RÉSULTATS	Le rendement financier pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014 Commandes, carnet de commandes et effectifs	84

Pour de l'information supplémentaire sur les produits et la stratégie de BT ainsi que sur l'industrie du rail et son marché, se reporter à la présentation Profil, stratégie et marché de Bombardier disponible sur le site Web dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

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

En 2014, la rémunération incitative des employés de BT était liée à l'atteinte de résultats cibles, fondés sur le RAI avant éléments spéciaux, les flux de trésorerie disponibles et l'engagement des employés.

Sommaire des cinq derniers exercices

Pour les exercices clos les et aux	31 décembre 2014	31 décembre 2013	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 janvier 2011
Revenus					
Matériel roulant	6 330 \$	5 511 \$	5 071 \$	6 412 \$	5 991 \$
Services	1 717	1 596	1 437	1 409	1 308
Systèmes et signalisation	1 565	1 659	1 278	1 489	1 390
	9 612 \$	8 766 \$	7 786 \$	9 310 \$	8 689 \$
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	12,6 \$	8,8 \$	9,2 \$	9,5 \$	13,9 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,3	1,0	1,2	1,0	1,6
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	32,5 \$	32,4 \$	32,0 \$	30,1 \$	31,5 \$
RAI	429 \$	505 \$	276 \$	675 \$	652 \$
Marge RAI	4,5 %	5,8 %	3,5 %	7,3 %	7,5 %
RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾⁽²⁾	486 \$	505 \$	439 \$	675 \$	652 \$
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾⁽²⁾	5,1 %	5,8 %	5,6 %	7,3 %	7,5 %
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽¹⁾	122 \$	668 \$	488 \$	(296) \$	586 \$
Nombre d'employés ⁽³⁾	39 700	38 500	36 000	36 200	34 900

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

⁽²⁾ Se reporter à la rubrique Analyse des résultats pour plus de détails sur les éléments spéciaux comptabilisés au cours de l'exercice 2014. Les éléments spéciaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 comportent des frais de restructuration de 119 millions \$ liés à la fermeture d'une usine à Aachen, en Allemagne, et à la réduction du personnel direct et indirect d'environ 1200 employés à l'échelle mondiale; une perte de couverture de change de 25 millions \$; et une perte de 19 millions \$ liée à des inondations dans le New Jersey, aux É.-U.

⁽³⁾ Y compris les employés contractuels et les employés inactifs.

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Hausse des revenus et solide carnet de commandes

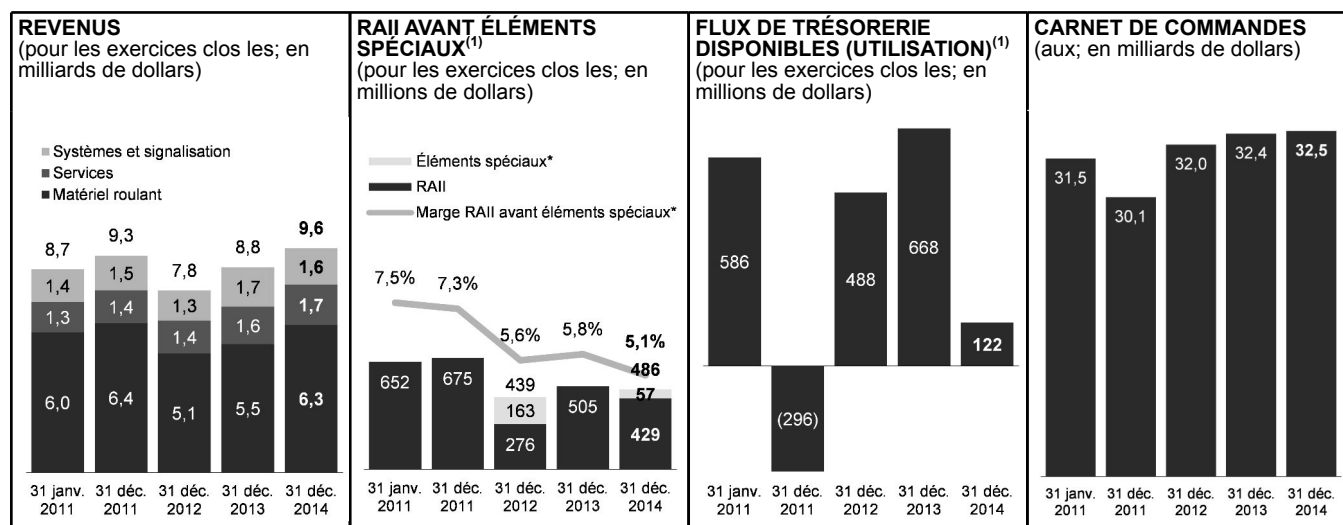
REVENUS	MARGE RAII AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX ⁽¹⁾	FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES ⁽¹⁾	NOUVELLES COMMANDES	CARNET DE COMMANDES
9,6 milliards \$	5,1 %	122 millions \$	12,6 milliards \$	32,5 milliards \$

RÉSULTATS

Aux 31 décembre et pour les exercices clos à cette date	2014	2013	Écart
Revenus	9 612 \$	8 766 \$	9,7 %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	12,6 \$	8,8 \$	43,2 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,3	1,0	ins
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	32,5 \$	32,4 \$	0,3 %
RAII	429 \$	505 \$	(15,0) %
Marge RAII	4,5 %	5,8 %	-130 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	486 \$	505 \$	(3,8) %
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	5,1 %	5,8 %	-70 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	602 \$	629 \$	(4,3) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	6,3 %	7,2 %	-90 pdb
Flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	122 \$	668 \$	(81,7) %

ins : information non significative

pdb : points de base



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

* Voir le sommaire des cinq derniers exercices à la page précédente et la rubrique Analyse des résultats pour plus de détails sur les éléments spéciaux.

PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS

- Nouvelles commandes solides totalisant 12,6 milliards \$ pour l'exercice, portant le carnet de commandes à 32,5 milliards \$ qui comprenait des contrats d'une valeur de 2,7 milliards \$ avec l'État du Queensland en Australie, pour des rames automotrices électriques et des services d'entretien de parc; 2,1 milliards \$ avec Transport for London, du R.-U., pour des trains *AVENTRA* et des services d'entretien de parc pour le projet London Crossrail; et 1,2 milliard \$ avec Transnet Freight Rail, en Afrique du Sud, pour des locomotives *TRAXX*.
- En juillet 2014, BT a annoncé des mesures additionnelles de réduction des coûts dans le cadre des initiatives de réorganisation. Ces mesures comprennent la réduction des postes directs et indirects d'environ 900 employés à l'échelle mondiale, des économies de coûts non liés aux produits, et un gel généralisé de l'embauche pour toutes les fonctions indirectes. Une charge de restructuration de 57 millions \$ liée à la réduction des effectifs a été comptabilisée à titre d'élément spécial au troisième trimestre.
- En août 2014, le nouveau système *INNOVIA* Monorail 300 de São Paulo a été mis en service commercial. La ligne transporterait plus d'un demi-million de passagers par jour, le long du secteur Est de São Paulo.
- En novembre 2014, BT a annoncé avoir signé une entente avec CSR Puzhen Co. Ltd (CSR Puzhen) pour créer une coentreprise visant à développer et à fabriquer des véhicules *INNOVIA* pour les systèmes de transport urbain et aéroportuaire, témoignant ainsi du sérieux engagement des deux parties à développer un partenariat industriel à long terme afin de répondre au besoin de la Chine en matière de transport urbain et aéroportuaire.
- Après la fin de l'exercice, soit le 30 janvier 2015, le train à très grande vitesse *ZEFIRO* 380 a obtenu l'homologation en Chine. Bombardier-Sifang Transportation, une entité chinoise dans laquelle Bombardier détient une participation de 50 pour cent, devrait commencer les livraisons au cours du premier trimestre de 2015.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Performances 2014

	Prévisions 2014	Performances 2014
Rentabilité	Bien qu'une marge RAIL de 8 % demeure l'objectif, la direction prévoit une marge RAIL d'environ 6 % en 2014, alors que BT se concentre sur l'amélioration de l'exécution des contrats.	RAIL avant éléments spéciaux ⁽¹⁾ de 5,1 %.
Liquidités	Maintenir de façon générale l'alignement des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾ sur le RAIL, bien qu'ils puissent varier considérablement d'un trimestre à l'autre.	Flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾ de 122 millions \$.
Croissance et nouvelles commandes	À l'exclusion de l'incidence des taux de change, les revenus en 2014 devraient être plus élevés qu'en 2013, avec une croissance d'environ 5 %.	Croissance des revenus de 9,7 % compte non tenu de l'incidence des taux de change.
	Pour l'exercice 2014, la direction s'attend à un ratio de nouvelles commandes sur revenus supérieur à 1,0.	Ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,3.

Le RAIL avant éléments spéciaux⁽¹⁾ est inférieur aux prévisions de BT et cela est essentiellement attribuable à la révision des hypothèses d'indexation pour certains contrats, surtout de matériel roulant, ayant eu une incidence sur les estimations de revenus futurs et ayant entraîné un ajustement de rattrapage pour refléter des marges moins élevées découlant des contrats sur les revenus déjà comptabilisés.

Les flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ sont inférieurs aux prévisions de BT et cela est essentiellement attribuable au profil différent des flux de trésorerie de certains contrats et à un niveau moins élevé d'avances sur options liées à des accords-cadres.

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

Prévisions 2015

	Prévisions 2015 ⁽¹⁾
Rentabilité	Légère amélioration de la marge RAll par rapport à celle de 2014.
Liquidités	Amélioration des flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾ par rapport à ceux de 2014, même s'ils devraient demeurer inférieurs au RAll.
Croissance et nouvelles commandes	À l'exclusion de l'incidence des taux de change, les revenus en 2015 devraient être plus élevés qu'en 2014, avec une croissance inférieure à 5 %.
	Ratio de nouvelles commandes sur revenus de plus de 1,0.

Une légère amélioration de la marge RAll est prévue en 2015 par rapport à celle de 2014, alors que BT continue à se concentrer sur l'exécution des contrats et la réduction des coûts tout en accroissant les investissements dans un environnement de TI harmonisé et des activités de R et D pour le développement de plateformes standardisées de véhicules et de sous-systèmes.

Une amélioration des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ est prévue en 2015 par rapport à ceux de 2014 même s'ils devraient demeurer inférieurs au RAll en raison d'une nouvelle accélération de la production liée à plusieurs contrats et que le niveau d'avances sur des contrats importants devrait diminuer.

⁽¹⁾ Voir les énoncés prospectifs ci-après.

⁽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 pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Accent mis sur l'amélioration continue pour atteindre les objectifs de rentabilité

Le volume important de commandes dans l'ensemble des segments et des régions au cours de l'exercice 2014 témoigne de la confiance soutenue des clients dans les produits et services novateurs de BT.

BT a clos l'exercice avec un fort volume de nouvelles commandes de 12,6 milliards \$ entraînant un carnet de commandes de 32,5 milliards \$. La part accrue des services dans le carnet de commandes ainsi que la distribution équilibrée des nouvelles commandes de 2014 en ce qui concerne le portefeuille de produits et les régions permettront à BT d'accroître sa rentabilité tout en atténuant le risque lié à l'exécution des projets en réduisant leur complexité.

En 2014, BT a enregistré une diminution de la marge du RAll avant éléments spéciaux en raison principalement de la révision des hypothèses d'indexation qui a eu une incidence négative sur les revenus futurs et a résulté en des marges réduites des contrats, essentiellement dans le matériel roulant. De plus, les contrats dont l'exécution s'est révélée difficile par le passé ont continué d'avoir une incidence négative sur les résultats.

BT a établi une nouvelle structure organisationnelle en 2014, OneBT, mettant des mesures en place pour réduire de façon significative le risque d'exécution et assurer la compétitivité à long terme. La nouvelle structure accorde plus d'importance à la gestion de projets, réduit les échelons hiérarchiques et les coûts indirects, et met en place des processus à plus grande valeur ajoutée pour accélérer la prise de décision.

En 2014, BT a annoncé des initiatives de réduction de coûts, comme une réduction des postes directs et indirects d'environ 900 employés à l'échelle mondiale et des économies de coûts non liés aux produits. Les économies générées seront investies dans un environnement de TI harmonisé ainsi que dans une intensification des activités de R et D pour le développement de plateformes standardisées de véhicules et de sous-systèmes.

L'engagement de BT en faveur du soutien à la clientèle et l'exécution sans faille se fonde sur l'amélioration continue de ses capacités de gestion de projet. BT continue à partager les meilleures pratiques dans l'ensemble de la communauté de gestion de projet mondiale afin d'améliorer la gestion de projets grâce à la définition d'une planification intégrée, l'amélioration du passage de la soumission au projet et la gouvernance simplifiée.

La direction est convaincue que ces mesures combinées à une part croissante des contrats de services dans le carnet de commandes de BT réduiront le risque d'exécution à l'avenir et contribueront à la croissance de la rentabilité future.

Énoncés prospectifs

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

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

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Les perspectives du marché du transport sur rail, soutenues par des tendances favorables à long terme dans le secteur ferroviaire, demeurent positives. L'urbanisation, la croissance démographique, et les politiques gouvernementales visant à réduire les émissions continueront à avoir une incidence positive sur la demande de transport en commun.

Les indicateurs clés suivants sont utilisés pour suivre la vigueur du marché du transport sur rail :

Indicateur	Situation actuelle	État
Croissance démographique et urbanisation massive	La population mondiale augmentera d'environ 7,2 à 9,6 milliards d'ici 2050 tout comme la part de personnes vivant en zones urbaines qui passera de 54 % à 66 % au cours de la même période ⁽¹⁾ . La croissance démographique et l'urbanisation entraînent une intensification de la demande de solutions de transport en commun à grande capacité, particulièrement dans les villes et les zones congestionnées.	▲
Sensibilisation à l'environnement	Les gouvernements s'engagent de plus en plus à respecter des objectifs à long terme liés au climat et à l'énergie. Les mesures pour atteindre ces objectifs incluent des investissements dans des solutions de transport écologiques, comme le transport ferroviaire. Le transport sur rail occasionne moins de 3,3 % des émissions de CO ₂ découlant du transport, par rapport à 72,6 % pour le transport routier ⁽²⁾ .	▲
Financement public	La plupart des activités de matériel roulant sont menées par des exploitants ferroviaires du secteur public. La dette publique et les mesures d'austérité peuvent nuire aux processus d'appels d'offres pour certains nouveaux projets ferroviaires, néanmoins les gouvernements ont tendance à augmenter les investissements en infrastructure pendant ces périodes. Étant donné le contexte du marché à long terme et la demande croissante, une diminution de l'ensemble des investissements dans le secteur du transport sur rail n'est pas prévue.	▶
Libéralisation	La libéralisation encourage plus d'exploitants privés à entrer sur le marché et à investir dans de nouveaux équipements et services ferroviaires. La Commission européenne soutient la libéralisation des services nationaux de transport sur rail de passagers au sein de l'UE.	▲

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

⁽¹⁾ Selon les Nations Unies : *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*.

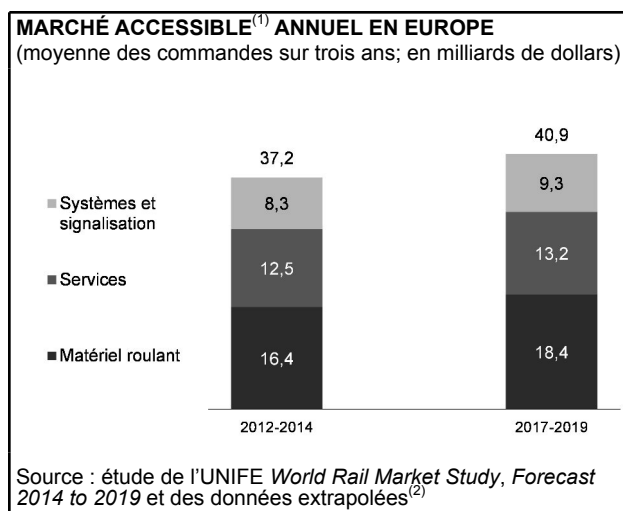
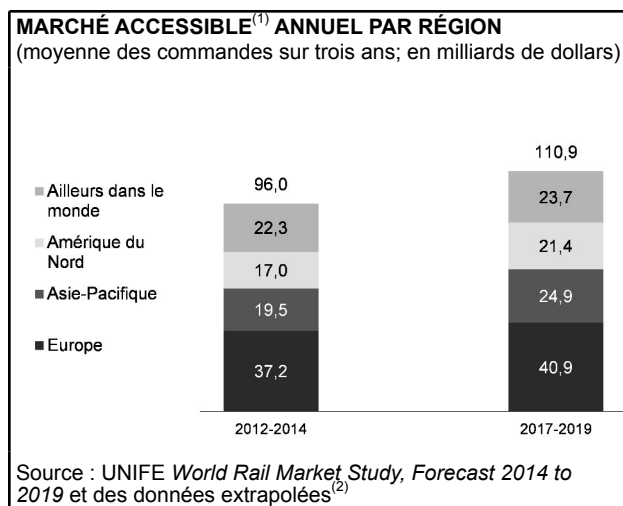
⁽²⁾ Selon l'Union internationale des chemins de fer (UIC) : *Railway Handbook 2014. Energy Consumption & CO₂ Emissions*.

L'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) confirme les perspectives positives du secteur mondial du transport sur rail dans son étude *World Rail Market Study* publiée en septembre 2014. L'étude prévoit la croissance de l'ensemble du marché ferroviaire accessible⁽¹⁾ avec un TCAC de 2,7 %. Dans la mesure où les grands projets ferroviaires sont souvent retardés de plusieurs mois, les volumes du marché d'une année pourraient être assujettis à une grande volatilité. L'UNIFE se concentre par conséquent sur des volumes de marché annuels moyens sur trois ans afin de faciliter la comparaison entre différentes périodes. Tandis que l'Europe demeure la plus importante région pour les volumes de commandes, l'étude prévoit que l'Asie-Pacifique affiche le taux de croissance annuel le plus élevé. Le volume de l'ensemble des commandes devrait atteindre une moyenne annuelle d'environ 111 milliards \$ au cours de la période 2017-2019. Le matériel roulant demeurera le segment le plus important, mais les services et la signalisation maintiendront les taux de croissance les plus élevés.

Europe

Le marché européen continue à être le plus important marché ferroviaire et il est caractérisé par un degré de compétitivité élevé et des exigences complexes des clients. Des normes de sécurité, de performance, de fiabilité et de disponibilité élevées sont les principales exigences formulées par les clients européens. Par conséquent, les clients reconnaissent la capacité de fournir une technologie tout à fait novatrice avec un accent particulier sur des coûts de cycle de vie réduits.

Comparativement à 2013, le marché européen a maintenu un volume de commandes élevé en 2014, mené par des commandes de matériel roulant importantes en Europe de l'Ouest, particulièrement au R.-U. pour les trains régionaux et de banlieue, en France pour les trains à deux niveaux, de même qu'en Suisse pour les trains à grande vitesse.



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

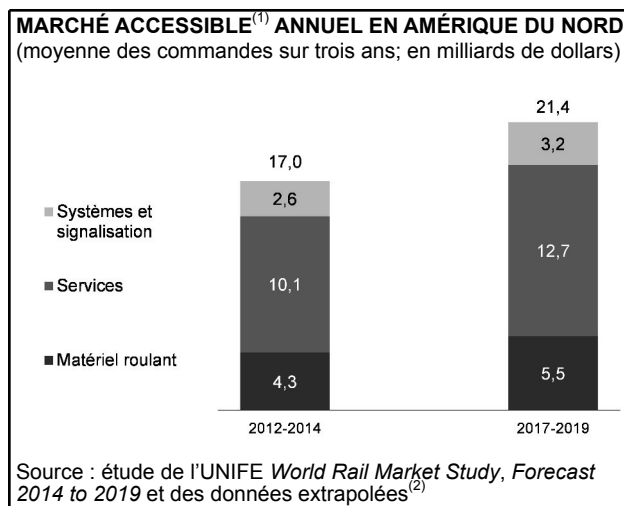
⁽²⁾ Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019*, publiée en septembre 2014 pour les marchés accessibles de BT seulement. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans d'après les 55 plus grands marchés du rail du monde. Les montants de l'UNIFE sont publiés en euros. Un taux de change de 1 € = 1,31475 \$, le taux de change moyen cumulé pour la période 2012-2014 a été utilisé pour convertir tous les montants. Les montants pour la période 2012-2014 ont été extrapolés à partir des données de l'UNIFE pour 2011-2013 et 2014-2016.

Au cours des prochaines années, l'Europe de l'Ouest continuera à être un marché solide avec de nouveaux investissements prévus dans les trains régionaux et de banlieue en France, en Belgique, en Allemagne et au R.-U. De nouvelles rames de métro pour Londres et Paris devraient faire l'objet d'appels d'offres en 2016. Les parcs de véhicules vieillissants en Europe de l'Est, et particulièrement en Hongrie, en Pologne et en République tchèque, dénotent un potentiel de modernisation ou de remplacement. De plus, des commandes de matériel roulant et de services sont prévues en Turquie, puisque l'État turc a l'intention d'étendre encore son réseau à grande vitesse.

Amérique du Nord

L'an dernier, le marché du transport sur rail a affiché une hausse importante du volume des commandes par rapport à 2013 en Amérique du Nord.

L'augmentation du volume des commandes a été principalement menée par des contrats importants de métros ainsi que d'exploitation et d'entretien aux É.-U. Ces prochaines années, les É.-U. devraient continuer à investir dans les métros et les services ainsi que dans les trains de banlieue électriques en raison de l'extension du réseau ferroviaire électrifié. L'activité du marché canadien a été faible en 2014, mais les possibilités pour les véhicules légers sur rail, les services et la signalisation devraient générer un niveau de commandes plus élevé au cours des prochaines années. Le Mexique devrait continuer à investir dans la mobilité urbaine comme les trains de banlieue et les rames de métro.



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

⁽²⁾ Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019*, publiée en septembre 2014 pour les marchés accessibles de BT seulement. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans d'après les 55 plus grands marchés du rail du monde. Les montants de l'UNIFE sont publiés en euros. Un taux de change de 1 € = 1,31475 \$, le taux de change moyen cumulatif pour la période 2012-2014 a été utilisé pour convertir tous les montants. Les montants pour la période 2012-2014 ont été extrapolés à partir des données de l'UNIFE pour 2011-2013 et 2014-2016.

Asie-Pacifique

La région Asie-Pacifique a maintenu un volume élevé de nouvelles commandes en 2014, bien qu'à un niveau inférieur par rapport à 2013. L'Australie a octroyé un important projet de trains de banlieue dans l'État du Queensland et la Chine a investi davantage dans des projets de trains à grande vitesse et de métros. Au cours des prochaines années, l'Australie devrait investir dans les segments de trains de banlieue, de véhicules légers sur rail et de signalisation. D'autres investissements dans le transport ferroviaire urbain, particulièrement dans le segment des métros, sont attendus en Chine au cours des prochaines années. Étant donné la décision récente de continuer à améliorer le réseau à grande vitesse chinois, des trains supplémentaires seront requis. Le segment des Services devrait aussi continuer à croître en Chine, puisque les importantes commandes de matériel roulant des dix dernières années vont exiger des efforts d'entretien accrus ces prochaines années.

L'Inde devrait développer son réseau ferroviaire de transport de marchandises en passant d'importantes commandes de locomotives et de wagons. Le nouveau gouvernement en Inde prévoit également développer davantage les réseaux à grande vitesse. Les projets de métros sont aussi prévus dans les grands centres urbains d'Asie du Sud-Est comme Bangkok et Ho Chi Minh.

Ailleurs dans le monde⁽³⁾

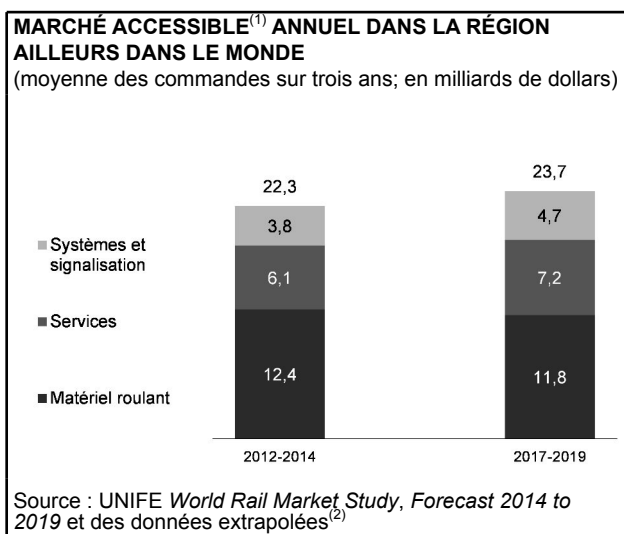
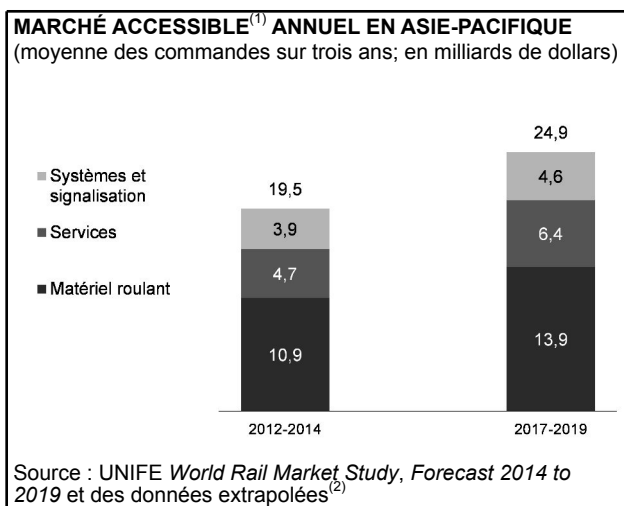
En 2014, la région Ailleurs dans le monde a continué à afficher un volume important de nouvelles commandes, légèrement supérieur à celui de 2013. En Afrique du Sud particulièrement, des contrats importants de locomotives et de trains de banlieue ont été octroyés, ce qui représente les plus grands projets d'approvisionnement de matériel roulant dans l'histoire de l'Afrique du Sud. Au Moyen-Orient, les politiciens et l'opinion publique ont manifesté un vif intérêt à l'égard de la mobilité sur rail, et par conséquent de grands projets de transport en commun devraient faire l'objet d'appels d'offres. De plus, l'urbanisation rapide en Amérique du Sud révèle une forte demande de solutions de transport de haute capacité.

En 2014, la consolidation de l'ensemble du marché ferroviaire accessible⁽¹⁾ s'est poursuivie et la compétition s'est intensifiée. Néanmoins, BT est bien positionné à la fois dans les marchés établis et les marchés émergents, comme en a témoigné l'important volume de nouvelles commandes dans l'ensemble des régions et segments au cours des dernières années.

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

⁽²⁾ Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019*, publiée en septembre 2014 pour les marchés accessibles de BT seulement. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans d'après les 55 plus grands marchés du rail du monde. Les montants de l'UNIFE sont publiés en euros. Un taux de change de 1 € = 1,31475 \$, le taux de change moyen cumulatif pour la période 2012-2014 a été utilisé pour convertir tous les montants. Les montants pour la période 2012-2014 ont été extrapolés à partir des données de l'UNIFE pour 2011-2013 et 2014-2016.

⁽³⁾ La région Ailleurs dans le monde comprend l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient et la CEI.



ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Revenus				
Matériel roulant ⁽¹⁾	1 746 \$	1 480 \$	6 330 \$	5 511 \$
Services ⁽²⁾	434	450	1 717	1 596
Systèmes de signalisation ⁽³⁾	454	521	1 565	1 659
Total des revenus	2 634	2 451	9 612	8 766
Coût des ventes	2 341	2 163	8 386	7 540
Marge brute	293	288	1 226	1 226
Charges de vente et d'administration	169	175	686	718
R et D	51	36	148	120
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(25)	(17)	(89)	(119)
Autres charges (revenus) ⁽⁴⁾	(4)	2	(5)	2
RAII avant éléments spéciaux⁽⁵⁾	102	92	486	505
Éléments spéciaux ⁽⁶⁾	—	—	57	—
RAII	102	92	429	505
Amortissement ⁽⁷⁾	28	32	116	124
RAIIA⁽⁵⁾	130 \$	124 \$	545 \$	629 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽⁵⁾	130 \$	124 \$	602 \$	629 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge brute	11,1 %	11,8 %	12,8 %	14,0 %
RAII avant éléments spéciaux	3,9 %	3,8 %	5,1 %	5,8 %
RAII	3,9 %	3,8 %	4,5 %	5,8 %
RAIIA avant éléments spéciaux	4,9 %	5,1 %	6,3 %	7,2 %
RAIIA	4,9 %	5,1 %	5,7 %	7,2 %

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

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

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

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

⁽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.

⁽⁶⁾ Les éléments spéciaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont trait à une charge de restructuration de 57 millions \$ liée à la réduction de postes directs et indirects d'environ 900 employés à l'échelle mondiale.

⁽⁷⁾ L'amortissement est comptabilisé dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la nature de la fonction sous-jacente de l'actif.

Revenus par région

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2014		2013		2014		2013	
Europe ⁽¹⁾	1 728 \$	66 %	1 677 \$	68 %	6 471 \$	67 %	5 874 \$	67 %
Amérique du Nord	393	15 %	429	18 %	1 527	16 %	1 581	18 %
Asie-Pacifique ⁽¹⁾	366	14 %	189	8 %	1 041	11 %	770	9 %
Ailleurs dans le monde ^{(1) (2)}	147	5 %	156	6 %	573	6 %	541	6 %
	2 634 \$	100 %	2 451 \$	100 %	9 612 \$	100 %	8 766 \$	100 %

⁽¹⁾ Les augmentations en Europe reflètent une incidence négative des taux de change de 114 millions \$ pour le quatrième trimestre et une incidence positive des taux de change de 70 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2014, tandis que les augmentations en Asie-Pacifique reflètent des incidences négatives des taux de change de respectivement 12 millions \$ et 38 millions \$ et que les écarts dans la région Ailleurs dans le monde reflètent des incidences négatives des taux de change de respectivement 17 millions \$ et 34 millions \$.

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

Incidence des taux de change sur les revenus⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Écart
	2014		2013		
	Revenus	Incidence des taux de change	Revenus compte non tenu de l'incidence des taux de change	Revenus	
Revenus					
Matériel roulant	1 746 \$	(92) \$	1 838 \$	1 480 \$	358 \$
Services	434	(20)	454	450	4
Systèmes et signalisation	454	(31)	485	521	(36)
	2 634 \$	(143) \$	2 777 \$	2 451 \$	326 \$

	Exercices clos les 31 décembre				Écart
	2014		2013		
	Revenus	Incidence des taux de change	Revenus compte non tenu de l'incidence des taux de change	Revenus	
Revenus					
Matériel roulant	6 330 \$	19 \$	6 311 \$	5 511 \$	800 \$
Services	1 717	17	1 700	1 596	104
Systèmes et signalisation	1 565	(38)	1 603	1 659	(56)
	9 612 \$	(2) \$	9 614 \$	8 766 \$	848 \$

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

L'analyse suivante est fondée sur les revenus compte non tenu de l'incidence des taux de change.

Le total des revenus pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014 a augmenté de respectivement 326 millions \$, ou 13,3 %, et 848 millions \$, ou 9,7 %, par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. Ces augmentations ont découlé principalement de l'accélération de la production liée à des contrats en Europe et en Asie-Pacifique.

Revenus de matériel roulant

L'augmentation de 358 millions \$ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités en Europe et en Asie-Pacifique surtout attribuable à l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux, de locomotives et de trains à grande vitesse en Europe ainsi qu'à un contrat de trains à très grande vitesse et à certains contrats de métros, trains de banlieue et trains régionaux en Asie-Pacifique (428 millions \$).

En partie contrebalancé par :

- un ralentissement des activités en Amérique du Nord et dans la région Ailleurs dans le monde par suite de l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux en Amérique du Nord et certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux et de contrats de systèmes de propulsion dans la région Ailleurs dans le monde, en partie contrebalancé par l'accélération de la production liée à certains contrats de locomotives dans la région Ailleurs dans le monde (70 millions \$).

L'augmentation de 800 millions \$ pour l'exercice est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités en Europe et en Asie-Pacifique principalement attribuable à l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux, de locomotives, de trains interurbains et trains à grande vitesse et de métros en Europe, ainsi qu'à quelques contrats de trains de banlieue et trains régionaux et de métros et un contrat de trains à très grande vitesse en Asie-Pacifique, en partie contrebalancé par l'achèvement de certains contrats de trains à grande vitesse et métros en Asie-Pacifique (928 millions \$).

En partie contrebalancé par :

- un ralentissement des activités en Amérique du Nord par suite de l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux et de métros (127 millions \$).

Revenus de services

L'augmentation de 104 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à l'accroissement des activités en Asie-Pacifique et en Amérique du Nord (130 millions \$), contrebalancée en partie par le ralentissement des activités dans la région Ailleurs dans le monde (31 millions \$).

Revenus de systèmes et signalisation

La diminution de 36 millions \$ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- une baisse des activités en Europe, découlant principalement de la finalisation d'un projet de systèmes (86 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- un accroissement des activités dans la région Ailleurs dans le monde découlant essentiellement de l'intensification des activités liées aux contrats de systèmes et de signalisation (50 millions \$).

La diminution de 56 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- une baisse des activités en Europe, découlant principalement de la finalisation d'un projet de systèmes (249 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- un accroissement des activités dans la région Ailleurs dans le monde et en Amérique du Nord, découlant essentiellement de l'intensification des activités liées aux contrats de systèmes et de signalisation (174 millions \$).

Marge RAI

La marge RAI pour le quatrième trimestre a augmenté de 0,1 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- une augmentation de la marge brute tirée du matériel roulant attribuable à une combinaison favorable de contrats au cours du trimestre;
- une meilleure absorption des charges de vente et d'administration plus faibles; et
- une augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

En partie contrebalancées par :

- une incidence négative sur la marge brute résultant de la révision des hypothèses d'indexation pour certains contrats, principalement de matériel roulant, qui ont eu une incidence sur les estimations de revenus futurs et ont donné lieu à un ajustement de rattrapage pour refléter une baisse des marges connexes sur les revenus déjà comptabilisés;
- une diminution de la marge brute tirée des systèmes et de la signalisation attribuable à la finalisation d'un important projet de systèmes qui a eu une incidence favorable sur la combinaison de contrats au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent; et
- une augmentation des charges de R et D.

La marge RAI pour l'exercice a diminué de 1,3 point de pourcentage. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir les explications des éléments spéciaux ci-après) a diminué de 0,7 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- une diminution de la marge brute tirée des systèmes et de la signalisation attribuable à la finalisation d'un important projet de systèmes qui a eu une incidence favorable sur la combinaison de contrats au cours de la période correspondante;
- une incidence négative sur la marge brute résultant de la révision des hypothèses d'indexation pour certains contrats, principalement de matériel roulant, qui ont eu une incidence sur les estimations de revenus futurs et ont donné lieu à un ajustement de rattrapage pour refléter une baisse des marges connexes sur les revenus déjà comptabilisés; et
- une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la marge brute tirée du matériel roulant attribuable à une combinaison favorable de contrats pendant l'exercice en cours; et
- une meilleure absorption des charges de vente et d'administration plus faibles.

Pour l'exercice 2014, un élément spécial a eu une incidence négative sur la marge RAI de 0,6 point de pourcentage, lié à une charge de restructuration de 57 millions \$ comptabilisée au cours du troisième trimestre. La charge était liée à des mesures prises pour améliorer davantage la compétitivité et la structure de coûts des fonctions indirectes et pour aligner la capacité, surtout la réduction de postes directs et indirects d'environ 900 employés à l'échelle mondiale.

Flux de trésorerie disponibles

Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
RAI	102 \$	92 \$	429 \$	505 \$
Amortissement	28	32	116	124
RAIIA ⁽¹⁾	130	124	545	629
Autres éléments sans effet de trésorerie				
Quote-part des résultats de participation dans des coentreprises et des entreprises associées	(25)	(17)	(89)	(119)
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	—	—	(4)	1
Charge (revenus) à base d'actions	2	(6)	1	6
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	38	18	99	115
Variation nette des soldes hors caisse	407	684	(323)	110
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	552	803	229	742
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(46)	(36)	(107)	(74)
Flux de trésorerie disponibles	506 \$	767 \$	122 \$	668 \$

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

La détérioration de 261 millions \$ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- l'écart négatif, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse (277 millions \$) (voir l'explication ci-après); et
- la hausse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (10 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la hausse des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (20 millions \$).

La détérioration de 546 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- l'écart négatif, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse (433 millions \$) (voir l'explication ci-après);
- la diminution du RAIIA (84 millions \$);
- la hausse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (33 millions \$); et
- la baisse des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (16 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la diminution de l'incidence négative d'autres éléments sans effet de trésorerie (20 millions \$), attribuable principalement à la baisse de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2014, les entrées de fonds de 407 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs découlant de l'accroissement des activités au cours du trimestre;
- la diminution des créances clients et autres débiteurs;
- l'augmentation des avances et facturations progressives liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes;
- l'augmentation des autres passifs découlant principalement de frais courus plus importants relatifs aux contrats à long terme; et
- la baisse des stocks après livraison de quelques contrats avant l'accélération de la production.

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

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2014, les sorties de fonds de 323 millions \$ sont essentiellement attribuables à :

- l'accroissement des stocks suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- la progression des créances clients et autres débiteurs;
- la hausse des autres actifs, liée principalement aux taxes de ventes et autres taxes;
- la diminution des autres passifs; et
- la diminution du passif lié aux avantages de retraite.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs découlant de l'accroissement des activités au cours de l'exercice;
- l'augmentation des avances et facturations progressives liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes;
- la hausse des autres passifs financiers surtout liée aux passifs dérivés; et
- la diminution des autres actifs financiers, surtout liée aux actifs dérivés.

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

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

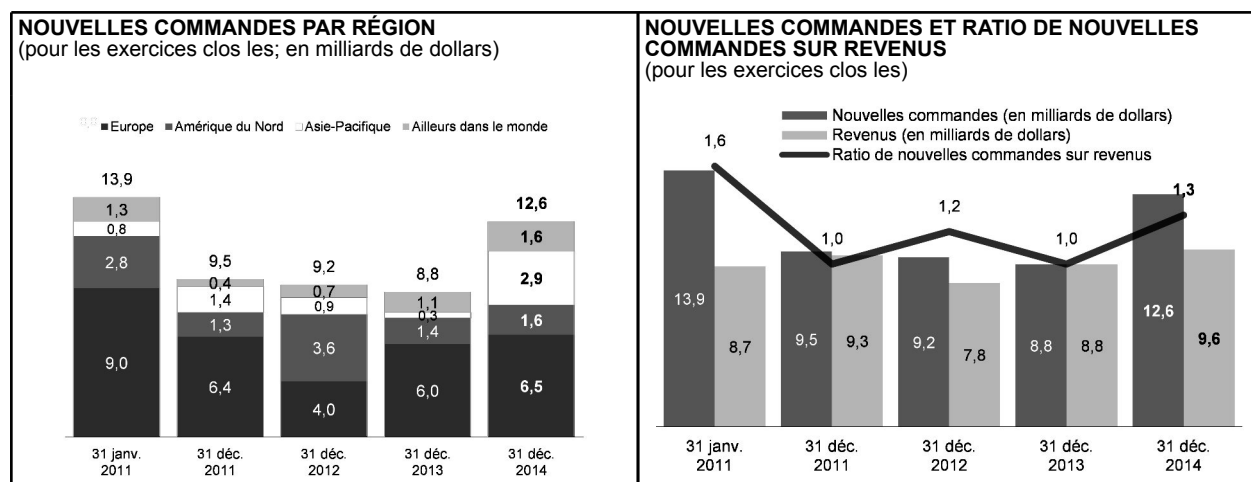
En partie contrebalancées par :

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

Importantes commandes dans toutes les régions

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2014	2013	2014	2013
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)				
Matériel roulant	1,1 \$	1,4 \$	7,0 \$	5,4 \$
Services	0,5	0,5	4,4	2,0
Systèmes et signalisation	0,2	—	1,2	1,4
	1,8 \$	1,9 \$	12,6 \$	8,8 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,7	0,8	1,3	1,0



Les nouvelles commandes pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2014 reflètent une incidence négative des taux de change de respectivement 140 millions \$ et 247 millions \$.

Au cours de l'exercice 2014, BT a remporté plusieurs commandes importantes dans différentes régions et différents segments de produits et a maintenu une position de leader⁽¹⁾ dans l'ensemble du marché du transport sur rail accessible⁽²⁾ avec de nouvelles commandes totalisant 30,6 milliards \$ ces trois dernières années.

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

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

Les commandes importantes obtenues au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2014 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Quatrième trimestre					
Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) et Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	France	Rames automotrices électriques à deux niveaux	336	Matériel roulant	484 \$
Govia Thameslink Railway (GTR)	R.-U.	Rames automotrices électriques <i>ELECTROSTAR</i>	108	Matériel roulant	227 \$
Trenitalia	Italie	Entretien du parc de véhicules	s. o.	Services	191 \$
Troisième trimestre					
New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT)	É.-U.	Services d'exploitation et d'entretien	s. o.	Services	296 \$
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	France	Rames automotrices électriques	176	Matériel roulant	218 \$
Deuxième trimestre					
Client préférant garder l'anonymat				Matériel roulant	338 \$
Railpool GmbH	Allemagne	Locomotives <i>TRAXX</i>	35	Matériel roulant	184 \$
Virgin Trains	R.-U.	Prolongation du contrat d'entretien du parc de véhicules	s. o.	Services	175 \$
Premier trimestre					
État du Queensland	Australie	Construction d'un centre d'entretien et entretien du parc de véhicules	s. o.	Services	1 700 \$ ⁽¹⁾
		Rames automotrices électriques	450	Matériel roulant	1 000 \$ ⁽¹⁾
Transport for London (TfL)	R.-U.	Trains <i>AVENTRA</i>	585	Matériel roulant	1 400 \$
		Construction d'un centre d'entretien et entretien du parc de véhicules	s. o.	Services	700 \$
Transnet Freight Rail (TFR)	Afrique du Sud	Locomotives <i>TRAXX</i>	240	Matériel roulant	1 200 \$
Bay Area Rapid Transit District (BART) de San Francisco	É.-U.	Voitures de métro	365	Matériel roulant	639 \$
Deutsche Bahn AG (DB)	Allemagne	Rames automotrices électriques <i>TALENT 2</i>	107	Matériel roulant	203 \$

⁽¹⁾ Contrat réalisé dans le cadre d'un consortium. Seule la valeur de la quote-part de BT est déclarée.

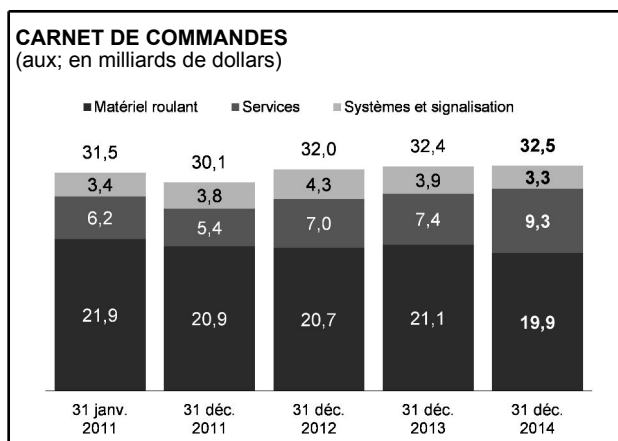
s. o. : sans objet

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Matériel roulant ⁽¹⁾	19,9 \$	21,1 \$
Services	9,3	7,4
Systèmes et signalisation	3,3	3,9
	32,5 \$	32,4 \$

⁽¹⁾ Dont 9,9 milliards \$, ou 50 % du carnet de commandes de matériel roulant, avaient un degré d'achèvement de 0 % à 25 % au 31 décembre 2014 (12,0 milliards \$, ou 57 %, au 31 décembre 2013).

L'augmentation de 0,1 milliard \$ du carnet de commandes découle du fait que les nouvelles commandes sont plus élevées que les revenus comptabilisés (3,0 milliards \$), et est en partie compensée par la dépréciation de certaines devises par rapport au dollar américain au 31 décembre 2014, comparativement au 31 décembre 2013 (2,9 milliards \$), surtout l'euro, la livre sterling, le dollar australien et le franc suisse.



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

Nombre total d'employés

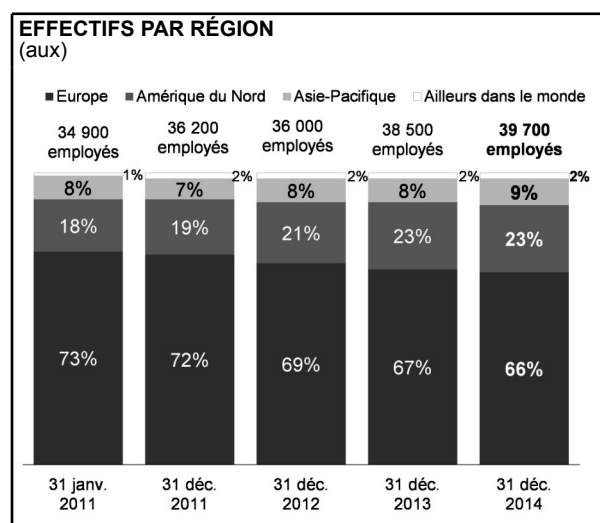
	Aux	
	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Permanents ⁽¹⁾	34 750	34 250
Contractuels	4 950	4 250
	39 700	38 500
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	69 %	67 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

Depuis le 31 décembre 2013, le nombre d'employés a augmenté de 3 %, soit 1200 employés, dans l'ensemble des régions.

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

L'augmentation en Europe est surtout attribuable à l'embauche d'employés contractuels pour soutenir une charge plus élevée de travail liée au développement de nouveaux produits de même qu'au début des travaux liés à des commandes importantes reçues au cours de cet exercice et des exercices précédents. Parallèlement, cette augmentation des effectifs contractuels a été en partie contrebalancée par la réduction des effectifs permanents.



AUTRES

	PAGE
ARRANGEMENTS HORS BILAN	93
RISQUES ET INCERTITUDES	94
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	105
INSTRUMENTS FINANCIERS	106
OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	107
JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	107
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	112
TAUX DE CHANGE	113
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	114
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	115
DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)	116

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, BT a mis en place des facilités d'affacturage selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Pour plus de détails, voir la Note 15 – Créances clients et autres débiteurs, aux états financiers consolidés.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

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

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'un manquement. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. La durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 12 ans. Dans le cas d'un défaut de paiement, la Société procède habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. La Société est habituellement rémunérée pour ces services.

Les garanties de valeur résiduelle procurent aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie à une date convenue. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement à l'intention d'un client (la durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 12 ans). La valeur de l'actif sous-jacent pourrait être touchée de façon négative par un certain nombre de facteurs. Afin de réduire le risque, les avions servant de garantie doivent généralement, en vertu des arrangements de financement, respecter certaines conditions contractuelles de retour afin d'exercer la garantie. Si elle est réalisée, la garantie de valeur résiduelle prévoit un paiement limité contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, lequel équivaut habituellement aux premières pertes subies par le bénéficiaire de la garantie. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie qu'à l'échéance de l'arrangement de financement, lorsque l'actif sous-jacent est vendu à un tiers.

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

Pour plus de détails, se reporter à la Note 37 – Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés.

Engagements de financement

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

Au 31 décembre 2014, la Société n'avait aucun engagement de financement lié à des clients relativement à la vente future d'avions.

Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux

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

BA offre également des services administratifs à certaines de ces entités en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

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

Pour plus de détails, se reporter à la Note 36 – Entités structurées non consolidées, aux états financiers consolidés.

RISQUES ET INCERTITUDES

La Société œuvre dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes décrits ci-dessous pourraient avoir une incidence importante sur les activités commerciales, la situation financière, les flux de trésorerie et les résultats opérationnels de la Société, mais ne sont pas nécessairement les seuls auxquels la Société fait face. D'autres risques et incertitudes dont la direction n'a pas connaissance à l'heure actuelle, ou jugés négligeables pour le moment, peuvent également nuire aux activités.

Risque lié à la conjoncture économique	Une perte potentielle imputable à des conditions économiques défavorables, comme un ralentissement macro-économique dans d'importants marchés, pourrait se traduire par des retards dans l'achat éventuel des produits ou services de la Société, une baisse des nouvelles commandes, des annulations ou des reports de commandes, une baisse de la disponibilité du financement en faveur de clients, une augmentation de l'apport de financement de la Société en faveur de clients, des pressions à la baisse sur les prix de vente, l'accroissement des niveaux de stocks, la diminution des avances de clients, le ralentissement du recouvrement des créances, la réduction des activités de production, la mise en pause ou l'abandon de la production de certains produits, des mises à pied d'employés et des incidences défavorables sur les fournisseurs.
Risque lié au contexte commercial	Le risque lié au contexte commercial s'entend du risque de perte potentielle imputable aux facteurs de risque externes. Ces facteurs peuvent comprendre la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et des principaux exploitants ferroviaires, les politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation et celles qui ont trait à l'acquisition d'entreprises, la modification des priorités gouvernementales et les réductions possibles des dépenses de certains organismes gouvernementaux, l'aide gouvernementale aux exportations, les politiques du commerce international, dont notamment les pratiques de commerce régionales précises, la concurrence accrue d'autres entreprises, y compris des nouveaux venus dans des segments de marché où la Société livre concurrence, ainsi que des clauses de portée des conventions collectives de pilotes qui viendraient réduire l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux. De plus, les actes de terrorisme, les catastrophes naturelles, les risques pour la santé dans le monde, l'instabilité politique, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde pourraient entraîner une diminution des commandes ou leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes existant pour certains des produits de la Société.
Risque opérationnel	Le risque opérationnel correspond au risque de perte potentielle découlant de la nature des activités de la Société. Les sources du risque opérationnel correspondent au développement de nouveaux produits et services, au développement de nouvelles affaires, aux actions de partenaires commerciaux, aux pertes découlant de garanties de rendement des produits et de sinistres, de conditions réglementaires et juridiques, de questions environnementales, de santé et de sécurité, ainsi que de la dépendance à l'égard des clients, des fournisseurs, des partenaires et en matière de ressources humaines. En outre, les grands projets complexes qui sont courants dans le cadre des activités de la Société qui exigent des investissements en capital importants sont structurés comme des contrats à prix fixe et ainsi exposés à des risques liés à la production et à l'exécution de projets. La Société est aussi assujettie à des risques liés aux problèmes de l'approvisionnement, à la fiabilité des systèmes informatiques, à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle ainsi qu'à l'intégration réussie de nouvelles acquisitions d'entreprises.
Plan de financement	La capacité de la Société de mettre en œuvre ses plans d'affaires et de génération de liquidités repose sur un certain nombre d'hypothèses qui font largement appel au jugement et sur des estimations à l'égard du rendement futur, de la capacité d'emprunt et de la disponibilité du crédit futurs, lesquels ne peuvent être garantis en tout temps. La Société a pris l'initiative de lancer un plan de financement. Les composantes de ce plan comprennent notamment de possibles financements par actions et par emprunt. Pour compléter ce plan de financement, la Société entend continuer à étudier d'autres mesures, dont la possibilité que certaines activités participent au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie, afin de réduire sa dette. Rien ne garantit que la Société sera en mesure de mettre en œuvre ce plan ou une quelconque option stratégique ou qu'elle sera capable de le faire selon des modalités et à un moment favorables et, si elle y parvient, que ces démarches auraient les résultats escomptés, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur ses activités, ses résultats, ses liquidités et sa situation financière.
Risque de financement	Le risque de financement s'entend du risque découlant de pertes potentielles liées à la liquidité des actifs financiers de la Société, y compris le risque de crédit de contrepartie, à l'accès aux marchés financiers, aux clauses restrictives des conventions d'emprunt, au soutien financier fourni en faveur de certains clients et à l'aide gouvernementale.
Risque de marché	Le risque de marché correspond au risque de perte potentielle imputable aux mouvements néfastes des facteurs du marché, y compris les fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt, les baisses de valeur résiduelle des actifs, les hausses de prix des produits de base et les fluctuations du taux d'inflation.

Risque lié au contexte commercial

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

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

les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux et, par conséquent, peuvent réduire la demande sur le marché des avions régionaux.

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

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

Ces défis pourraient se poursuivre en 2015 et par la suite. La Société a annoncé récemment une pause de son programme d'avions d'affaires *Learjet 85* en raison de la faiblesse de la demande du marché dans ce segment et à la suite d'une révision à la baisse des prévisions de la Société pour le marché des avions d'affaires. Comme la Société examine continuellement ses activités afin de réduire les coûts, d'améliorer sa plateforme de fabrication et de mieux se positionner sur le marché, il pourrait être nécessaire de ralentir encore la production ou de fermer des installations de façon définitive. Le ralentissement de la production ou les fermetures pourraient entraîner la dépréciation d'actifs dans les installations touchées et avoir une incidence défavorable importante sur les flux de trésorerie, les résultats opérationnels, la situation financière et les perspectives de la Société.

Situation financière de l'industrie du transport sur rail

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

Instabilité politique

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

Cas de force majeure ou catastrophes naturelles

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

Risque opérationnel

Développement de nouveaux produits et services

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

Les résultats peuvent être touchés si la Société investit dans des produits qui ne remportent pas la faveur du marché, si la demande ou les préférences de la clientèle changent, si les nouveaux produits ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation ou ne sont pas mis en marché en temps voulu ou si les produits de la Société deviennent désuets. Des dépassements de coûts peuvent survenir dans le cadre du développement de nouveaux produits et il existe un risque que les nouveaux produits ne respectent pas les spécifications de rendement que la Société s'est engagée à respecter envers les clients. Malgré les mesures utilisées pour protéger les informations exclusives, comme les ententes de confidentialité, les brevets et les licences, la Société pourrait ne pas être en mesure d'affirmer ses droits sur sa propriété intellectuelle ou d'empêcher un détournement de sa technologie.

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

Dans les segments de marché où BA livre concurrence, ses concurrents développent de nombreux programmes d'avions, dont l'entrée en service est prévue au cours de la prochaine décennie. BA court un risque d'érosion de sa part de marché si les clients potentiels optent pour les produits de ses concurrents. La Société peut aussi être touchée si elle ne peut pas respecter ou dépasser les attentes en matière de soutien des produits ou assurer sa présence à l'échelle internationale pour sa clientèle variée.

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

Dans les segments de marché où BT livre concurrence, un accroissement de la consolidation et de la concurrence a été observé au cours des dernières années. BT fait face au risque d'érosion de sa part de marché si ces concurrents accroissent davantage leur présence ou si cette pression sur les prix du marché entraîne un resserrement des marges.

Engagements à prix fixe, activités exigeant des investissements en capital importants et production et exécution des projets

La Société a toujours offert et continuera d'offrir une partie considérable de ses produits en vertu de contrats à prix fixe plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement de la main-d'œuvre et des pièces nécessaires. En général, la Société ne peut résilier unilatéralement les contrats.

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

En outre, les activités de la Société exigent des investissements en capital importants et nécessitent que la Société engage régulièrement des dépenses en immobilisations pour, notamment, entretenir l'équipement, accroître l'efficacité opérationnelle, développer et concevoir continuellement de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, investir dans de nouvelles technologies et les développer et maintenir un nombre important d'employés hautement compétents. L'incapacité de la Société de disposer de liquidités suffisantes pour financer ses programmes et d'autres dépenses en immobilisations ainsi que ses obligations au titre du service de la dette, pourrait l'obliger à devoir réduire ou retarder des investissements et dépenses en immobilisations ou obtenir plus de capitaux propres ou capitaux d'emprunt. La Société pourrait ne pas être en mesure de mettre en œuvre ces démarches, au besoin, ou de le faire selon des modalités favorables.

Partenaires commerciaux

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

Pertes découlant des garanties de rendement des produits et des sinistres

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

De plus, en raison de la nature des activités, la Société peut faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents, d'incidents ou de désastres impliquant des produits et des services que la Société a fournis, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès. Ces accidents peuvent comprendre des événements malheureux causés par des facteurs climatiques ou une erreur humaine. La Société ne peut être certaine que ses limites de couverture d'assurance actuelles suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que la Société sera en mesure d'obtenir une couverture d'assurance suffisante et à des coûts acceptables dans l'avenir.

Risques réglementaires et juridiques

La Société est exposée à de nombreux risques liés aux règlements actuels et futurs, de même qu'aux procédures judiciaires actuelles ou qui pourraient être engagées dans l'avenir, comme l'harmonisation du marché ferroviaire en Europe en raison de nouvelles normes européennes aux termes desquelles des investissements seront nécessaires pour mettre à niveau les produits existants. Dans le cours normal des activités, la Société est partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de livraison tardive de biens ou de prestations de services, des affaires en matière de responsabilité du fait des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Les litiges peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en fin de compte. De plus, toute mauvaise conduite de la part d'un employé, d'un mandataire, d'un fournisseur ou d'un partenaire ou leur non-respect de toute loi et de tout règlement anticorruption ou autre peut entacher la réputation de la Société, miner ses revenus et sa rentabilité et l'exposer à des poursuites au civil ou au criminel.

Voir aussi la Note 37 – Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés pour plus de renseignements sur les poursuites judiciaires en cours, se rapportant à la poursuite intentée par S-Bahn et l'enquête menée au Brésil.

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

Les produits de la Société ainsi que les activités de fabrication et de prestation de services de celle-ci sont soumis, dans chaque territoire où elle exerce ses activités, à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le rendement des produits ou les matériaux qui les composent; la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre; la pollution de l'air, de l'eau et par le bruit; l'utilisation, l'entreposage, l'étiquetage, le transport et l'enlèvement ou l'émission de substances dangereuses; les risques pour la santé humaine découlant de l'exposition à des matières dangereuses ou toxiques et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés sur et sous les propriétés de la Société (peu importe la cause) ou sur ou sous d'autres propriétés et provoquée par les activités actuelles ou passées de la Société.

Les exigences environnementales réglementaires ou leur application pourraient devenir plus rigoureuses à l'avenir et la Société pourrait devoir engager des coûts supplémentaires pour s'y conformer. En outre, il pourrait y avoir des responsabilités contractuelles ou autres à l'égard de questions environnementales liées aux entreprises, produits ou propriétés que la Société a fermés, vendus ou autrement cédés, ou qu'elle fermera, vendra ou cédera.

Dépendance à l'égard des clients

La Société dépend d'un nombre limité de clients et la direction croit que cette dépendance persistera. Par conséquent, la perte d'un de ces clients pourrait entraîner une baisse des ventes ou de la part de marché, ou des deux. Étant donné que la majorité des clients de BT sont du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, les nouvelles commandes de BT sont tributaires des budgets et des politiques en matière de dépenses du secteur public.

Développement commercial

Les activités de la Société sont tributaires de l'obtention de nouvelles commandes et de nouveaux clients et, par conséquent, du renouvellement continu du carnet de commandes. Les résultats de la Société peuvent être touchés négativement si celle-ci est dans l'incapacité de mettre en œuvre efficacement des stratégies visant à accéder à de nouveaux marchés, à saisir les occasions de croissance ou à s'ancrer avec succès dans de nouveaux marchés.

Dépendance à l'égard des fournisseurs

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

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

Ressources humaines (y compris les conventions collectives)

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

Risque de financement

Liquidités et accès aux marchés financiers

La Société a besoin de sources de financement suffisantes et d'un accès continu aux marchés financiers pour soutenir ses activités opérationnelles qui exigent des investissements en capital importants et le développement de nouveaux produits. Pour répondre à ces besoins de financement, la Société dépend de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, des ressources des marchés financiers, comme l'émission de titres de créance et de capitaux propres, et d'autres arrangements financiers, comme les facilités de crédit renouvelables. L'érosion des cotes de crédit de la Société, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de cautionnements ou de financements, tout élargissement des différentiels de crédit, toute modification aux perspectives ou aux prévisions de la Société, toute fluctuation importante des taux d'intérêt ou de la conjoncture économique en général, ou la perception négative de la part des banques et des marchés financiers de la situation ou des perspectives financières de la Société pourraient accroître considérablement les coûts de financement ou nuire à la capacité de la Société d'accéder aux marchés des capitaux. La Société a récemment subi un abaissement de ses cotes de crédit et a été placée sous surveillance, ce qui pourrait entraîner un nouvel abaissement. Les cotes de crédit de la Société peuvent être

touchées par de nombreux facteurs, y compris des facteurs hors du contrôle de la Société liés aux secteurs ou aux pays et régions dans lesquels elle exerce ses activités et, par conséquent, rien ne garantit qu'elles ne seront pas abaissées à l'avenir. Les modifications ou l'abaissement, réel ou prévu, des cotes de crédit de la Société, y compris toute annonce que ses cotes de crédit font l'objet d'une surveillance additionnelle pouvant entraîner un abaissement, pourraient accroître ses coûts d'emprunt.

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

Risque lié aux régimes d'avantages de retraite

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

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

Risque de crédit

La Société est exposée au risque de crédit à l'égard des instruments financiers dérivés et des autres activités d'investissement qu'elle réalise dans le cadre de ses activités normales de trésorerie, ainsi qu'à l'égard des créances clients découlant des activités commerciales normales et du financement qu'elle procure aux clients de BA relativement à la vente d'avions, essentiellement sous forme de prêts et créances liées à des contrats de location – avions. L'incapacité des clients ou d'autres contreparties à verser les montants qui sont dus à la Société, ou tout retard de paiement, pourrait réduire les liquidités, ce qui pourrait entraîner des pertes de valeur sur ces actifs. En outre, si la qualité du crédit des clients se détériore, la Société peut être tenue de i) fournir un soutien financier additionnel direct ou indirect pour maintenir les ventes, ce qui accroîtrait son exposition au risque de crédit, ou ii) réduire les limites de crédit des clients, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur les revenus.

La Société est également exposée à la solvabilité des banques sous la forme i) de dépôts placés périodiquement et ii) d'engagements de crédit. Dans ce dernier cas, si les banques avec lesquelles la Société fait affaire sont dans l'incapacité de faire face aux pressions en matière de réglementation ou de liquidité, les facilités de crédit, y compris les facilités de lettres de crédit, pourraient ne plus être disponibles ou leur prolongation à échéance pourrait être impossible.

Obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts

À l'heure actuelle, la Société a, et continuera d'avoir, des obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts. Le niveau d'endettement de la Société pourrait avoir des conséquences importantes, y compris ce qui suit :

- faire en sorte qu'il soit plus difficile pour la Société de satisfaire à ses obligations au titre de sa dette;
- accroître sa vulnérabilité à la conjoncture économique et aux conditions générales défavorables de l'industrie;
- exiger de la Société qu'elle affecte une partie importante de ses flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au paiement des intérêts et du capital de sa dette, ce qui réduirait la disponibilité de ses flux de trésorerie aux fins du financement des dépenses en immobilisations, du fonds de roulement, des acquisitions, de nouvelles initiatives d'affaires et d'autres besoins généraux de la Société;
- limiter sa souplesse en matière de planification en vue de l'évolution de ses activités et des secteurs dans lesquels elle exerce ses activités ou de réagir à celle-ci;
- la placer dans une position désavantageuse par rapport à ses concurrents qui sont moins endettés ou qui disposent de ressources financières plus considérables;
- limiter notamment, à l'instar des autres clauses restrictives liées à sa dette, sa capacité d'emprunter des fonds additionnels à des conditions commerciales raisonnables, le cas échéant;
- la forcer à monétiser des actifs à des conditions qui pourraient lui être défavorables; et
- la forcer à offrir des titres d'emprunt ou des titres de capitaux propres à des conditions qui pourraient ne pas être avantageuses pour la Société ou ses actionnaires.

Pour plus d'informations sur la dette à long terme de la Société, voir les notes des états financiers consolidés audités de la Société pour les exercices clos les 31 décembre 2014 et 2013.

Clauses restrictives des emprunts

Les conventions régissant certains des emprunts, des facilités de crédit renouvelable et des facilités de lettres de crédit de la Société contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, limitent la capacité de la Société et, dans certains cas, celle de ses filiales :

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

Ces clauses restrictives pourraient nuire à la capacité de la Société de financer ses activités futures ou ses besoins de capitaux, ou pourraient l'empêcher de s'engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient lui être bénéfiques.

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

Des événements hors du contrôle de la Société peuvent également nuire à sa capacité de respecter ces clauses restrictives. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Si l'une ou l'autre de ces facilités était accélérée ou si la Société faisait l'objet d'appels de couverture en espèces importants, la Société pourrait ne pas avoir accès à des liquidités ou à du crédit suffisants pour refinancer ces facilités. De plus, si la Société contracte une dette additionnelle à l'avenir, elle pourrait être assujettie à des clauses restrictives additionnelles, qui pourraient être plus restrictives que celles auxquelles elle est assujettie à l'heure actuelle.

Financement en faveur de certains clients

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

Aide gouvernementale

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

Risque de marché

Risque de change

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque de valeur résiduelle

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

Risque lié au prix des produits de base

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

Risque d'inflation

BA est exposée au risque d'inflation résultant des fluctuations des coûts et des revenus provenant des commandes d'avions reçues, mais dont la livraison n'aura lieu qu'après plusieurs années. Les revenus provenant de ces commandes sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix liées à l'inflation. Chez BT, les estimations des coûts des contrats sont assujetties aux hypothèses sur le taux d'inflation. Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix, dont plusieurs sont liées à l'inflation. Les fluctuations des taux d'inflation pourraient avoir une incidence importante sur la rentabilité future si l'hypothèse utilisée pour le taux d'inflation diffère du taux d'inflation réel.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications futures 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, *Instruments financiers*, traite du classement et de l'évaluation des actifs et des passifs financiers, et introduit un modèle prospectif de dépréciation fondé sur les pertes attendues de même qu'une approche revue en profondeur de la comptabilité de couverture.

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

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

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

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

Avantages du personnel

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

Comptabilisation des revenus

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, l'IFRIC 13, *Programmes de fidélisation de la clientèle*, l'IFRIC 15, *Contrats de construction de biens immobiliers*, l'IFRIC 18, *Transferts d'actifs provenant de clients* et le SIC-31, *Produits des activités ordinaires - Opérations de troc impliquant des services de publicité*. Le principe de base de l'IFRS 15 est qu'une entité doit comptabiliser ses revenus afin de refléter le transfert des biens et services promis aux clients pour un montant correspondant à la contrepartie que l'entité s'attend à recevoir en échange de ces biens et services. L'IFRS 15 exigera la présentation d'informations additionnelles sur les revenus, fournira des indications sur les transactions qui n'étaient pas traitées de façon complète dans les normes antérieures (notamment, les revenus tirés de la prestation de services et les modifications de contrats) et améliorera les indications visant les accords à composantes multiples. L'IFRS 15 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2017, et

l'application anticipée est permise. La Société n'a pas encore évalué l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

INSTRUMENTS FINANCIERS

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

L'utilisation d'instruments financiers expose la Société surtout aux risques de crédit, de liquidité et de marché, dont le risque de change et le risque de taux d'intérêt. Une description de la manière dont ces risques sont gérés figure à la rubrique Gestion des risques de la section Sommaire et à la Note 32 - Gestion du risque financier, aux états financiers consolidés.

Juste valeur des instruments financiers

Tous les instruments financiers doivent être comptabilisés à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, plus les coûts de transaction relatifs aux instruments financiers qui ne sont pas comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net. Par la suite, ils sont évalués au coût amorti ou à la juste valeur selon leur classement. Les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net ou DAV sont comptabilisés à la juste valeur, tandis que tous les autres sont comptabilisés au coût amorti. Le classement des instruments financiers, ainsi que les revenus, charges, gains et pertes associés à ces instruments, sont présentés à la Note 2 - Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 13 - Instruments financiers, aux états financiers consolidés.

La Note 33 - Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés fournit une description détaillée des méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers. Ces valeurs sont des 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.

La Note 33 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés fournit également une hiérarchie des justes valeurs à trois niveaux, selon laquelle les instruments financiers sont classés en fonction

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

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

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

Analyse de sensibilité

Les principaux risques de la Société liés aux variations de la juste valeur des instruments financiers ont trait aux variations des taux de change, des taux d'intérêt, des courbes de valeur résiduelle d'avions, des cotes de crédit et des ajustements en fonction du risque de revente. La Note 32 - Gestion du risque financier, et la Note 33 - Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés présentent des analyses de sensibilité fondées sur des hypothèses de variations de taux de change et de taux d'intérêt.

OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées telles que définies par les IFRS sont les coentreprises, les entreprises associées et les principaux dirigeants de la Société. La Note 35 - Opérations entre parties liées, aux états financiers consolidés contient une description des opérations entre parties liées.

JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Les principales méthodes comptables de la Société et l'utilisation d'estimations et de jugements sont décrites à la Note 2 - Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 4 - Utilisation d'estimations et de jugements, aux états financiers consolidés. La préparation des états financiers selon les IFRS exige l'utilisation d'estimations et de jugements. Les estimations comptables critiques, qui sont reconsidérées régulièrement et qui peuvent changer d'une période à l'autre, sont décrites dans la présente section. Une estimation comptable est considérée comme critique si :

- elle exige que la direction formule des hypothèses sur des questions très incertaines au moment où elle est établie, et
- la direction aurait pu avoir utilisé raisonnablement des estimations différentes au cours de la période considérée ou des changements de l'estimation sont susceptibles de se produire d'une période à l'autre et auront une incidence notable sur la situation financière de la Société, les variations de sa situation financière ou ses résultats opérationnels.

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

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

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

Contrats à long terme

BT exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et BA conclut des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement pour des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris la révision des véhicules sur rail et des composants) et des contrats de services sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations à long terme du total des coûts d'un contrat et des revenus à l'achèvement.

Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. S'il est probable que les revenus varieront, les variations sont incluses dans les revenus estimatifs à l'achèvement.

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

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

cours du quatrième trimestre de l'exercice 2014, la Société a révisé les hypothèses d'indexation de certains contrats, surtout ceux portant sur le matériel roulant, ce qui a eu une incidence sur les estimations de revenus futurs et a entraîné un ajustement de rattrapage pour tenir compte des marges contractuelles plus faibles sur les revenus déjà comptabilisés.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de BT d'environ 97 millions \$ pour l'exercice 2014.

Outillage des programmes aéronautiques

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

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

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé dans le test de dépréciation exigent des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et la part prévue de la Société de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, la direction exerce son jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. La valeur recouvrable d'un groupe d'actifs est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie, habituellement établie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme. Le coût estimatif des mises à niveau potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents. Ils comprennent également les flux de trésorerie futurs découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente ainsi que les économies de coûts prévues grâce à la réalisation de synergies du point de vue d'un intervenant sur le marché.

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

Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les trois premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les trois premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, ajustée selon le risque et établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur le calendrier des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs, des conditions générales du marché, des taux de change et des taux d'imposition applicables. La valeur recouvrable a été établie au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2014 d'après les hypothèses décrites ci-dessus. Un taux d'actualisation après impôts de 8,0 % a été utilisé.

Le 15 janvier 2015, la Société a annoncé une pause de son programme d'avion d'affaires *Learjet 85*. La pause fait suite à une révision à la baisse des prévisions de Bombardier pour le marché des avions d'affaires, surtout en raison de la faiblesse persistante de la catégorie des avions légers depuis le ralentissement économique. Par

conséquent, la Société a comptabilisé au quatrième trimestre de l'exercice 2014 une dépréciation de 1,3 milliard \$. Voir la Note 20 – Immobilisations incorporelles, aux états financiers consolidés pour plus de détails.

Analyse de sensibilité

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

Une baisse de 10 % des flux de trésorerie nets futurs prévus provenant de tous les programmes, répartie également sur les périodes futures, aurait entraîné une dépréciation additionnelle d'environ 410 millions \$ au cours de l'exercice 2014 pour certains programmes en cours de développement.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer le test de dépréciation aurait entraîné une dépréciation additionnelle d'environ 440 millions \$ au cours de l'exercice 2014 pour certains programmes en cours de développement.

Goodwill

Le goodwill est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel de BT. Une évaluation de dépréciation est effectuée au moins une fois l'an ou lorsque des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que le goodwill pourrait avoir subi une perte de valeur. La Société a choisi d'effectuer l'évaluation annuelle de dépréciation du goodwill au quatrième trimestre.

Un test de dépréciation a été effectué au cours du quatrième trimestre de 2014. La valeur recouvrable du secteur opérationnel BT a été calculée d'après la juste valeur diminuée des coûts de vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. La Société n'a relevé aucune dépréciation.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs sont fondés sur le budget et le plan stratégique pour les trois premières années et un taux constant de croissance de 1 % a été appliqué pour établir les flux de trésorerie estimatifs suivant la période initiale de trois ans. Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé dans le modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré représentatif du capital. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable était de 7,25 % pour l'exercice 2014. Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait entraîné aucune dépréciation au cours de l'exercice 2014. Une diminution de 10 % du taux de croissance de 1 % n'aurait entraîné aucune dépréciation au cours de l'exercice 2014.

Évaluation des actifs d'impôt différé

Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies fiscales prudentes. Le 15 janvier 2015, la Société a annoncé une pause de son programme d'avions d'affaires *Learjet 85*. La pause fait suite à une révision à la baisse des prévisions de Bombardier pour le marché des avions d'affaires, surtout en raison de la faiblesse persistante de la catégorie des avions légers depuis le ralentissement économique. Par conséquent, la Société a comptabilisé une perte de valeur des actifs d'impôt différé au quatrième trimestre de l'exercice 2014. Voir la Note 11 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

Impôts éventuels

Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité des relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes

contractuelles existantes, les différences existant entre les résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs du revenu imposable et de la charge d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. La Société constitue des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où elle exerce ses activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale responsable. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile respectif des entités juridiques.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

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

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

Analyse de sensibilité

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

En supposant une diminution de 5 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions au 31 décembre 2014, le RAI pour l'exercice 2014 aurait subi une incidence négative de 18 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2014, le RAI pour l'exercice 2014 aurait subi une incidence négative de 16 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2014, le RAI pour l'exercice 2014 aurait subi une incidence positive de 15 millions \$.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

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

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

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

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

Voir la Note 21 – Avantages de retraite, pour plus de détails à l'égard des hypothèses utilisées et de la sensibilité aux modifications apportées aux hypothèses actuarielles cruciales.

Consolidation

Les entités sont consolidées lorsque, à l'évaluation de la substance de la relation, il est déterminé que la Société contrôle l'entité émettrice. Une entité émettrice est contrôlée lorsque la Société est exposée, ou a droit, à des rendements variables en raison de ses liens avec celle-ci et qu'elle a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur celle-ci pour influencer sur ces rendements. La direction réévalue la détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle ont fait l'objet de modifications.

De temps à autre, la Société participe à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, la direction peut recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si la Société est exposée, ou a droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si la Société agit à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si la Société a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait. La direction réévalue sa détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances indiquent qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle pourraient faire l'objet de modifications.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

Contrôles et procédures de communication de l'information

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

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

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

Contrôles internes à l'égard de l'information financière

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

Une évaluation de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) (cadre de référence de 2013).

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

Il n'y a eu aucune modification des contrôles internes à l'égard de l'information financière de la Société survenue au cours du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2014 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur les contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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 utilisés pour convertir les actifs et les passifs en dollars américains étaient comme suit aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	Augmentation (diminution)
Euro	1,2141	1,3791	(12) %
Dollar canadien	0,8633	0,9400	(8) %
Livre sterling	1,5587	1,6542	(6) %

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

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	Augmentation (diminution)
Euro	1,2496	1,3616	(8) %
Dollar canadien	0,8809	0,9537	(8) %
Livre sterling	1,5839	1,6194	(2) %

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

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	Augmentation (diminution)
Euro	1,3297	1,3285	0 %
Dollar canadien	0,9061	0,9717	(7) %
Livre sterling	1,6483	1,5654	5 %

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 10 février 2015

	Autorisées	Émises et en cours
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	1 892 000 000 ⁽⁴⁾	314 273 255
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	1 892 000 000 ⁽⁴⁾	1 425 395 218 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

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

⁽⁴⁾ Une assemblée spéciale des porteurs d'actions classe A et classe B aura lieu le 27 mars 2015 afin d'approuver la modification aux statuts de la Société visant à accroître le nombre d'actions classe A et classe B que la Société est autorisée à émettre, pour le faire passer de 1 892 000 000 à 2 742 000 000.

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

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	31 446 124
UAR et UAD émises et en cours en vertu des régimes d'UAR et d'UAD	33 712 400
Actions classe B détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	18 736 908

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

Des renseignements additionnels sur la Société, y compris 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 la Société dédié aux relations avec les investisseurs, à ri.bombardier.com.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les principales informations financières qui suivent sont tirées des états financiers consolidés des exercices clos les 31 décembre 2012, 2013 et 2014 et doivent être lues avec ceux-ci.

Le tableau suivant présente les principales informations financières pour les trois derniers exercices.

Exercices	2014	2013	2012
Revenus	20 111 \$	18 151 \$	16 414 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 260) \$	564 \$	460 \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,74) \$	0,31 \$	0,25 \$
Dividendes en espèces déclarés par action (en dollars canadiens)			
Actions classe A (droits de vote multiples)	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$
Actions classe B (droits de vote limités)	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$
Actions privilégiées, série 2	0,75 \$	0,75 \$	0,75 \$
Actions privilégiées, série 3	0,78 \$	0,78 \$	1,05 \$
Actions privilégiées, série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Aux	31 décembre 2014	31 décembre 2013	31 décembre 2012
Total des actifs	27 614 \$	29 363 \$	25 175 \$
Passifs financiers non courants	8 229 \$	7 705 \$	5 961 \$

Le tableau contenant les données trimestrielles est présenté ci-après.

11 février 2015

BOMBARDIER INC.
DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)

 (Dressées conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, à l'exception des fourchettes des cours)

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

Exercices	2014					2013				
	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre
Revenus										
BA	10 499 \$	3 326 \$	2 572 \$	2 512 \$	2 089 \$	9 385 \$	2 873 \$	1 999 \$	2 255 \$	2 258 \$
BT	9 612	2 634	2 334	2 379	2 265	8 766	2 451	2 059	2 175	2 081
	20 111 \$	5 960 \$	4 906 \$	4 891 \$	4 354 \$	18 151 \$	5 324 \$	4 058 \$	4 430 \$	4 339 \$
RAII										
BA	(995) \$	(1 303) \$	74 \$	141 \$	93 \$	418 \$	93 \$	86 \$	138 \$	101 \$
BT	429	102	97	116	114	505	92	124	150	139
	(566)	(1 201)	171	257	207	923	185	210	288	240
Charges de financement ⁽¹⁾	249	65	66	90	51	271	75	58	83	75
Revenus de financement ⁽¹⁾	(75)	(17)	(15)	(49)	(17)	(119)	(30)	(22)	(47)	(40)
RAI	(740)	(1 249)	120	216	173	771	140	174	252	205
Impôts sur le résultat	506	341	46	61	58	199	43	27	72	57
Résultat net	(1 246) \$	(1 590) \$	74 \$	155 \$	115 \$	572 \$	97 \$	147 \$	180 \$	148 \$
Attribuable aux										
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 260) \$	(1 594) \$	68 \$	153 \$	113 \$	564 \$	95 \$	145 \$	181 \$	143 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	14	4	6	2	2	8	2	2	(1)	5
	(1 246) \$	(1 590) \$	74 \$	155 \$	115 \$	572 \$	97 \$	147 \$	180 \$	148 \$
RPA (en dollars)										
De base et dilué	(0,74) \$	(0,92) \$	0,03 \$	0,08 \$	0,06 \$	0,31 \$	0,05 \$	0,08 \$	0,10 \$	0,08 \$
Fourchette du cours des actions classe B (en dollars canadiens)										
Haut	4,68 \$	4,43 \$	3,89 \$	4,43 \$	4,68 \$	5,43 \$	5,43 \$	5,18 \$	5,00 \$	4,35 \$
Bas	3,41 \$	3,41 \$	3,42 \$	3,54 \$	3,44 \$	3,80 \$	4,32 \$	4,55 \$	3,80 \$	3,81 \$

⁽¹⁾ Les montants présentés sur une base annuelle peuvent ne pas correspondre à la somme des montants des quatre trimestres, étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement trimestriels, et inversement, ont été effectués sur une base cumulative.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action, le nombre d'actions ordinaires et les actionnaires inscrits)

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	31 décembre 2012	31 décembre 2011 ⁽¹⁾	31 janvier 2011
Pour les exercices clos les					
Revenus					
BA	10 499 \$	9 385 \$	8 628 \$	8 594 \$	8 808 \$
BT	9 612	8 766	7 786	9 310	8 689
	20 111 \$	18 151 \$	16 414 \$	17 904 \$	17 497 \$
RAII avant éléments spéciaux					
BA	437 \$	388 \$	367 \$	491 \$	546 \$
BT	486	505	439	675	652
	923	893	806	1 166	1 198
Éléments spéciaux					
BA	1 432	(30)	(23)	—	—
BT	57	—	163	—	—
	1 489	(30)	140	—	—
RAII					
BA	(995)	418	390	491	546
BT	429	505	276	675	652
	(566)	923	666	1 166	1 198
Charges de financement	249	271	295	380	395
Revenus de financement	(75)	(119)	(165)	(70)	(86)
RAI	(740)	771	536	856	889
Impôts sur le résultat	506	199	66	119	218
Résultat net	(1 246) \$	572 \$	470 \$	737 \$	671 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 260) \$	564 \$	460 \$	737 \$	658 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	14 \$	8 \$	10 \$	— \$	13 \$
Résultat net ajusté	648 \$	608 \$	671 \$	887 \$	772 \$
RPA (en dollars)					
De base	(0,74) \$	0,31 \$	0,25 \$	0,41 \$	0,37 \$
Dilué	(0,74) \$	0,31 \$	0,25 \$	0,41 \$	0,36 \$
Ajusté	0,35 \$	0,33 \$	0,36 \$	0,49 \$	0,42 \$
Information générale					
Revenus à l'exportation provenant du Canada	8 086 \$	6 767 \$	6 129 \$	5 866 \$	6 285 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 964 \$	2 287 \$	2 074 \$	1 447 \$	1 189 \$
Amortissement	417 \$	391 \$	364 \$	325 \$	413 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	1 266 \$	— \$	9 \$	— \$	8 \$
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)					
Classe A	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$
Classe B	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$
Dividende par action privilégiée (en dollars canadiens)					
Série 2	0,75 \$	0,75 \$	0,75 \$	0,69 \$	0,66 \$
Série 3	0,78 \$	0,78 \$	1,05 \$	1,32 \$	1,32 \$
Série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Fourchette du cours de l'action (en dollars canadiens)					
Classe A					
Haut	4,68 \$	5,42 \$	5,00 \$	7,29 \$	6,24 \$
Bas	3,30 \$	3,81 \$	3,08 \$	3,41 \$	4,28 \$
Clôture	4,13 \$	4,60 \$	3,83 \$	4,06 \$	5,72 \$
Classe B					
Haut	4,68 \$	5,43 \$	4,93 \$	7,29 \$	6,24 \$
Bas	3,41 \$	3,80 \$	2,97 \$	3,30 \$	4,25 \$
Clôture	4,15 \$	4,61 \$	3,76 \$	4,06 \$	5,70 \$
Aux					
Nombre d'actions ordinaires (en millions)	1 740	1 739	1 730	1 724	1 726
Valeur comptable par action ordinaire (en dollars)	(0,18) \$	1,20 \$	0,50 \$	0,10 \$	0,58 \$
Actionnaires inscrits	14 166	13 503	13 544	13 427	13 591

⁽¹⁾ L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (SUITE)
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS
(en millions de dollars américains)

Aux	31 décembre 2014	31 décembre 2013	31 décembre 2012	31 décembre 2011	31 janvier 2011
Actifs					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	3 397 \$	2 557 \$	2 892 \$	3 559 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 538	1 492	1 311	1 342	1 356
Stocks	7 970	8 234	7 540	7 305	7 191
Autres actifs financiers	530	637	443	522	690
Autres actifs	592	626	564	559	648
Actifs courants	13 119	14 386	12 415	12 620	13 444
Titres déposés en garantie	—	—	—	—	676
Immobilisations corporelles	2 092	2 066	1 933	1 779	1 816
Outillage des programmes aéronautiques	6 823	6 606	4 770	3 168	2 088
Goodwill	2 127	2 381	2 316	2 244	2 349
Impôts sur le résultat différés	875	1 231	1 421	1 476	1 210
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	294	318	311	275	259
Autres actifs financiers	1 328	1 568	1 339	1 311	1 111
Autres actifs	956	807	670	466	403
Actifs non courants	14 495	14 977	12 760	10 719	9 912
	27 614 \$	29 363 \$	25 175 \$	23 339 \$	23 356 \$
Passifs					
Fournisseurs et autres créditeurs	4 216 \$	4 089 \$	3 310 \$	3 032 \$	2 857 \$
Provisions	990	881	1 000	1 019	1 136
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	1 698	2 352	1 763	1 638	1 971
Avances sur programmes aéronautiques	3 339	3 228	3 053	2 788	2 989
Autres passifs financiers	1 010	1 009	455	732	860
Autres passifs	2 182	2 227	2 212	2 208	2 168
Passifs courants	13 435	13 786	11 793	11 417	11 981
Provisions	562	584	608	726	709
Avances sur programmes aéronautiques	1 608	1 688	1 600	1 266	1 193
Dettes à long terme	7 627	6 988	5 360	4 748	4 645
Avantages de retraite	2 629	2 161	2 999	3 231	1 978
Autres passifs financiers	602	717	601	502	532
Autres passifs	1 096	990	957	902	908
Passifs non courants	14 124	13 128	12 125	11 375	9 965
	27 559	26 914	23 918	22 792	21 946
Capitaux propres					
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	42	2 426	1 211	515	1 343
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	13	23	46	32	67
	55	2 449	1 257	547	1 410
	27 614 \$	29 363 \$	25 175 \$	23 339 \$	23 356 \$

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

**Pour les exercices clos les
31 décembre 2014 et 2013**

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de Bombardier Inc., ainsi que toute l'information contenue dans le rapport financier, sont la responsabilité de la direction et ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux IFRS publiées par l'International Accounting Standards Board. Le rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des autorités canadiennes en valeurs mobilières. Les états financiers et le rapport de gestion renferment certains montants fondés sur les meilleures estimations et des jugements à l'égard de l'incidence prévue des événements et opérations actuels. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers et le rapport de gestion sont présentés fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs. L'information financière présentée dans le rapport de gestion est conforme à celle des états financiers consolidés.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont établi des contrôles et des procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à Bombardier Inc. leur a été communiquée; et que l'information à fournir dans les documents de Bombardier Inc. visés par les règlements d'information continue a été consignée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par les lois sur les valeurs mobilières canadiennes.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière en date de la fin de l'exercice 2014. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information et les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient efficaces à cette date, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne (cadre de référence de 2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). En outre, selon cette évaluation, ils ont établi qu'il n'existait aucune faiblesse importante du contrôle interne à l'égard de l'information financière à la fin de l'exercice 2014. Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont fourni aux autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

Le conseil d'administration doit s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés et du rapport de gestion. Le Conseil s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit.

Le comité d'audit est nommé par le conseil d'administration, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Le comité d'audit rencontre périodiquement la direction, ainsi que les auditeurs internes et indépendants, afin d'examiner les états financiers consolidés, le rapport des auditeurs indépendants et le rapport de gestion, de discuter de questions d'audit et de questions de présentation de l'information financière, de discuter de contrôles internes à l'égard de l'information financière, et de s'assurer que chaque partie s'acquitte correctement de ses responsabilités. En outre, il incombe au comité d'audit d'examiner la pertinence des méthodes comptables ainsi que les estimations et jugements importants qui sous-tendent les états financiers consolidés dressés par la direction, ainsi que d'examiner les honoraires versés aux auditeurs indépendants et de faire des recommandations au conseil d'administration à l'égard de leur indépendance et de leurs honoraires. Le comité d'audit fait part de ses constatations au conseil d'administration pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés et du rapport de gestion à l'intention des actionnaires.

Les états financiers consolidés ont été audités, au nom des actionnaires, par les auditeurs indépendants, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L., conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada et aux normes internationales sur l'audit. Les auditeurs indépendants ont librement et pleinement accès au comité d'audit afin de discuter de leur audit et des questions connexes.



Pierre Beaudoin,
Président et chef de la direction



Pierre Alary, FCPA, FCA
Vice-président principal et chef de la direction financière

Le 11 février 2015

RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de Bombardier Inc., qui comprennent les états de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2014 et 2013 et au 1^{er} janvier 2013, et les états consolidés du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2014 et 2013, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »), publiées par l'International Accounting Standards Board, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité des auditeurs

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de nos audits. Nous avons effectué nos audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada et les normes internationales sur l'audit. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement des auditeurs, et notamment de leur évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, les auditeurs prennent en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus dans le cadre de nos audits sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Bombardier Inc. aux 31 décembre 2014 et 2013 et au 1^{er} janvier 2013, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2014 et 2013 conformément aux Normes internationales d'information financière, publiées par l'International Accounting Standards Board.

(1)

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
Montréal, Canada

Le 11 février 2015

⁽¹⁾ CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A112431

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices 2014 et 2013

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

États financiers consolidés	123
Notes aux états financiers consolidés	128
1. MODE DE PRÉSENTATION	128
2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES	128
3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	140
4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS	141
5. INFORMATION SECTORIELLE	146
6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	148
7. AUTRES CHARGES	149
8. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	149
9. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	150
10. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL	151
11. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	151
12. RÉSULTAT PAR ACTION	154
13. INSTRUMENTS FINANCIERS	154
14. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	157
15. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	158
16. STOCKS	159
17. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	160
18. AUTRES ACTIFS	160
19. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	161
20. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	162
21. AVANTAGES DE RETRAITE	163
22. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS	174
23. PROVISIONS	175
24. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	176
25. AUTRES PASSIFS	176
26. DETTE À LONG TERME	177
27. CAPITAL SOCIAL	178
28. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	181
29. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	184
30. FACILITÉS DE CRÉDIT	184
31. GESTION DU CAPITAL	186
32. GESTION DU RISQUE FINANCIER	187
33. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	192
34. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES	196
35. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	196
36. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES	197
37. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	197
38. RECLASSEMENT	201

Voir le rapport de gestion pour les abréviations utilisées dans les états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

Pour les exercices clos les 31 décembre

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

	Notes	2014	2013
Revenus		20 111 \$	18 151 \$
Coût des ventes	16	17 534	15 658
Marge brute		2 577	2 493
Charges de vente et d'administration		1 358	1 417
R et D	6	347	293
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	34	(89)	(119)
Autres charges	7	38	9
Éléments spéciaux	8	1 489	(30)
RAII		(566)	923
Charges de financement	9	249	271
Revenus de financement	9	(75)	(119)
RAI		(740)	771
Impôts sur le résultat	11	506	199
Résultat net		(1 246) \$	572 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(1 260) \$	564 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		14	8
		(1 246) \$	572 \$
RPA (en dollars)	12		
De base et dilué		(0,74) \$	0,31 \$

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions de dollars américains)

	Note	2014	2013
Résultat net		(1 246) \$	572 \$
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		17	(6)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés		(389)	26
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe ⁽¹⁾⁽²⁾		216	(32)
Impôts sur le résultat		37	6
		(119)	(6)
Actifs financiers DAV			
Gain net (perte nette) non réalisé(e)		7	(5)
ECC			
Placements nets dans les établissements à l'étranger		(146)	36
Gain net (perte nette) sur éléments de couverture connexes		4	(15)
		(142)	21
Éléments jamais reclassés en résultat net			
Avantages de retraite			
Réévaluation des régimes à prestations définies ⁽³⁾	21	(646)	911
Impôts sur le résultat		(45)	(87)
		(691)	824
Total des AERG		(945)	834
Total du résultat global		(2 191) \$	1 406 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(2 198) \$	1 399 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		7	7
		(2 191) \$	1 406 \$

⁽¹⁾ Inclut 97 millions \$ de perte reclassée à l'actif non financier connexe pour l'exercice 2014 (10 millions \$ de gain pour l'exercice 2013).

⁽²⁾ 196 millions \$ de perte nette différée devraient être reclassés des AERG à la valeur comptable de l'actif non financier connexe ou en résultat au cours de l'exercice 2015.

⁽³⁾ Inclut les écarts actuariels nets.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux
(en millions de dollars américains)

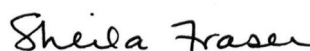
	Notes	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	14	2 489 \$	3 397 \$	2 557 \$
Créances clients et autres débiteurs	15	1 538	1 492	1 311
Stocks	16	7 970	8 234	7 540
Autres actifs financiers	17	530	637	443
Autres actifs	18	592	626	564
Actifs courants		13 119	14 386	12 415
Immobilisations corporelles	19	2 092	2 066	1 933
Outils des programmes aéronautiques	20	6 823	6 606	4 770
Goodwill	20	2 127	2 381	2 316
Impôts sur le résultat différés	11	875	1 231	1 421
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		294	318	311
Autres actifs financiers	17	1 328	1 568	1 339
Autres actifs	18	956	807	670
Actifs non courants		14 495	14 977	12 760
		27 614 \$	29 363 \$	25 175 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs	22	4 216 \$	4 089 \$	3 310 \$
Provisions	23	990	881	1 000
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	16	1 698	2 352	1 763
Avances sur programmes aéronautiques		3 339	3 228	3 053
Autres passifs financiers	24	1 010	1 009	455
Autres passifs	25	2 182	2 227	2 212
Passifs courants		13 435	13 786	11 793
Provisions	23	562	584	608
Avances sur programmes aéronautiques		1 608	1 688	1 600
Dettes à long terme	26	7 627	6 988	5 360
Avantages de retraite	21	2 629	2 161	2 999
Autres passifs financiers	24	602	717	601
Autres passifs	25	1 096	990	957
Passifs non courants		14 124	13 128	12 125
		27 559	26 914	23 918
Capitaux propres				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		42	2 426	1 211
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		13	23	46
		55	2 449	1 257
		27 614 \$	29 363 \$	25 175 \$
Engagements et éventualités	37			

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,



Laurent Beaudoin, C.C., FCPA, FCA
Administrateur



Sheila Fraser, FCPA, FCA
Administratrice

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les
(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.										
	Capital social		Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG			Total	Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC			
Au 1 ^{er} janvier 2013	347 \$	1 342 \$	2 239 \$	(2 794) \$	109 \$	10 \$	(197) \$	155 \$	1 211 \$	46 \$	1 257 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	564	—	—	—	—	—	564	8	572
AERG	—	—	—	824	—	(5)	(6)	22	835	(1)	834
	—	—	564	824	—	(5)	(6)	22	1 399	7	1 406
Options exercées	—	13	—	—	(3)	—	—	—	10	—	10
Dividendes											
Actions ordinaires	—	—	(173)	—	—	—	—	—	(173)	—	(173)
Actions privilégiées	—	—	(32)	—	—	—	—	—	(32)	—	(32)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(30)	(30)
Actions distribuées – Régimes d'UAR	—	25	—	—	(25)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	11	—	—	—	11	—	11
Au 31 décembre 2013	347 \$	1 380 \$	2 598 \$	(1 970) \$	92 \$	5 \$	(203) \$	177 \$	2 426 \$	23 \$	2 449 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	(1 260)	—	—	—	—	—	(1 260)	14	(1 246)
AERG	—	—	—	(691)	—	7	(119)	(135)	(938)	(7)	(945)
	—	—	(1 260)	(691)	—	7	(119)	(135)	(2 198)	7	(2 191)
Dividendes											
Actions ordinaires	—	—	(160)	—	—	—	—	—	(160)	—	(160)
Actions privilégiées	—	—	(27)	—	—	—	—	—	(27)	—	(27)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(17)	(17)
Actions distribuées – Régimes d'UAD	—	1	—	—	(2)	—	—	—	(1)	—	(1)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	2
Au 31 décembre 2014	347 \$	1 381 \$	1 151 \$	(2 661) \$	92 \$	12 \$	(322) \$	42 \$	42 \$	13 \$	55 \$

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions de dollars américains)

	Notes	2014	2013
Activités opérationnelles			
Résultat net		(1 246) \$	572 \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement		417	391
Dépréciation des immobilisations incorporelles	8, 20	1 266	—
Impôts sur le résultat différés	11	354	74
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	7	(3)	—
Gain sur cession d'une entreprise ⁽¹⁾	8	—	(23)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	34	(89)	(119)
Charge à base d'actions	28	2	11
Perte sur remboursement de dette à long terme	8	43	—
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		101	115
Variation nette des soldes hors caisse	29	2	359
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		847	1 380
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(1 982)	(2 357)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		18	70
Additions aux placements dans des titres DAV		(53)	(122)
Produit de la cession des placements dans des titres DAV		53	52
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽¹⁾		25	83
Autres		(17)	13
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(1 956)	(2 261)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme	26	1 820	1 983
Remboursements de dette à long terme	26	(1 334)	(51)
Dividendes versés ⁽²⁾		(182)	(196)
Autres		66	(13)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		370	1 723
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(169)	(2)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(908)	840
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		3 397	2 557
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		2 489 \$	3 397 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		354 \$	303 \$
Impôts sur le résultat		111 \$	80 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		298 \$	36 \$
Impôts sur le résultat		6 \$	20 \$

⁽¹⁾ La Société a conclu, en décembre 2013, la vente des principaux actifs et passifs connexes se rapportant aux activités de Flexjet de la Société. Au cours de l'exercice 2014, la Société a reçu le solde du prix de vente.

⁽²⁾ 22 millions \$ de dividendes versés ont trait aux actions privilégiées pour l'exercice 2014 (23 millions \$ pour l'exercice 2013).

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

⁽⁴⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements dans des titres, aux prêts et aux créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, le cas échéant, la tranche intérêts sur un gain lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la Loi sur les impôts du Québec, et à la Partie 1.3, Impôt des grandes sociétés, de la Loi de l'impôt sur le revenu (Canada) et la tranche intérêts liée au règlement d'un swap combiné de taux d'intérêt et de devises et d'un swap de taux d'intérêt.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre 2014 et 2013

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. est constituée en vertu des lois du Canada. Les états financiers consolidés incluent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales (« la Société »). La Société est un fabricant de matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions commerciaux ainsi que du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. La Société exerce ses activités dans deux secteurs distincts, soit l'aéronautique (BA) et le transport sur rail (BT). Les principales activités de la Société sont décrites à la Note 5 – Information sectorielle.

La publication des états financiers consolidés de la Société pour les exercices 2014 et 2013 a été autorisée par le conseil d'administration le 11 février 2015.

L'exercice correspondant comprend les résultats des activités de Flexjet de la Société, qui ont été cédées le 4 décembre 2013.

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés de la Société sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux IFRS, publiées par l'IASB.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

À moins d'indication contraire, les méthodes comptables présentées ci-après ont été appliquées de manière uniforme pour toutes les périodes présentées dans les présents états financiers consolidés.

Règles de consolidation

Filiales – Les filiales sont entièrement consolidées à compter de la date de leur acquisition et continuent d'être consolidées jusqu'à la date où elles cessent d'être contrôlées.

La Société consolide les entités émettrices, y compris les entités structurées lorsque, selon l'évaluation de la substance de la relation avec la Société, cette dernière conclut qu'elle contrôle les entités émettrices. La Société contrôle une entité émettrice lorsqu'elle est exposée, ou a droit, à des rendements variables en raison de ses liens avec celle-ci et a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur celle-ci pour influencer sur ces rendements.

Les principales filiales de la Société, dont les revenus représentent plus de 10 % du total des revenus de leur secteur respectif, sont les suivantes :

Filiale	Emplacement
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd.	R.-U.
Bombardier Transportation S.A.S.	France
Learjet Inc.	É.-U.

Les revenus de ces filiales combinés à ceux de Bombardier Inc. ont totalisé 71 % des revenus consolidés de l'exercice 2014 (69 % pour l'exercice 2013).

Coentreprises - Les coentreprises sont des entités sur lesquelles la Société exerce un contrôle conjoint nécessitant le consentement unanime des parties se partageant le contrôle d'activités pertinentes comme la prise de décisions stratégiques financières et opérationnelles et dans lesquelles les parties ont droit aux actifs nets de l'arrangement. La Société comptabilise ses participations dans des coentreprises selon la méthode de la mise en équivalence.

Entreprises associées – Les entreprises associées sont des entités à l'égard desquelles la Société a la capacité d'exercer une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles. Les investissements dans des entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence.

Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars américains, la monnaie fonctionnelle de Bombardier Inc. La monnaie fonctionnelle est la principale monnaie de l'environnement économique au sein duquel l'entité exerce ses activités. La monnaie fonctionnelle de la plupart des filiales étrangères est la monnaie locale, principalement le dollar américain pour BA, l'euro, la livre sterling et diverses autres monnaies étrangères de l'Europe ainsi que le dollar américain pour BT.

Transactions en monnaie étrangère – Les transactions libellées dans une monnaie étrangère sont initialement comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle de l'entité connexe à l'aide des taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés dans une monnaie étrangère sont convertis à l'aide des taux de change de clôture. Tout écart de change en découlant est comptabilisé en résultat, à l'exception des écarts de change liés à l'actif et au passif de retraite de même que des passifs financiers désignés comme couverture des placements nets dans des établissements à l'étranger de la Société, lesquels sont comptabilisés dans les AERG. Les actifs et passifs non monétaires libellés dans une monnaie étrangère et évalués au coût historique sont convertis selon les taux de change historiques, et ceux évalués à la juste valeur sont convertis selon le taux de change en vigueur à la date où la juste valeur est établie. Les revenus et les charges sont convertis en fonction des taux de change moyens pour la période ou du taux de change à la date de l'opération pour les éléments importants.

Établissements à l'étranger – Les actifs et les passifs des établissements à l'étranger dont la monnaie fonctionnelle est autre que le dollar américain sont convertis en dollars américains selon les taux de change de clôture. Les revenus et les charges, ainsi que les flux de trésorerie, sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains ou les pertes de change sont comptabilisés dans les AERG et sont reclassés en résultat à la cession ou à la cession partielle du placement dans l'établissement à l'étranger connexe.

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

	Taux de change aux		Taux de change moyens pour les exercices		
	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013	2014	2013
Euro	1,2141	1,3791	1,3194	1,3297	1,3285
Dollar canadien	0,8633	0,9400	1,0043	0,9061	0,9717
Livre sterling	1,5587	1,6542	1,6167	1,6483	1,5654

Comptabilisation des revenus

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris la révision des véhicules sur rail et des composants), et des contrats de services sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. Le degré d'avancement des travaux est habituellement établi en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. Lorsqu'il est probable que les revenus seront ajustés, ces ajustements sont comptabilisés dans les revenus estimés à l'achèvement. Si la révision d'un contrat indique une marge brute négative, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée dans le coût des ventes dans la période au cours de laquelle la marge brute négative est déterminée. Lorsque l'issue du contrat ne peut être évaluée d'une manière fiable, les revenus sont comptabilisés uniquement dans la mesure où les charges engagées peuvent faire l'objet d'un recouvrement.

Si un contrat couvre un certain nombre de produits, la construction de chaque produit est traitée comme un contrat distinct lorsque 1) des soumissions distinctes ont été présentées pour chaque produit, 2) chaque produit a

fait l'objet de négociations distinctes, et 3) les coûts et les revenus de chaque produit peuvent être identifiés. Un groupe de contrats, qu'il vise un seul client ou plusieurs clients, est traité comme un seul contrat lorsque 1) le groupe de contrats est négocié comme un tout, 2) les contrats sont liés si intimement qu'ils font, en fait, partie d'un seul projet avec une marge bénéficiaire globale, et 3) les contrats sont effectués simultanément ou dans une séquence continue. Les options pour des actifs supplémentaires sont comptabilisées comme un contrat distinct lorsque 1) l'actif diffère considérablement, par sa conception, sa technologie ou sa fonction, de l'actif ou des actifs couverts par le contrat d'origine ou 2) le prix de l'actif est négocié sans égard pour le prix du contrat d'origine.

Programmes aéronautiques – Les revenus provenant de la vente d'avions neufs sont comptabilisés lorsque l'avion a été livré, les risques et avantages liés à la propriété ont été transférés au client, le montant des revenus peut faire l'objet d'une estimation fiable, et le recouvrement de la créance client connexe est raisonnablement assuré. Tous les coûts engagés ou qui seront engagés relativement à la vente, y compris les coûts liés aux garanties et aux mesures incitatives à la vente, sont imputés au coût des ventes ou déduits des revenus au moment où les revenus sont comptabilisés.

Composantes multiples – Les ventes de produits et services comportent parfois plusieurs composantes. Dans ces circonstances, la Société détermine si le contrat ou l'arrangement contient plus d'une unité de comptabilisation. Si certains critères sont satisfaits, notamment si l'élément livré constitue pour le client une valeur en lui-même, les critères de comptabilisation sont appliqués séparément à chacun des éléments identifiables d'une même transaction afin de refléter la substance de la transaction. À l'inverse, les critères de comptabilisation peuvent être appliqués à deux ou plusieurs transactions regroupées lorsque l'incidence commerciale ne peut être comprise sans faire référence à l'ensemble des transactions considérées comme un tout. Les revenus sont affectés à chaque élément d'après leur juste valeur relative.

La vente de parts d'avions est considérée conjointement avec le contrat de service connexe aux fins de la comptabilisation des revenus. Par conséquent, les revenus provenant de ces ventes sont comptabilisés au cours de la période à laquelle les services connexes sont rendus au client, soit habituellement cinq ans. Au moment de la vente, le produit de la vente est inscrit dans les autres passifs à titre de revenus différés - programme de multipropriété Flexjet. La valeur comptable de l'avion connexe est transférée dans les autres actifs à titre de frais différés - programme de multipropriété Flexjet et est imputée au coût des ventes pendant la même période.

Autres – Les revenus provenant de la vente d'avions d'occasion et de pièces de rechange sont comptabilisés lorsque les produits ont été livrés, que les risques et avantages liés à la propriété ont été transférés au client, que le montant des revenus peut faire l'objet d'une estimation fiable, et que le recouvrement de la créance client connexe est raisonnablement assuré.

Aide et avances gouvernementales remboursables

L'aide gouvernementale, y compris les crédits d'impôt à l'investissement, est comptabilisée lorsqu'il existe une assurance raisonnable que la Société recevra une aide et qu'elle respectera toutes les conditions pertinentes. L'aide gouvernementale liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles et incorporelles est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale liée aux dépenses courantes est portée en réduction des dépenses connexes.

Les avances gouvernementales remboursables sont comptabilisées à titre de passif financier s'il existe une assurance raisonnable que le montant sera remboursé.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent les éléments qui ne reflètent pas, selon la direction, le rendement de base de la Société comme l'incidence des frais de restructuration, des charges de dépréciation importantes et leurs reprises, ainsi que d'autres éléments inhabituels importants.

Impôts sur le résultat

La Société comptabilise les impôts sur le résultat selon la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés en fonction de l'incidence fiscale future des différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur base fiscale respective, et des reports en avant de pertes fiscales. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont évalués à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront applicables pour l'exercice au cours duquel les différences devraient se résorber.

Les actifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'il existera un bénéfice imposable futur auquel pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées.

Les actifs et passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés directement en résultat, dans les AERG ou dans les capitaux propres, selon le classement de l'élément auquel ils sont liés.

Résultat par action

Le RPA de base est calculé à partir du résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. moins les dividendes sur actions privilégiées, y compris les impôts, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice.

Le RPA dilué est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.

Instruments financiers

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les incitatifs à la location, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme DFT, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers DAV, d) dans les prêts et créances ou e) dans les passifs financiers autres que DFT. La direction détermine leur classement au moment de la comptabilisation initiale d'après les fins auxquelles ils ont été acquis. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme DAV ou DFT, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur.

Un actif financier est décomptabilisé lorsque les droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif sont échus ou que la Société a transféré ses droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif et soit a) la Société a transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, soit b) la Société n'a ni transféré ni conservé la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, mais a transféré le contrôle de l'actif.

En ce qui concerne les opérations pour lesquelles il n'est pas évident de savoir si la Société a transféré ou conservé la quasi-totalité des risques et des avantages liés à la propriété, la Société effectue une analyse quantitative afin de comparer son exposition à la variabilité des flux de trésorerie de l'actif avant et après le

transfert. On fait appel au jugement pour déterminer un nombre de scénarios raisonnablement possibles qui reflètent la variabilité prévue du montant et du calendrier des flux de trésorerie nets, puis pour attribuer à chaque scénario une probabilité en accordant davantage de poids aux issues considérées comme les plus susceptibles de se produire.

Un passif financier est décomptabilisé lorsque l'obligation aux termes du passif est éteinte, qu'elle est annulée ou qu'elle arrive à échéance. Lorsqu'un passif financier existant est remplacé par un autre provenant du même créancier dont les modalités sont considérablement différentes, ou que les modalités du passif existant ont fait l'objet d'une modification considérable, cet échange ou cette modification est traité comme une décomptabilisation du passif financier initial et la comptabilisation d'un nouveau passif financier. La différence entre les valeurs comptables respectives est comptabilisée dans l'état du résultat.

a) Instruments financiers classés comme DFT

Trésorerie et équivalents de trésorerie – La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie et les placements très liquides d'institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

Instruments financiers dérivés – Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition de la Société au risque de change et au risque de taux d'intérêt, généralement au moyen de contrats de change à terme, de swaps de taux d'intérêt et de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises. Les instruments financiers dérivés comprennent les instruments financiers dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers qui ne sont pas étroitement liés aux contrats hôtes.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme DFT, à moins qu'ils soient désignés comme instruments de couverture admissibles à la comptabilité de couverture (voir plus loin). Les fluctuations de la juste valeur d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, excluant les instruments financiers dérivés incorporés, sont comptabilisées dans le coût des ventes, ou dans les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

Les instruments financiers dérivés incorporés de la Société comprennent des engagements de taux de financement liés à la vente d'avions, des options de rachat sur titres de dette à long terme et des instruments de change inclus dans les contrats de vente ou d'achat. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des engagements de taux de financement liés à la vente de produits est comptabilisée comme une charge différée dans les autres actifs. La charge différée est comptabilisée comme un ajustement du prix de vente des produits connexes. Les options de rachat sur titres de dette à long terme qui ne sont pas étroitement liées au contrat hôte sont évaluées à la juste valeur, et la valeur initiale est constatée à titre d'augmentation de la dette à long terme connexe et amortie par imputation à l'état du résultat selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des instruments de change qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture est comptabilisée dans le coût des ventes. Les variations ultérieures de la juste valeur des instruments financiers dérivés incorporés sont comptabilisées dans le coût des ventes ou les autres charges (revenus) ou les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

b) Instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Les instruments financiers peuvent être désignés, au moment de la comptabilisation initiale, comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils satisfont à l'un des critères suivants : i) l'instrument financier comprend un ou plusieurs instruments financiers dérivés incorporés qui, autrement, seraient comptabilisés séparément, ii) la désignation élimine ou réduit significativement une incohérence d'évaluation ou de comptabilisation qui, autrement, découlerait de l'évaluation d'actifs ou de passifs financiers ou de la comptabilisation des profits ou pertes sur ceux-ci selon des bases différentes ou iii) l'actif financier et le passif financier font partie d'un groupe d'actifs financiers, de passifs financiers ou les deux qui est géré et dont la performance est évaluée d'après la méthode de la juste valeur, conformément à une stratégie de gestion de risques ou de placement documentée. La Société a désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net certains prêts et créances liés à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, et les incitatifs à la

location, qui sont tous désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net d'après le critère iii) précité.

Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

c) Actifs financiers DAV

Les placements dans des titres sont habituellement classés comme DAV. Ils sont comptabilisés à la juste valeur si celle-ci peut être évaluée de façon fiable, et les profits et les pertes latents sont inclus dans les AERG, sauf les gains et les pertes de change sur les placements monétaires, comme des placements à revenu fixe qui sont comptabilisés en résultat. Les instruments de capitaux propres qui n'ont pas de prix coté sur un marché actif et dont la juste valeur ne peut être évaluée de manière fiable sont comptabilisés au coût.

Lorsqu'une diminution de la juste valeur d'un actif financier DAV a été comptabilisée dans les AERG et qu'il existe une indication objective de la dépréciation de cet actif, la perte cumulée égale à la différence entre le coût d'acquisition du placement et sa juste valeur actuelle, diminuée de toute perte de valeur sur cet actif financier préalablement comptabilisée en résultat net, est reclassée du cumul des AERG en résultat net. Les pertes de valeur comptabilisées en résultat net à l'égard des instruments financiers classés comme DAV peuvent être reprises, sauf dans le cas des placements en instruments de capitaux propres.

d) Prêts et créances

Les créances clients et autres débiteurs, l'encaisse affectée ainsi que certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, certaines créances sur contrats à long terme et d'autres actifs financiers sont classés comme prêts et créances. Les actifs financiers classés comme prêts et créances sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des pertes de valeur.

Les créances clients ainsi que les autres actifs financiers classés comme prêts et créances font l'objet d'une révision périodique pour moins-value et sont classés comme ayant subi une moins-value s'il existe des indications objectives d'une perte de valeur. Le montant de la perte est égal à la différence entre la valeur comptable de l'actif et la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs estimés, actualisée au taux d'intérêt effectif initial. Si le montant de la perte de valeur diminue au cours d'une période ultérieure et si cette diminution peut être objectivement liée à un événement survenant après la comptabilisation de la dépréciation, la perte de valeur comptabilisée précédemment est reprise.

e) Passifs financiers autres que DFT

Les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et certains autres passifs financiers sont classés comme passifs financiers autres que DFT et sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Comptabilité de couverture

La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, à l'origine de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés de couverture contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

La Société documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des instruments financiers dérivés à des flux de trésorerie prévus ou à un actif ou à un passif particulier. La Société documente aussi formellement et évalue, à l'origine de la couverture et sur une base continue, si les instruments de couverture sont très efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts. Il existe trois stratégies de couverture permises.

Couvertures de juste valeur – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de la juste valeur à certains instruments financiers dérivés de taux d'intérêt et contrats de change à terme qui couvrent l'exposition au risque de variations de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés. Dans une relation de couverture de juste valeur, les gains ou pertes découlant de l'évaluation à la juste valeur d'instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés en résultat net, alors que les gains ou pertes découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts sont comptabilisés à titre d'ajustement de la valeur comptable des éléments couverts et en résultat net.

Couvertures de flux de trésorerie – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de flux de trésorerie aux contrats de change à terme et dérivés de taux d'intérêt conclus aux fins de couverture du risque de change sur les transactions prévues et des actifs et passifs comptabilisés. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque l'élément couvert influe sur le résultat net. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.

Couverture de placements nets dans des établissements à l'étranger – La Société désigne généralement certaines dettes à long terme comme couvertures de ses placements nets dans des établissements à l'étranger. La tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque les gains ou pertes de change correspondants découlant de la conversion des établissements à l'étranger sont comptabilisés en résultat net.

La tranche des gains ou des pertes sur l'instrument de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme ajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les gains et les pertes sur les dérivés non désignés dans une relation de couverture et les gains et les pertes liés à la tranche inefficace de couvertures efficaces sont comptabilisés dans le coût des ventes, ou dans les revenus de financement ou les charges de financement pour la composante intérêt des dérivés ou lorsque les dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

L'application de la comptabilité de couverture cesse prospectivement s'il est établi que l'instrument de couverture n'est plus efficace à titre de couverture, si l'instrument de couverture est résilié ou vendu, ou à la vente ou à la résiliation anticipée de l'élément couvert.

Contrats de location

Pour déterminer si un accord est, ou contient, un contrat de location, il convient de se fonder sur la substance de l'accord et d'apprécier si l'accord confère un droit d'utiliser l'actif. Si la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété sont transférés du locateur au locataire, les transactions de location sont comptabilisées à titre de contrats de location-financement. Tous les autres contrats de location sont comptabilisés à titre de contrats de location simple.

Lorsque la Société est le locataire – Les contrats de location d'actifs classés à titre de contrats de location-financement sont présentés dans les états de la situation financière consolidés selon leur nature. La composante intérêt des paiements au titre de la location est comptabilisée pendant toute la durée du contrat selon la méthode du taux d'intérêt effectif et est incluse dans les charges de financement. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location.

Lorsque la Société est le locateur – Les actifs faisant l'objet de contrats de location-financement, en particulier des avions commerciaux, sont initialement comptabilisés à un montant égal à l'investissement net dans le contrat de location et sont inclus dans les créances liées aux contrats de location – avions. Les revenus d'intérêt sont comptabilisés sur la durée des contrats de location applicables selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs qui font l'objet de contrats de location simple, principalement des avions régionaux d'occasion et des avions d'affaires d'occasion, sont inclus dans les immobilisations corporelles. Les revenus locatifs tirés des contrats de

location simple sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du contrat de location et sont inclus dans les revenus.

Évaluation des stocks

Contrats à long terme – Les stocks de contrats à long terme comprennent les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent, de même que les marges estimatives connexes. Les avances et les facturations progressives reçues relatives au travail réalisé à l'égard des contrats à long terme sont déduites des stocks de contrats à long terme connexes. Les avances et les facturations progressives reçues en excédent des stocks de contrats à long terme connexes sont présentées à titre de passif.

Programmes aéronautiques et produits finis – Les travaux en cours des programmes aéronautiques, les matières premières, et les stocks de produits finis sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût est généralement déterminé au moyen de la méthode du coût unitaire, sauf le coût des stocks de pièces de rechange qui est calculé selon la méthode de la moyenne mobile. Le coût des stocks de produits fabriqués comprend tous les coûts directement attribuables au processus de fabrication, comme les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimatif dans le cours normal des affaires moins les coûts estimés pour l'achèvement et les frais de vente estimatifs, à l'exception des matières premières dont la valeur de réalisation nette est établie en fonction du coût de remplacement. La Société estime la valeur de réalisation nette en recourant à des évaluations externes et internes de la valeur des avions, y compris de l'information préparée à partir de données sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

Dépréciation de stocks – Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on détermine que le coût des stocks ne sera pas recouvrable. Lorsque les circonstances qui justifiaient précédemment de déprécier les stocks en dessous du coût n'existent plus ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de situation économique, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Les régimes d'avantages de retraite sont classés à titre de régimes à prestations définies ou de régimes à cotisations définies.

Régimes à prestations définies

Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite comptabilisé dans l'état de la situation financière consolidé correspond à la différence entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif du régime à la date de clôture. Lorsque la Société compte un excédent dans un régime à prestations définies, la valeur comptabilisée au titre des actifs des régimes est limitée au plafond de la valeur de l'actif, soit la valeur actuelle des avantages économiques disponibles sous forme de remboursement par le régime ou de diminution des cotisations futures au régime (le « test de plafonnement de la valeur de l'actif »). Un passif minimum est comptabilisé lorsqu'une exigence de financement minimal en vertu de la loi au titre des services passés dépasse les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursement du régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime. Une obligation implicite est comptabilisée comme une obligation au titre des régimes à prestations définies lorsqu'il n'y a pas d'autre solution réaliste que de verser les prestations au personnel. Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite tient compte de tout plafonnement de la valeur de l'actif, de tout passif minimum et de toute obligation implicite.

Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi pour chaque régime de manière actuarielle à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées et de la meilleure estimation par la direction de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, de l'espérance de vie, de l'inflation, des taux d'actualisation et du coût des soins de santé. Les actifs des régimes comprennent les actifs qui sont détenus par un fonds d'avantages du personnel à long terme ou les contrats d'assurance admissibles. Ces actifs sont évalués à la juste valeur à la date de clôture, laquelle est fondée sur les prix médians du marché publiés dans le cas de titres cotés. Les taux d'actualisation sont déterminés à chaque date de clôture en fonction des rendements des

marchés à la fin de la période de présentation de l'information pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée du passif au titre des avantages de retraite connexe.

Les gains et pertes de réévaluation (y compris l'incidence du change) à l'égard des actifs des régimes et de l'obligation au titre des prestations définies et l'incidence de tout plafonnement de l'actif et de tout passif minimum sont comptabilisés directement dans les AERG de la période au cours de laquelle ils se produisent, et ils ne sont jamais reclassés en résultat net. Les coûts (les crédits) des services passés sont comptabilisés directement en résultat net au cours de la période où ils surviennent.

La charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite est incluse dans les revenus de financement ou les charges de financement. Les autres composantes du coût des avantages de retraite sont soit capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction, soit comptabilisées directement en résultat. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Régimes à cotisations définies

Les cotisations aux régimes à cotisations définies sont comptabilisées en résultat net ou capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Autres avantages à long terme – La méthode comptable est semblable à la méthode utilisée pour les régimes à prestations définies, sauf que tous les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat. Les autres avantages à long terme sont inclus dans les autres passifs.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur. Le coût d'un élément des immobilisations corporelles comprend son prix d'achat ou son coût de fabrication, ses coûts d'emprunt ainsi que tous les autres coûts engagés en vue d'amener l'actif à l'endroit et dans l'état où il se trouve. Si le coût de certaines composantes d'un élément des immobilisations corporelles est important par rapport au coût total de l'élément, le coût total est réparti entre les diverses composantes, qui sont par la suite amorties séparément sur la durée de vie utile de chaque composante. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur une base linéaire sur les durées de vie utile suivantes :

Bâtiments	De 5 à 75 ans
Matériel	De 2 à 15 ans
Autres	De 3 à 20 ans

Le mode d'amortissement et les durées de vie utile sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les variations sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements et les dépréciations sont comptabilisées dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration ou les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent, ou dans les éléments spéciaux. L'amortissement des actifs en construction commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé.

Si une pièce importante est remplacée ou si une inspection ou une remise à neuf majeure est réalisée, son coût est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle si les critères de comptabilisation sont satisfaits, et la valeur comptable de la pièce remplacée ou de l'inspection ou de la remise à neuf précédente est décomptabilisée. Tous les autres coûts de réparation et d'entretien sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles générées en interne comprennent les coûts de développement (essentiellement les coûts de conception des prototypes d'avions et de leur mise à l'essai) et les logiciels d'application développés ou modifiés en interne. Ces coûts sont capitalisés lorsque certains critères de report sont remplis, comme l'établissement de la faisabilité technique. Les coûts des immobilisations incorporelles générées en interne

comprennent le coût des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les coûts d'emprunt.

Le coût des immobilisations incorporelles acquises comprend le coût des activités de développement effectuées par les fournisseurs dont la Société contrôle l'extrant sous-jacent découlant de l'utilisation de la technologie, ainsi que le coût lié aux licences, aux brevets et aux marques de commerce acquis en externe.

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur et comprennent le goodwill, l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que les autres immobilisations incorporelles, comme les licences, les brevets et les marques de commerce. Les autres immobilisations incorporelles sont incluses dans les autres actifs.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques commence à la date d'achèvement du premier avion du programme. L'amortissement des autres immobilisations incorporelles commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé. La dotation aux amortissements est comptabilisée comme suit :

	Mode	Durée de vie utile estimée
Outillage des programmes aéronautiques	Unités de production	Nombre prévu d'avions qui seront produits ⁽¹⁾
Autres immobilisations incorporelles		
Licences, brevets et marques de commerce	Linéaire	De 3 à 20 ans
Autres	Linéaire	De 3 à 5 ans

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2014, le nombre restant d'unités permettant d'amortir entièrement l'outillage des programmes aéronautiques, outre l'outillage des programmes aéronautiques en développement, devrait être produit sur les six prochaines années.

Les modes d'amortissement et les durées de vie utile estimées sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les modifications sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements est comptabilisée dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction des actifs sous-jacents.

Outre le goodwill, la Société n'a pas d'immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Le goodwill représente l'excédent du prix d'achat sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis dans un achat d'entreprise. Après la comptabilisation initiale, le goodwill est évalué au coût, diminué de toute dépréciation cumulée.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt sont les intérêts sur la dette à long terme et les autres coûts que la Société engage dans le cadre d'un emprunt de fonds. Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont capitalisés comme composante du coût de l'actif et sont déduits de la charge de financement à laquelle ils se rapportent. La Société suspend la capitalisation des coûts d'emprunt pendant de longues périodes où elle suspend le développement d'un actif qualifié. Tous les autres coûts d'emprunt sont passés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés.

Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles

La Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une immobilisation corporelle ou incorporelle peut s'être dépréciée. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif pris individuellement lorsque c'est possible.

Si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs, l'actif fait l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La plupart des actifs non financiers de la Société font l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

- La juste valeur diminuée des coûts de la vente est le montant que peut obtenir la Société de la vente d'un actif lors d'une transaction dans des conditions de concurrence normale entre des parties bien informées et consentantes, diminué des coûts de sortie. S'il n'existe pas d'accord de vente irrévocable ou de marché actif pour l'actif, la juste valeur est évaluée au moyen de modèles d'évaluation appropriés selon la nature de l'actif ou de l'UGT, comme les modèles de la valeur actualisée des flux de trésorerie.

- La valeur d'utilité est calculée d'après les flux de trésorerie estimés nets et d'après des projections détaillées, généralement sur une période de trois ans, les projections des années ultérieures étant extrapolées au moyen d'un taux de croissance hypothétique. Les flux de trésorerie estimés nets sont actualisés à leur valeur actuelle au moyen d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT.

Si la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT connexe, l'actif connexe est déprécié à sa valeur recouvrable et une perte de valeur est comptabilisée en résultat net.

Dans le cas des immobilisations corporelles et incorporelles autres que le goodwill, la Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une perte de valeur comptabilisée antérieurement puisse ne plus exister ou avoir diminué. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures doit être reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. La perte de valeur qui peut être reprise ne doit pas être supérieure à la valeur comptable de l'actif qui aurait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT au cours d'exercices antérieurs. Cette reprise est comptabilisée au poste du résultat dans lequel la perte de valeur initiale a été comptabilisée.

Les immobilisations incorporelles et corporelles qui ne sont pas encore prêtes à être utilisées et le goodwill font l'objet d'un test de dépréciation annuellement, ou plus souvent si des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif ou l'UGT pourrait avoir subi une perte de valeur. Les pertes de valeur relatives au goodwill ne peuvent être reprises au cours de périodes ultérieures.

Provisions

Les provisions sont comptabilisées lorsque la Société a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources soit nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable. Ces passifs sont présentés à titre de provisions si leur échéance ou leur montant est incertain. Les provisions sont évaluées à leur valeur actuelle.

Garanties de produits – Une provision pour le coût des garanties est constituée dans le coût des ventes lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. La composante intérêt associée aux garanties de produits, le cas échéant, est comptabilisée à titre de charge de financement. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et en service et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de la Société. Les demandes de remboursement auprès de tiers sont comptabilisées s'il est quasiment certain que le remboursement sera effectué. Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur la structure des avions et sur les bogies qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle – Les garanties de crédit et de valeur résiduelle liées à la vente d'avions sont comptabilisées au montant que la Société s'attend à payer en vertu de ces garanties lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. Après la comptabilisation initiale, les variations de la valeur de ces garanties sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations.

Les garanties de valeur résiduelle procurent, sous forme de paiements limités contractuellement, aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement.

Provisions pour restructuration – Les provisions pour restructuration ne sont comptabilisées que lorsque la Société a une obligation réelle ou implicite. La Société a une obligation implicite lorsqu'un plan formalisé et détaillé précise les activités ou la partie des activités visées, l'emplacement et le nombre d'employés touchés, l'estimation détaillée des coûts connexes et le calendrier approprié. En outre, les employés ou les groupements de travailleurs touchés doivent avoir été informés des principales modalités des plans.

Contrats déficitaires – Pour les contrats autres que les contrats à long terme, s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat, une provision pour contrat déficitaire est comptabilisée dans le coût des ventes, sauf la composante intérêt, qui est comptabilisée dans les charges de financement. Les coûts inévitables comprennent les dépassements de coûts anticipés ainsi que les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques. Les coûts engagés pour mettre sur pied un processus de fabrication efficace au tout début d'un programme d'avions ne sont pas considérés comme des coûts inévitables liés à un contrat spécifique. Les provisions pour contrats déficitaires sont évaluées au moindre du coût prévu pour satisfaire aux conditions du contrat et du coût prévu pour résilier le contrat.

Prestations de cessation d'emploi – Les prestations de cessation d'emploi sont en général versées lorsque l'emploi prend fin avant l'âge normal de départ à la retraite ou si un employé accepte de partir volontairement en échange de ces prestations. La Société comptabilise les prestations de cessation d'emploi lorsqu'elle s'est manifestement engagée, au moyen d'un plan formalisé et détaillé sans possibilité réelle de se rétracter, à mettre fin à l'emploi d'employés actuels. Les prestations de cessation d'emploi sont incluses dans les provisions.

Dépenses environnementales – Une provision pour dépenses environnementales est comptabilisée lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les obligations légales liées à la mise hors service d'immobilisations et les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont passées en charges et incluses dans le coût des ventes.

Litiges – Une provision pour litiges est comptabilisée en cas de poursuites, d'enquêtes gouvernementales ou d'une procédure lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable.

Paiements fondés sur des actions

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions réglées en instruments de capitaux propres – Les paiements fondés sur des actions réglées en instruments de capitaux propres sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution. La valeur de la rémunération liée aux UAR et aux UAD est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR et les UAD dont les droits devraient être acquis. La valeur de la rémunération liée aux régimes d'options d'achat d'actions est déterminée à l'aide d'un modèle d'établissement du prix des options de Black et Scholes. L'incidence de toute variation du nombre d'options, d'UAR et d'UAD pour lesquelles il est prévu que les droits y rattachés seront acquis est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée. La charge de rémunération est comptabilisée sur une base linéaire sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport. Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit du capital social.

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés – Les contributions de la Société au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont évaluées au coût et comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés. La charge de rémunération est comptabilisée à la date de la cotisation de l'employé.

3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

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

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

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

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

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

Avantages du personnel

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

Comptabilisation des revenus

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, l'IFRIC 13, *Programmes de fidélisation de la clientèle*, l'IFRIC 15, *Contrats de construction de biens immobiliers*, l'IFRIC 18, *Transferts d'actifs provenant de clients* et le SIC-31, *Produits des activités ordinaires - Opérations de troc impliquant des services de publicité*. Le principe de base de l'IFRS 15 est qu'une entité doit comptabiliser ses revenus afin de refléter le transfert des biens et services promis aux clients pour un montant correspondant à la contrepartie que l'entité s'attend à recevoir en échange de ces biens et services. L'IFRS 15 exigera la présentation d'informations additionnelles sur les revenus, fournira des indications sur les transactions qui n'étaient pas traitées de façon complète dans les normes antérieures (notamment, les revenus tirés de la prestation de services et les modifications de contrats) et améliorera les indications visant les accords à composantes multiples. L'IFRS 15 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2017, et l'application anticipée est permise. La Société n'a pas encore évalué l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS

L'application des méthodes comptables de la Société exige que la direction utilise des estimations et des jugements qui peuvent avoir une incidence importante sur les revenus, les charges, le résultat global, les actifs et les passifs comptabilisés et les informations figurant dans les états financiers consolidés. Les estimations et les jugements sont importants lorsque :

- l'issue est très incertaine au moment où les estimations et les jugements sont faits; et
- des estimations ou des jugements différents ayant une incidence notable sur les états financiers consolidés pouvaient raisonnablement avoir été utilisés.

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

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

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

Contrats à long terme – BT exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et BA conclut des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement pour des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris la révision des véhicules sur rail et des composants) et des contrats de services sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations à long terme du total des coûts d'un contrat et des revenus à l'achèvement.

Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. S'il est probable que les revenus varieront, les variations sont incluses dans les revenus estimatifs à l'achèvement.

Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux et de la main-d'œuvre, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la main-d'œuvre. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification des commandes et des possibles retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. La direction exerce son jugement pour déterminer la probabilité pour la Société d'engager des coûts additionnels par suite de

retards ou de verser d'autres pénalités; ces coûts, s'ils sont probables, sont inclus dans les coûts estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. La direction examine les coûts et les revenus totaux estimatifs à l'achèvement de chaque contrat tous les trimestres. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Lorsqu'une révision peut avoir une incidence importante, elle est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées. Au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2014, la Société a révisé les hypothèses d'indexation de certains contrats, surtout ceux portant sur le matériel roulant, ce qui a eu une incidence sur les estimations des revenus futurs et a entraîné un ajustement de rattrapage pour tenir compte des marges contractuelles plus faibles sur les revenus déjà comptabilisés.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de BT d'environ 97 millions \$ pour l'exercice 2014.

Outillage des programmes aéronautiques – L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisés dans le test de dépréciation exigent des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et la part prévue de la Société de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, la direction exerce son jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. La valeur recouvrable d'un groupe d'actifs est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie, habituellement établie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme. Le coût estimatif des mises à niveau potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents. Ils comprennent également les flux de trésorerie futurs découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente ainsi que les économies de coûts prévues grâce à la réalisation de synergies du point de vue d'un intervenant sur le marché. Les données utilisées dans le modèle des flux de trésorerie actualisés sont des données de Niveau 3 (qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables).

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

Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les trois premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les trois premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, ajustée selon le risque et établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur le calendrier des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs, des conditions générales du marché, des taux de change et des taux d'imposition applicables.

La valeur recouvrable a été établie au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2014 d'après les hypothèses décrites ci-dessus. Un taux d'actualisation après impôts de 8,0 % a été utilisé.

Le 15 janvier 2015, la Société a annoncé une pause de son programme d'avion d'affaires *Learjet 85*. La pause fait suite à une révision à la baisse des prévisions de Bombardier pour le marché des avions d'affaires, surtout en raison de la faiblesse persistante de la catégorie des avions légers depuis le ralentissement économique. Par conséquent, la Société a comptabilisé au quatrième trimestre de l'exercice 2014 une dépréciation de 1,3 milliard \$. Voir la Note 20 – Immobilisations incorporelles, aux états financiers consolidés pour plus de détails.

Analyse de sensibilité

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

Une baisse de 10 % des flux de trésorerie nets futurs prévus provenant de tous les programmes, répartie également sur les périodes futures, aurait entraîné une dépréciation additionnelle d'environ 410 millions \$ au cours de l'exercice 2014 pour certains programmes en cours de développement.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer le test de dépréciation aurait entraîné une dépréciation additionnelle d'environ 440 millions \$ au cours de l'exercice 2014 pour certains programmes en cours de développement.

Goodwill – La valeur recouvrable du secteur opérationnel de BT, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité. Au cours de l'exercice 2014, la Société a effectué un test de dépréciation. La valeur recouvrable a été calculée d'après la juste valeur diminuée des coûts de la vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Les données utilisées dans le modèle des flux de trésorerie actualisés sont des données de Niveau 3 (qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables). La Société n'a relevé aucune dépréciation.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs sont fondés sur le budget et le plan stratégique pour les trois premières années et un taux constant de croissance de 1 % a été appliqué pour établir les flux de trésorerie estimatifs suivant la période initiale de trois ans. Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé dans le modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré représentatif du capital. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable était de 7,25 % pour l'exercice 2014. Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait entraîné aucune dépréciation au cours de l'exercice 2014. Une diminution de 10 % du taux de croissance de 1 % n'aurait entraîné aucune dépréciation au cours de l'exercice 2014.

Évaluation des actifs d'impôt différé – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies fiscales prudentes. Le 15 janvier 2015, la Société a annoncé une pause de son programme d'avions d'affaires *Learjet 85*. La pause fait suite à une révision à la baisse des prévisions de Bombardier pour le marché des avions d'affaires, surtout en raison de la faiblesse persistante de la catégorie des avions légers depuis le ralentissement économique. Par conséquent, la Société a comptabilisé une perte de valeur des actifs d'impôt différé au quatrième trimestre de l'exercice 2014. Voir la Note 11 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

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

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

Analyse de sensibilité

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

En supposant une diminution de 5 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions au 31 décembre 2014, le RAI pour l'exercice 2014 aurait subi une incidence négative de 18 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2014, le RAI pour l'exercice 2014 aurait subi une incidence négative de 16 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2014, le RAI pour l'exercice 2014 aurait subi une incidence positive de 15 millions \$.

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

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et des autres avantages de retraite de la Société au Canada est établi en élaborant une courbe de rendement selon quatre fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA dans les trois dernières fourchettes d'échéance de la courbe.

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

Voir la Note 21 – Avantages de retraite, pour plus de détails à l'égard des hypothèses utilisées et de la sensibilité aux modifications apportées aux hypothèses actuarielles cruciales.

Consolidation – De temps à autre, la Société participe à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, la direction peut recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si la Société est exposée, ou a droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si la Société agit à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si la Société a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait. La direction réévalue sa détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances indiquent qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle pourraient faire l'objet de modifications.

5. INFORMATION SECTORIELLE

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

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

L'information sectorielle est préparée selon les méthodes comptables décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables.

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

	2014			2013		
	BA	BT	Total	BA	BT	Total
Résultats opérationnels						
Revenus	10 499 \$	9 612 \$	20 111 \$	9 385 \$	8 766 \$	18 151 \$
Coût des ventes	9 148	8 386	17 534	8 118	7 540	15 658
Marge brute	1 351	1 226	2 577	1 267	1 226	2 493
Charges de vente et d'administration	672	686	1 358	699	718	1 417
R et D	199	148	347	173	120	293
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	—	(89)	(89)	—	(119)	(119)
Autres charges (revenus)	43	(5)	38	7	2	9
RAI avant éléments spéciaux	437	486	923	388	505	893
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	1 432	57	1 489	(30)	—	(30)
RAI	(995) \$	429 \$	(566)	418 \$	505 \$	923
Charges de financement			249			271
Revenus de financement			(75)			(119)
RAI			(740)			771
Impôts sur le résultat			506			199
Résultat net			(1 246) \$			572 \$
Autres informations						
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	1 857 \$	107 \$	1 964 \$	2 213 \$	74 \$	2 287 \$
Amortissement	301 \$	116 \$	417 \$	267 \$	124 \$	391 \$
Dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽³⁾	1 266 \$	— \$	1 266 \$	— \$	— \$	— \$

⁽¹⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

⁽²⁾ D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

⁽³⁾ Voir la Note 20 – Immobilisations incorporelles pour plus de détails.

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

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Actifs			
Total des actifs	27 614 \$	29 363 \$	25 175 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489	3 397	2 557
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	64	27	—
Impôts sur le résultat différés	875	1 231	1 421
Actifs sectoriels	24 186	24 708	21 197
Passifs			
Total des passifs	27 559	26 914	23 918
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	124	116	66
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	248	198	109
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	7 683	7 203	5 405
Impôts sur le résultat différés ⁽³⁾	—	—	46
Passifs sectoriels	19 504 \$	19 397 \$	18 292 \$
Actifs nets sectoriels			
BA	4 407 \$	4 921 \$	2 618 \$
BT	275 \$	390 \$	287 \$

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres créiteurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

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

Les revenus de la Société par segments de marché se présentaient comme suit pour les exercices :

	2014	2013
BA		
Fabrication		
Avions d'affaires	5 744 \$	5 038 \$
Avions commerciaux	1 956	1 248
Autres	537	550
Total fabrication	8 237	6 836
Services ⁽¹⁾	1 619	1 897
Autres ⁽²⁾	643	652
	10 499	9 385
BT		
Matériel roulant ⁽³⁾	6 330	5 511
Services ⁽⁴⁾	1 717	1 596
Systèmes et signalisation ⁽⁵⁾	1 565	1 659
	9 612	8 766
	20 111 \$	18 151 \$

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

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

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

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

⁽⁵⁾ Constitués des revenus tirés des systèmes de transport en commun et des systèmes aéroportuaires, des systèmes de grandes lignes, des systèmes d'exploitation et d'entretien, des solutions de mobilité électrique, de la signalisation des systèmes de transport en commun et de la signalisation de grandes lignes. Ne tient pas compte de la tranche du matériel roulant des commandes de systèmes fabriqué par les autres divisions de la Société.

Les revenus et les immobilisations corporelles et incorporelles, attribués aux pays, se présentent comme suit :

	Revenus pour les exercices ⁽¹⁾		Immobilisations corporelles et incorporelles aux ⁽²⁾		
	2014	2013	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Amérique du Nord					
États-Unis	5 417 \$	5 640 \$	1 198 \$	2 003 \$	1 517 \$
Canada	1 096	1 351	5 839	4 746	3 565
Mexique	229	93	84	151	106
	6 742	7 084	7 121	6 900	5 188
Europe					
Allemagne	2 318	1 954	1 092	1 235	1 214
Royaume-Uni	1 691	1 913	1 801	1 767	1 501
France	1 412	960	43	50	52
Suisse	450	575	368	398	387
Autres	2 559	2 508	670	803	797
	8 430	7 910	3 974	4 253	3 951
Asie-Pacifique					
Chine	815	560	7	7	8
Australie	748	471	28	20	21
Inde	171	224	24	27	34
Autres	927	685	4	2	2
	2 661	1 940	63	56	65
Autres					
Russie	505	240	1	1	1
Autres	1 773	977	39	29	24
	2 278	1 217	40	30	25
	20 111 \$	18 151 \$	11 198 \$	11 239 \$	9 229 \$

⁽¹⁾ Attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

⁽²⁾ Les immobilisations corporelles et incorporelles, sauf le goodwill, sont attribuées aux pays d'après l'emplacement des actifs. Le goodwill est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'achat connexe.

6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	2014	2013
Coûts de R et D	1 831 \$	2 130 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(1 656)	(1 984)
	175	146
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	172	147
	347 \$	293 \$

7. AUTRES CHARGES

Les autres charges se présentaient comme suit pour les exercices :

	2014	2013
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	42 \$	17 \$
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	4	(2)
Gains sur cessions des immobilisations corporelles	(3)	—
Autres	(5)	(6)
	38 \$	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 ceux présentés dans les éléments spéciaux de l'exercice 2014.

8. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit pour les exercices :

	2014	2013
Charge de dépréciation et autres ⁽¹⁾	1 357 \$	— \$
Charge de restructuration ⁽²⁾	142	—
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽³⁾	43	—
Gains sur résolution de litiges ⁽⁴⁾	(18)	(43)
Dépréciation des stocks ⁽⁵⁾	—	24
Gain sur cession d'une entreprise ⁽⁶⁾	—	(23)
	1 524 \$	(42) \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	1 489 \$	(30) \$
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme	43	—
Revenus de financement – Intérêts relatifs à la résolution de litiges	(8)	(12)
	1 524 \$	(42) \$

⁽¹⁾ Par suite de la décision d'effectuer une pause du programme *Learjet 85*, une charge de dépréciation de 1266 millions \$, une dépréciation des stocks de 21 millions \$ et d'autres provisions de 71 millions \$ ont été comptabilisées à titre d'éléments spéciaux. Voir la Note 20 – Immobilisations incorporelles, pour plus de détails.

⁽²⁾ Représente des charges de restructuration de 155 millions \$ et un gain de compression de 13 millions \$ liés à la réduction des effectifs annoncée en janvier et juillet 2014, dont un montant de 85 millions \$ a trait à BA et un montant de 57 millions \$ à BT, pour l'exercice 2014. Ces mesures comprennent la réduction d'environ 3700 employés chez BA et 900 employés chez BT.

⁽³⁾ Représente la perte relative au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$).

⁽⁴⁾ Représentent un gain de BA lié à la résolution en faveur de la Société d'un litige de 18 millions \$ relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts du Québec*, dont un montant de 8 millions \$ représente la tranche d'intérêts du gain pour l'exercice 2014 (43 millions \$, dont un montant de 12 millions \$ représente la tranche d'intérêts du gain pour l'exercice 2013).

⁽⁵⁾ Représente une dépréciation de stocks de BA liée à une pause prolongée de la production du programme *Learjet 60*.

⁽⁶⁾ Relatif à la vente des principaux actifs et des passifs connexes se rapportant aux activités de Flexjet de la Société réalisée en décembre 2013.

Après la date de clôture, en janvier 2015, par suite de la décision d'effectuer une pause du programme d'avions d'affaires *Learjet 85*, BA a annoncé une réduction de ses effectifs d'environ 1000 employés aux sites de Querétaro, au Mexique, et de Wichita, aux États-Unis. Une provision pour indemnités de départ d'environ 20 millions \$ sera comptabilisée à titre d'élément spécial au cours du premier trimestre de 2015.

9. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	2014	2013
Charges de financement		
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	43 \$	— \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	76	113
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	16	16
Désactualisation d'autres passifs financiers	19	29
Désactualisation des provisions	8	4
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽²⁾	21	—
Autres	29	21
	212	183
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	37	88
	249 \$⁽³⁾	271 \$⁽³⁾
Revenus de financement		
Intérêts relatifs à la résolution de litiges ⁽⁴⁾	(8) \$	(12) \$
Variation des taux d'actualisation des provisions	—	(18)
Gain net sur certains instruments financiers ⁽²⁾	—	(4)
Autres	(17)	(27)
	(25)	(61)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(27)	(33)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(11)	(14)
Revenu tiré des placements dans des titres	(12)	(11)
	(50)	(58)
	(75) \$⁽⁵⁾	(119) \$⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$), qui a été comptabilisée comme un élément spécial.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ Dont un montant de 70 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 2014 (125 millions \$ pour l'exercice 2013).

⁽⁴⁾ Représente la tranche d'intérêts sur un gain de 18 millions \$ pour l'exercice 2014 lié à la résolution en faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts du Québec* (un gain de 43 millions \$ pour l'exercice 2013). Le solde du gain, soit 10 millions \$, a été comptabilisé dans le RAII comme élément spécial pour l'exercice 2014 (31 millions \$ pour l'exercice 2013).

⁽⁵⁾ Dont un montant de 9 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 2014 (16 millions \$ pour l'exercice 2013).

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé respectivement 293 millions \$ pour l'exercice 2014, selon un taux moyen de capitalisation de 4,88 % (271 millions \$, selon un taux moyen de capitalisation de 5,48 % pour l'exercice 2013). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

10. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL

Les coûts des avantages du personnel⁽¹⁾ se présentaient comme suit pour les exercices :

	Notes	2014	2013
Salaires et autres avantages du personnel		5 893 \$	5 961 \$
Avantages de retraite ⁽²⁾	21	420	496
Charge à base d'actions	28	2	11
Restructuration, indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	7, 8	142	(2)
		6 457 \$	6 466 \$

⁽¹⁾ Les coûts des avantages du personnel incluent les coûts capitalisés comme partie du coût des stocks et autres actifs produits par l'entité.

⁽²⁾ Comprennent les régimes à prestations définies et à cotisations définies.

11. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Analyse de la charge d'impôts sur le résultat

La charge d'impôts sur le résultat se détaillait comme suit pour les exercices :

	2014	2013
Impôts exigibles	152 \$	125 \$
Impôts sur le résultat différés	354	74
	506 \$	199 \$

Le rapprochement des impôts sur le résultat, calculés aux taux prévus par la loi au Canada, et de la charge d'impôts sur le résultat s'établissait comme suit pour les exercices :

	2014	2013
RAI	(740) \$	771 \$
Taux d'imposition prévu par la loi au Canada	26,8 %	26,8 %
Charge (recouvrement) d'impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	(198)	207
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants		
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	488	200
Moins-value des actifs d'impôt différé	409	51
Écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger et autres entités émettrices	(139)	(33)
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(57)	(211)
Différences permanentes	(36)	(36)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur et d'un changement de statut fiscal de certaines sociétés	—	(6)
Autres	39	27
Charge d'impôts sur le résultat	506 \$ ⁽¹⁾	199 \$
Taux d'imposition effectif	(68,4)%	25,8 %

⁽¹⁾ Une charge d'impôts sur le résultat de 283 millions \$ a été comptabilisée relativement à l'élément spécial en raison de la pause du programme *Learjet 85*.

Pour la Société, le taux d'imposition applicable prévu par la loi au Canada correspond au taux combiné fédéral et provincial applicable dans les territoires dans lesquels la Société exerce ses activités.

La charge d'impôts sur le résultat différés se détaillait comme suit pour les exercices :

	2014	2013
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	488 \$	200 \$
Établissement et reprise de différences temporaires	(486)	40
Moins-value des actifs d'impôt différé	409	51
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(57)	(211)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur et d'un changement de statut fiscal de certaines sociétés	—	(6)
	354 \$	74 \$

Impôts sur le résultat différés

Les principales composantes de l'actif et du passif d'impôt différé de la Société se présentaient comme suit aux :

	31 décembre 2014		31 décembre 2013		1 ^{er} janvier 2013	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles	1 919 \$	— \$	1 985 \$	— \$	1 788 \$	— \$
Avantages de retraite	609	—	444	—	714	—
Avances et facturations progressives en excédent des stocks des contrats à long terme et des avances sur programmes aéronautiques	1 007	—	927	—	900	—
Stocks	120	—	240	—	305	(46)
Provisions	428	—	370	—	448	—
Autres actifs financiers et autres actifs	(161)	—	(172)	—	(183)	—
Immobilisations corporelles	(55)	—	(63)	—	(36)	—
Autres passifs financiers et autres passifs	231	—	155	—	61	—
Immobilisations incorporelles	(436)	—	(821)	—	(591)	—
Autres	175	—	167	—	166	—
	3 837	—	3 232	—	3 572	(46)
Actifs d'impôt différé non comptabilisés	(2 962)	—	(2 001)	—	(2 151)	—
	875 \$	— \$	1 231 \$	— \$	1 421 \$	(46) \$

Les variations de l'actif d'impôt différé net se détaillaient comme suit pour les exercices :

	2014	2013
Solde au début de l'exercice, montant net	1 231 \$	1 375 \$
En résultat net	(354)	(74)
En AERG		
Avantages de retraite	(45)	(87)
Couvertures de flux de trésorerie	37	6
Actifs financiers DAV	—	—
Autres ⁽¹⁾	6	11
Solde à la fin de l'exercice, montant net	875 \$	1 231 \$

⁽¹⁾ Comprend surtout les incidences du taux de change.

Les pertes opérationnelles nettes reportées prospectivement et les différences temporaires déductibles à l'égard desquelles des actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés s'établissaient à 9688 millions \$ au 31 décembre 2014, dont une tranche de 1718 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG (7121 millions \$ au 31 décembre 2013, dont une tranche de 954 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG et 7852 millions \$ au 1^{er} janvier 2013, dont une tranche de 1678 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG). De ces montants, une tranche d'environ 7383 millions \$ n'avait pas de date d'échéance au 31 décembre 2014 (6506 millions \$ au 31 décembre 2013 et 7390 millions \$ au 1^{er} janvier 2013), une tranche d'environ 2214 millions \$ avait trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 40 % du revenu imposable (2066 millions \$ au 31 décembre 2013 et 1636 millions \$ au 1^{er} janvier 2013) et une tranche de 444 millions \$ avait trait aux

activités de la Société en France, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable (338 millions \$ au 31 décembre 2013).

De plus, la Société disposait de 694 millions \$ de crédits d'impôt à l'investissement inutilisés, dont la plupart peuvent être reportés prospectivement pendant 20 ans, et de 80 millions \$ de pertes en capital nettes reportées prospectivement, pour lesquelles les actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés (517 millions \$ et 57 millions \$ au 31 décembre 2013). Les pertes en capital nettes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment et ne peuvent être utilisées qu'à l'égard de gains en capital imposables futurs.

Des actifs d'impôt différé nets de 242 millions \$ ont été comptabilisés au 31 décembre 2014 (639 millions \$ au 31 décembre 2013 et 821 millions \$ au 1^{er} janvier 2013) dans des territoires qui ont subi des pertes au cours de l'exercice écoulé ou de l'exercice précédent. D'après le niveau du revenu imposable historique, les projections du revenu imposable futur et les stratégies prudentes de planification fiscale, la direction croit qu'il est probable que la Société réalisera les avantages de ces différences déductibles et les reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles. Une perte de valeur des actifs d'impôt comptabilisés antérieurement d'un montant de 283 millions \$ a été comptabilisée à l'exercice 2014. Par suite de la pause du programme *Learjet 85*, la direction croit qu'il y a une certaine incertitude quant à la recouvrabilité de ces actifs d'impôt différés. Voir la Note 4 - Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus d'informations sur la manière dont la Société détermine la mesure dans laquelle les actifs d'impôt différé sont comptabilisés.

Aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé sur les résultats non distribués des filiales étrangères et des coentreprises et des entreprises associées de la Société lorsqu'ils sont considérés réinvestis indéfiniment, à moins qu'il soit probable que ces différences temporaires s'inverseront. Si ces résultats étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des impôts des sociétés ou à des retenues d'impôt à la source. Les différences temporaires imposables pour lesquelles aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé s'élevaient à environ 343 millions \$ au 31 décembre 2014 (364 millions \$ au 31 décembre 2013 et 269 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

12. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	2014	2013
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR et d'UAD, en milliers)		
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 260) \$	564 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(27)	(32)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(1 287) \$	532 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 741 733	1 738 916
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD	733	2 213
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	1 742 466	1 741 129
RPA (en dollars)		
De base et dilué	(0,74) \$	0,31 \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 41 274 213 options d'achat d'actions, UAR et UAD respectivement pour l'exercice 2014 (45 300 120 options d'achat d'actions, UAR et UAD, respectivement pour l'exercice 2013), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints.

13. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les gains nets (pertes nettes) sur instruments financiers comptabilisés en résultat se présentaient comme suit pour les exercices :

	2014	2013
Instruments financiers évalués au coût amorti		
Prêts et créances – charges de dépréciation	(5) \$	(13) \$
Instruments financiers évalués à la juste valeur		
Étant à la juste valeur par le biais du résultat net – variations de la juste valeur		
Désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net		
Actifs financiers	15 \$	(37) \$
Passifs financiers	(14) \$	(13) \$
Devant être classés comme DFT		
Instruments dérivés non désignés dans une relation de couverture	(101) \$	(20) \$
Autres ⁽¹⁾	(12) \$	37 \$

⁽¹⁾ Exclut la tranche des revenus d'intérêt liée à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 11 millions \$ pour l'exercice 2014 (14 millions \$ pour l'exercice 2013).

Valeur comptable et juste valeur des instruments financiers

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût amorti ⁽¹⁾	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
31 décembre 2014							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 489 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 538	—	1 538	1 538
Autres actifs financiers	43	578	330	422	485	1 858	1 869
	2 532 \$	578 \$	330 \$	1 960 \$	485 \$	5 885 \$	5 896 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	18 \$	s. o.	4 198 \$	—	4 216 \$	4 216 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 683	—	7 683	7 692
Autres passifs financiers	73	172	s. o.	719	592	1 556	1 655
	73 \$	190 \$	s. o.	12 600 \$	592 \$	13 455 \$	13 563 \$
31 décembre 2013							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 397 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 397 \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 492	—	1 492	1 492
Autres actifs financiers	129	673	315	425	663	2 205	2 203
	3 526 \$	673 \$	315 \$	1 917 \$	663 \$	7 094 \$	7 092 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 089 \$	— \$	4 089 \$	4 089 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 203	—	7 203	7 346
Autres passifs financiers	25	142	s. o.	958	386	1 511	1 656
	25 \$	142 \$	s. o.	12 250 \$	386 \$	12 803 \$	13 091 \$
1^{er} janvier 2013							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 557 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 557 \$	2 557 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 311	—	1 311	1 311
Autres actifs financiers	92	697	217	133	643	1 782	1 782
	2 649 \$	697 \$	217 \$	1 444 \$	643 \$	5 650 \$	5 650 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	3 310 \$	— \$	3 310 \$	3 310 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	5 405	—	5 405	5 272
Autres passifs financiers	15	158	s. o.	712	126	1 011	1 146
	15 \$	158 \$	s. o.	9 427 \$	126 \$	9 726 \$	9 728 \$

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

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

s. o. : sans objet

Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers

La Société fait l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires liées principalement à des instruments financiers dérivés et à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie qui comprennent un droit à compensation en cas de défaillance, d'insolvabilité ou de faillite. Les montants qui font l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires, mais qui ne respectent pas certains critères de compensation ou la totalité d'entre eux, étaient comme suit aux :

Description des actifs et des passifs financiers comptabilisés	Montant comptabilisé dans les états financiers	Montants assujettis aux accords généraux de compensation	Montant net non assujetti aux accords généraux de compensation
31 décembre 2014			
Instruments financiers dérivés – actifs	528 \$	(271) \$	257 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(665) \$	344 \$	(321) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	(73) \$	2 416 \$
31 décembre 2013			
Instruments financiers dérivés – actifs	792 \$	(304) \$	488 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(411) \$	316 \$	(95) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 397 \$	(12) \$	3 385 \$

Instruments dérivés et activités de couverture

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et non dérivés désignés dans une relation de couverture était comme suit aux :

	31 décembre 2014		31 décembre 2013		1 ^{er} janvier 2013	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de la juste valeur						
Swaps combinés de taux d'intérêt et de devises	— \$	— \$	36 \$	— \$	17 \$	6 \$
Swaps de taux d'intérêt	226	—	296	67	394	—
	226	—	332	67	411	6
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie⁽¹⁾						
Contrats de change à terme	259	592	331	319	232	120
Instruments financiers dérivés classés comme DFT⁽²⁾						
Contrats de change à terme	29	72	27	22	13	12
Swaps de taux d'intérêt	—	1	—	2	—	2
Instruments financiers dérivés incorporés						
Change	—	—	1	1	3	1
Options de rachat sur titres de dette à long terme	14	—	101	—	76	—
	43	73	129	25	92	15
Total des instruments financiers dérivés	528 \$	665 \$	792 \$	411 \$	735 \$	141 \$
Instruments financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets						
Dette à long terme	— \$	23 \$	— \$	517 \$	— \$	1 042 \$

⁽¹⁾ La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de la Société à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues était de 35 mois au 31 décembre 2014.

⁽²⁾ Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés.

Les gains nets sur les instruments de couverture désignés comme des relations de couverture de juste valeur et les pertes nettes découlant d'éléments couverts connexes attribuables aux risques couverts comptabilisés dans les charges de financement ont totalisé respectivement 173 millions \$ et 168 millions \$ pour l'exercice 2014 (pertes nettes de 205 millions \$ et gains nets de 213 millions \$ respectivement pour l'exercice 2013).

Les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 33 - Juste valeur des instruments financiers.

14. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

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

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Trésorerie	997 \$	1 475 \$	916 \$
Équivalents de trésorerie			
Dépôts à terme	796	762	656
Fonds du marché monétaire	696	1 160	985
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	3 397 \$	2 557 \$

Voir la Note 30 – Facilités de crédit pour des détails sur les clauses restrictives liées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

15. 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 ⁽³⁾		Ayant subi une moins-value ⁽⁴⁾
			Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
31 décembre 2014 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 453 \$	717 \$	238 \$	381 \$	117 \$
Provision pour pertes sur créances	(39)	—	—	—	(39)
	1 414	717 \$	238 \$	381 \$	78 \$
Autres	124				
Total	1 538 \$				
31 décembre 2013 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 430 \$	796 \$	194 \$	359 \$	81 \$
Provision pour pertes sur créances	(44)	—	—	—	(44)
	1 386	796 \$	194 \$	359 \$	37 \$
Autres	106				
Total	1 492 \$				
1^{er} janvier 2013 ⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 256 \$	813 \$	204 \$	200 \$	39 \$
Provision pour pertes sur créances	(34)	—	—	—	(34)
	1 222	813 \$	204 \$	200 \$	5 \$
Autres	89				
Total	1 311 \$				

⁽¹⁾ Dont des tranches de 355 millions \$ et de 475 millions \$ étaient respectivement libellées en euros et autres monnaies au 31 décembre 2014 (respectivement 465 millions \$ et 411 millions \$ au 31 décembre 2013 et respectivement 396 millions \$ et 356 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

⁽²⁾ Dont une tranche de 419 millions \$ représentait des retenues liées aux contrats à long terme au 31 décembre 2014 d'après les modalités et conditions normales (392 millions \$ au 31 décembre 2013 et 240 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

⁽³⁾ Dont une tranche de 525 millions \$ des créances clients avait trait aux contrats à long terme de BT au 31 décembre 2014, sur laquelle un montant de 376 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours (509 millions \$ au 31 décembre 2013, sur laquelle un montant de 353 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours et 335 millions \$ au 1^{er} janvier 2013, sur laquelle un montant de 190 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours). BT évalue si ces créances sont recouvrables dans le cadre de ses pratiques de gestion du risque applicables aux contrats à long terme dans leur ensemble.

⁽⁴⁾ Dont un montant brut de 71 millions \$ de créances clients qui étaient individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 décembre 2014 (73 millions \$ au 31 décembre 2013 et 34 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

Les facteurs pris en compte par la Société pour classer les créances clients comme ayant subi une moins-value sont les suivants : le client a déclaré faillite ou fait l'objet d'une procédure d'administration, les paiements font l'objet d'un litige, ou les paiements sont en souffrance. Pour de plus amples renseignements sur le risque financier, se reporter à la Note 32 - Gestion du risque financier.

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les exercices :

	2014	2013
Solde au début de l'exercice	(44) \$	(34) \$
Provision pour pertes sur créances	(5)	(13)
Montants radiés	(1)	3
Reprises	8	3
Incidence des fluctuations de taux de change	3	(3)
Solde à la fin de l'exercice	(39) \$	(44) \$

Facilités d'affacturage hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, BT a conclu des facilités d'affacturage selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients de 974 millions € (1183 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2014 (1084 millions € (1495 millions \$) au 31 décembre 2013 et 886 millions € (1169 millions \$) au 1^{er} janvier 2013). Des créances clients de 1287 millions € (1712 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours de l'exercice 2014 (1213 millions € (1611 millions \$) au cours de l'exercice 2013).

16. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Programmes aéronautiques	4 600 \$	4 847 \$	4 345 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 369	7 064	5 387
Moins : avances et facturations progressives	(5 558)	(5 406)	(4 014)
	1 811	1 658	1 373
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	310	420	408
Moins : avances et facturations progressives	(17)	(19)	(15)
	293	401	393
Produits finis ⁽¹⁾	1 266	1 328	1 429
	7 970 \$	8 234 \$	7 540 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 1 avion neuf non rattaché à une commande ferme d'avions et 57 avions d'occasion, totalisant 485 millions \$ au 31 décembre 2014 (11 avions neufs et 43 avions d'occasion, totalisant 535 millions \$ au 31 décembre 2013, et 3 avions neufs et 74 avions d'occasion, totalisant 551 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

Au 31 décembre 2014, les produits finis comprenaient 248 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (134 millions \$ au 31 décembre 2013 et 147 millions \$ au 1^{er} janvier 2013). Le produit de vente correspondant est comptabilisé dans les obligations au titre des transactions de cession-bail.

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé 16 426 millions \$ pour l'exercice 2014 (14 106 millions \$ pour l'exercice 2013). Ces montants comprennent une moins-value de 172 millions \$ pour l'exercice 2014 (147 millions \$ pour l'exercice 2013). Une moins-value additionnelle de 21 millions \$ (24 millions \$ pour l'exercice 2013) est comptabilisée dans les éléments spéciaux pour l'exercice 2014. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les pratiques de l'industrie. En outre, dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement chez BT, au titre des avances reçues de clients dans l'attente de l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

Les avances et facturations progressives reçues dans le cadre de contrats à long terme en cours s'établissaient à 7273 millions \$ au 31 décembre 2014 (7777 millions \$ au 31 décembre 2013 et 5792 millions \$ au 1^{er} janvier 2013). Les revenus comprennent les revenus tirés de contrats à long terme de BT, qui se sont élevés à 7366 millions \$ pour l'exercice 2014 (6409 millions \$ pour l'exercice 2013).

17. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	528 \$	792 \$	735 \$
Placements dans des structures de financement ⁽²⁾	360	331	329
Placements dans des titres ⁽²⁾⁽³⁾	346	335	243
Créances sur contrats à long terme	321	319	—
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽²⁾⁽⁴⁾	275	400	423
Encaisse affectée	17	19	25
Autres	11	9	27
	1 858 \$	2 205 \$	1 782 \$
Dont la tranche courante	530 \$	637 \$	443 \$
Dont la tranche non courante	1 328	1 568	1 339
	1 858 \$	2 205 \$	1 782 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 13 - Instruments financiers.

⁽²⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 12 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 16 millions \$ de placements dans des titres et 45 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 décembre 2014 (respectivement 12 millions \$, 20 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2013 et respectivement 11 millions \$, 26 millions \$ et 44 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

⁽³⁾ Comprennent 70 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 31 décembre 2014 (70 millions \$ au 31 décembre 2013 et néant au 1^{er} janvier 2013).

⁽⁴⁾ Le financement consenti à trois transporteurs aériens représentait 64 % du total des prêts et créances liées à des contrats de location – avions au 31 décembre 2014 (quatre transporteurs aériens représentaient 59 % au 31 décembre 2013 et quatre transporteurs aériens représentaient 60 % au 1^{er} janvier 2013). Les prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont généralement garantis par les actifs connexes. La valeur de la garantie est étroitement liée au rendement de l'industrie de l'aviation commerciale et aux particularités de l'avion (âge, type-version et nombre de sièges), de même qu'à d'autres particularités.

18. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Charges payées d'avance	760 \$	620 \$	366 \$
Taxe de vente et autres taxes	302	344	281
Avantages de retraite ⁽¹⁾	159	174	38
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill ⁽²⁾	156	186	210
Charges de financement différées	138	100	103
Frais différés – programme de multipropriété Flexjet	—	—	206
Autres	33	9	30
	1 548 \$	1 433 \$	1 234 \$
Dont la tranche courante	592 \$	626 \$	564 \$
Dont la tranche non courante	956	807	670
	1 548 \$	1 433 \$	1 234 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 21 – Avantages de retraite.

⁽²⁾ Voir la Note 20 – Immobilisations incorporelles.

19. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
Coût						
Solde au 31 décembre 2013	98 \$	2 218 \$	1 287 \$	356 \$	429 \$	4 388 \$
Additions	—	41	45	228	2	316
Cessions	—	(5)	(81)	—	(12)	(98)
Transferts	—	279	124	(407)	4	—
Incidence des fluctuations de taux de change	(7)	(120)	(28)	(6)	(1)	(162)
Solde au 31 décembre 2014	91 \$	2 413 \$	1 347 \$	171 \$	422 \$	4 444 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2013	— \$	(1 232) \$	(825) \$	— \$	(265) \$	(2 322) \$
Amortissement	—	(65)	(107)	—	(17)	(189)
Cessions	—	4	66	—	10	80
Incidence des fluctuations de taux de change	—	81	2	—	(4)	79
Solde au 31 décembre 2014	— \$	(1 212) \$	(864) \$	— \$	(276) \$	(2 352) \$
Valeur comptable nette	91 \$	1 201 \$	483 \$	171 \$	146 \$	2 092 \$

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2013	99 \$	2 132 \$	1 333 \$	179 \$	447 \$	4 190 \$
Additions	1	68	41	254	27	391
Cessions	(3)	(29)	(149)	—	(42)	(223)
Transferts	—	13	68	(78)	(3)	—
Incidence des fluctuations de taux de change	1	34	(6)	1	—	30
Solde au 31 décembre 2013	98 \$	2 218 \$	1 287 \$	356 \$	429 \$	4 388 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2013	— \$	(1 164) \$	(832) \$	— \$	(261) \$	(2 257) \$
Amortissement	—	(60)	(104)	—	(18)	(182)
Cessions	—	17	101	—	12	130
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(25)	10	—	2	(13)
Solde au 31 décembre 2013	— \$	(1 232) \$	(825) \$	— \$	(265) \$	(2 322) \$
Valeur comptable nette	98 \$	986 \$	462 \$	356 \$	164 \$	2 066 \$

Le tableau qui précède comprend des actifs en vertu de contrats de location-financement, à l'égard desquels la Société est le locataire, présentés dans Autres, dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 243 millions \$ et 91 millions \$ au 31 décembre 2014 (respectivement 195 millions \$ et 83 millions \$ au 31 décembre 2013 et 225 millions \$ et 103 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

Le tableau qui précède comprend également des avions visés par des contrats de location simple, dont la Société est le locateur, présentés dans Autres, dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 35 millions \$ et 14 millions \$ au 31 décembre 2014 (respectivement 40 millions \$ et 12 millions \$ au 31 décembre 2013 et 51 millions \$ et 12 millions \$ au 1^{er} janvier 2013). Le revenu de location tiré des contrats de location simple et l'amortissement des actifs visés par des contrats de location simple se sont établis respectivement à 5 millions \$ et 2 millions \$ pour l'exercice 2014 (respectivement 10 millions \$ et 3 millions \$ pour l'exercice 2013).

20. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles étaient comme suit aux :

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total ⁽³⁾			
Coût						
Solde au 31 décembre 2013	1 404 \$	8 503 \$	9 907 \$	2 381 \$	739 \$	13 027 \$
Additions	235	1 421	1 656	11	33	1 700
Cessions	—	(1)	(1)	—	(10)	(11)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(265)	(48)	(313)
Solde au 31 décembre 2014	1 639 \$	9 923 \$	11 562 \$	2 127 \$	714 \$	14 403 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2013	(620) \$	(2 681) \$	(3 301) \$	— \$	(553) \$	(3 854) \$
Amortissement	(11)	(161)	(172)	—	(56)	(228)
Moins-value	(69)	(1 197)	(1 266)	—	—	(1 266)
Cessions	—	—	—	—	10	10
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	41	41
Solde au 31 décembre 2014	(700) \$	(4 039) \$	(4 739) \$	— \$	(558) \$	(5 297) \$
Valeur comptable nette	939 \$	5 884 \$	6 823 \$	2 127 \$	156 \$	9 106 \$

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total ⁽³⁾			
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2013	1 254 \$	6 670 \$	7 924 \$	2 316 \$	737 \$	10 977 \$
Additions	150	1 834	1 984	—	44	2 028
Cessions	—	(1)	(1)	—	(56)	(57)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	65	14	79
Solde au 31 décembre 2013	1 404 \$	8 503 \$	9 907 \$	2 381 \$	739 \$	13 027 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2013	(604) \$	(2 550) \$	(3 154) \$	— \$	(527) \$	(3 681) \$
Amortissement	(16)	(131)	(147)	—	(62)	(209)
Cessions	—	—	—	—	47	47
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(11)	(11)
Solde au 31 décembre 2013	(620) \$	(2 681) \$	(3 301) \$	— \$	(553) \$	(3 854) \$
Valeur comptable nette	784 \$	5 822 \$	6 606 \$	2 381 \$	186 \$	9 173 \$

(1) Présenté à la Note 18 – Autres actifs.

(2) Comprennent les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 367 millions \$ et 254 millions \$ au 31 décembre 2014 (respectivement 359 millions \$ et 243 millions \$ au 31 décembre 2013 et respectivement 325 millions \$ et 207 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

(3) Comprend les immobilisations incorporelles en développement au coût de 6126 millions \$ au 31 décembre 2014 (5923 millions \$ au 31 décembre 2013 et 4059 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

Outillage des programmes aéronautiques

La valeur comptable nette de l'outillage des programmes aéronautiques comprenait 4359 millions \$ pour les avions commerciaux et 2464 millions \$ pour les avions d'affaires au 31 décembre 2014 (respectivement 3746 millions \$ et 2860 millions \$ au 31 décembre 2013 et respectivement 2766 millions \$ et 2004 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

Programme d'avion d'affaires Learjet 85

Le 15 janvier 2015, Bombardier a annoncé une pause du programme d'avion d'affaires *Learjet 85*. La pause fait suite à une révision à la baisse des prévisions de Bombardier pour le marché des avions d'affaires, surtout en raison de la faiblesse persistante de la catégorie des avions légers depuis le ralentissement économique. Par conséquent, la Société a soumis l'unité génératrice de trésorerie *Learjet 85* (le « programme *Learjet 85* »), qui est composée principalement de coûts de développement capitalisés, à un test de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable du programme *Learjet 85* était supérieure à la valeur recouvrable et a donc comptabilisé une charge de dépréciation de 1266 millions \$ dans les éléments spéciaux relativement aux coûts de développement du *Learjet 85*.

La valeur recouvrable du programme *Learjet 85* était fondée sur la juste valeur moins les coûts de sortie. L'évaluation de la juste valeur du programme *Learjet 85* est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. L'estimation de la juste valeur moins les coûts de sortie a été établie d'après des flux de trésorerie prévus et une prévision à long terme préparée ultérieurement par la direction et selon un taux d'actualisation après impôts de 8 % basé sur un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique. Il a été tenu compte, dans la prévision des flux de trésorerie de la valeur recouvrable du programme *Learjet 85*, d'une durée de vie du programme de 25 ans qui reflète des investissements supplémentaires liés aux améliorations et variantes, suivie d'une période additionnelle de 10 ans sur le marché de l'après-vente.

Pour plus de détails sur la méthode utilisée par la Société pour effectuer les tests de dépréciation de l'outillage des programmes aéronautiques, voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements.

Goodwill

Le goodwill est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel de BT. La Société a effectué un test de dépréciation au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2014. La Société n'a relevé aucune dépréciation. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus d'informations.

21. AVANTAGES DE RETRAITE

La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, ainsi que des régimes de retraite à cotisations définies, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. La Société offre également d'autres avantages de retraite à prestations définies non capitalisés, visant certains groupes d'employés surtout au Canada et aux États-Unis.

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

Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES CAPITALISÉS

Les principaux régimes de retraite à prestations définies de la Société sont offerts au Canada, au Royaume-Uni et aux États-Unis. Par conséquent, des tranches très importantes des obligations au titre des actifs du régime à prestations définies et des avantages sont situées dans ces pays. Le texte qui suit porte principalement sur les régimes enregistrés dans ces trois pays.

Gouvernance

En vertu des législations applicables se rapportant aux régimes de retraite, l'administrateur de chaque régime est soit la Société, dans le cas des régimes américains et canadiens enregistrés à l'extérieur du Québec, soit un comité de régime de retraite, un conseil de fiduciaires ou un fiduciaire constitué en société dans le cas des régimes enregistrés au Québec et au Royaume-Uni.

Il incombe aux administrateurs de gérer les actifs du régime et d'élaborer les politiques d'investissement qui définissent, pour chaque régime, les objectifs de placement, la répartition cible de l'actif, les stratégies d'atténuation des risques, et d'autres éléments exigés par les lois sur les régimes de retraite.

Les actifs des régimes sont mis en commun dans trois fonds communs de placement, respectivement pour les régimes canadien, britannique et américain afin de réaliser des économies d'échelle et d'améliorer l'efficacité, la diversification et la liquidité. Les fonds communs de placement sont divisés en fonds sous-jacents ou catégories d'actifs afin de permettre à chaque régime de répartir son actif comme il l'entend en fonction du profil de son passif au titre des prestations constituées.

La gestion de ces fonds a été confiée à trois comités d'investissement (canadien, britannique et américain). Ces comités sont responsables de la répartition de l'actif entre les divers fonds sous-jacents et diverses catégories d'actifs conformément à la politique d'investissement de chaque régime. Ils ont aussi pour fonction d'engager, de surveiller et de mettre à pied les gestionnaires de placement et ont établi une structure comportant plusieurs gestionnaires pour chaque fonds sous-jacent et chaque catégorie d'actifs. Ils sont soutenus par le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc., qui surveille quotidiennement la gestion des actifs des régimes et des fonds communs de placement. L'administration quotidienne des régimes est déléguée à Bombardier Inc. ou à des fournisseurs externes de services d'administration de la caisse de retraite. Les administrateurs, les comités d'investissement et Bombardier Inc. se fient également à l'expertise de conseillers juridiques, d'actuaire, d'auditeurs et de conseillers en placement externes.

Politique en matière de prestations de retraite

Les prestations des régimes de retraite à prestations définies sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. Au Canada et aux États-Unis, depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent à des régimes à cotisations définies (c.-à-d. qu'ils n'ont plus la possibilité de participer à un régime à prestations définies ni à un régime hybride). Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime d'origine.

Au Royaume-Uni, sept des neuf régimes à prestations définies ne sont plus accessibles aux nouveaux participants. Les nouveaux employés participent à des régimes à cotisations définies. Les droits à pension accumulés sont indexés sur l'inflation conformément aux lois sur les régimes de retraite et les règlements du régime.

Exigences en matière de capitalisation

Les évaluations actuarielles sont effectuées par des sociétés indépendantes engagées par la Société ou les administrateurs, comme l'exigent les lois sur les régimes de retraite. Ces évaluations ont pour but de déterminer la situation financière des régimes et les cotisations annuelles à verser par la Société pour capitaliser les prestations s'accumulant au cours de l'exercice (coût normal) et les déficits accumulés au cours des exercices antérieurs. Les exigences en matière de financement minimal sont établies aux termes des lois sur les régimes de retraite pertinentes.

Les régimes de retraite au Canada sont régis par la *Loi sur les régimes complémentaires de retraite* du Québec, la *Loi sur les régimes de retraite* d'Ontario, la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* du Canada dans le cas des régimes relevant de l'autorité fédérale, et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. Selon la juridiction et la situation de capitalisation du régime, les évaluations actuarielles peuvent être exigées une fois l'an. Les cotisations sont établies par l'actuaire désigné et couvrent les coûts normaux et les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime continuera de s'appliquer) ou les déficits de solvabilité (établis en supposant qu'il est mis fin au régime et que ce dernier est liquidé), comme prescrits par les lois et les pratiques actuarielles. Conformément aux lois en vigueur, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de

l'exploitation sur une période de quinze ans et les déficits de solvabilité sur une période de cinq ans. Les mesures d'allègement provisoire de la capitalisation du déficit de solvabilité mises en place afin d'atténuer les effets néfastes de la crise financière de 2008 permettent l'amortissement des déficits de solvabilité sur une période pouvant s'échelonner jusqu'à dix ans.

Les régimes de retraite aux États-Unis sont régis par la loi intitulée *Employee Retirement Income Security Act*, le *Internal Revenue Code*, la loi intitulée *Pension Protection Act of 2006* et la loi intitulée *Highway and Transportation Funding Act*. Les évaluations actuarielles sont exigées annuellement. Les cotisations sont déterminées par des actuaires désignés et couvrent le coût normal et des déficits, comme il est prescrit par la loi. Les déficits de capitalisation sont généralement amortis sur une période de sept ans.

Les régimes de retraite au Royaume-Uni sont régis par la loi intitulée *Pensions Act of 2004*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. La période d'amortissement du déficit de capitalisation est déterminée conjointement par les administrateurs et la Société.

Politiques d'investissement

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

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

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

Au 31 décembre 2014, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 52 %, 50 % et 51 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 38 %, 35 % et 44 % en titres de participation, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.; et
- 10 %, 15 % et 5 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et de contrats à terme sur des valeurs du Trésor à long terme) ont été mis en place en 2013 pour la plupart des régimes. Les portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt ont été liquidés en 2014 pour réaliser les gains entraînés par la baisse des rendements des obligations. Ces portefeuilles seront remis en place lorsque le marché sera favorable.

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

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque de variation de la juste valeur des actifs et des passifs des régimes attribuable aux fluctuations des taux d'intérêt. Ce risque est géré en réduisant l'asymétrie entre la durée des actifs des régimes et celle des obligations au titre des avantages de retraite. La Société y parvient en ayant une tranche du portefeuille investie dans des titres à revenu fixe à long terme et des portefeuilles de superposition des couvertures de taux d'intérêt.

Risque d'inflation

Le risque d'inflation est le risque que les prestations indexées en fonction de l'inflation augmentent considérablement par suite des variations des taux d'inflation. Pour gérer ce risque, l'indexation des prestations a été plafonnée pour certains régimes et une partie des actifs des régimes a été investie dans des titres à rendement réel et des titres à revenu fixe à rendement réel.

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

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

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES NON CAPITALISÉS

Les régimes non capitalisés sont situés dans des pays où l'établissement de fonds pour les actifs de régimes distincts est généralement non permis ou non conforme à la pratique locale. Les principaux régimes à prestations définies non capitalisés de la Société sont situés en Allemagne. Près de la moitié du passif au titre des régimes à prestations définies non capitalisés en Allemagne a trait à des régimes pour lesquels les prestations ont cessé de s'accumuler. La Société cotise annuellement à l'association de protection de la retraite Pensions Sicherungs Verein, qui assurerait le versement des prestations de retraite, jusqu'à concurrence de certains plafonds, si jamais les promoteurs du régime devenaient insolvables.

RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES

Une proportion croissante des employés participent à des régimes de retraite à cotisations définies et, par conséquent, les cotisations à ces régimes se sont accrues au cours des dernières années. Les régimes de retraite à cotisations définies les plus importants sont situés au Canada et aux États-Unis. Les administrateurs des régimes et les comités d'investissement surveillent la gestion des actifs des régimes à cotisations définies.

AUTRES RÉGIMES

La Société offre aussi d'autres régimes à prestations définies non capitalisés, comprenant principalement des prestations d'assurance-maladie complémentaires de retraite, d'assurance-vie et des allocations de retraite surtout au Canada pour BA. La Société offre une assurance-vie et une assurance-maladie complémentaire de retraite dont les modalités varient selon les divers groupes d'employés au Canada. Les nouveaux employés non syndiqués ne bénéficient plus de l'assurance-maladie complémentaire de retraite, recevant plutôt un montant forfaitaire au départ à la retraite.

RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices :

	2014			2013		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Coût des services rendus	273 \$	7 \$	280 \$	301 \$	12 \$	313 \$
Charge de désactualisation	61	15	76	96	17	113
Coût des services passés (crédit)	(2)	(3)	(5)	—	—	—
Compression	(22)	1	(21)	(15)	—	(15)
Règlement	(2)	—	(2)	(3)	—	(3)
Autres	2	—	2	1	—	1
Régimes à prestations définies	310	20	330	380	29	409
Régimes à cotisations définies	90	—	90	87	—	87
Total des coûts au titre des avantages de retraite	400 \$	20 \$	420 \$	467 \$	29 \$	496 \$
Se rapportant à						
Régimes à prestations définies capitalisés	264 \$	s. o.	264 \$	335 \$	s. o.	335 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	46 \$	20 \$	66 \$	45 \$	29 \$	74 \$
Régimes à cotisations définies	90 \$	s. o.	90 \$	87 \$	s. o.	87 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAI ou coûts capitalisés	339 \$	5 \$	344 \$	371 \$	12 \$	383 \$
Charges de financement	61 \$	15 \$	76 \$	96 \$	17 \$	113 \$

s. o. : sans objet

Les variations du montant cumulé des gains (pertes) de réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés en AERG, et présentés comme un élément distinct du déficit, étaient comme suit pour les exercices :

Gains (pertes)	
Solde au 1 ^{er} janvier 2013	(2 794) \$
Incidence du plafonnement de l'actif	(30)
Gains actuariels, montant net	865
Incidence des fluctuations de taux de change	76
Impôts sur le résultat	(87)
Solde au 31 décembre 2013	(1 970)
Incidence du plafonnement de l'actif	28
Gains actuariels, montant net	(767)
Incidence des fluctuations de taux de change	93
Impôts sur le résultat	(45)
Solde au 31 décembre 2014	(2 661) \$

Les tableaux qui suivent présentent les variations de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif des régimes de retraite pour les exercices :

	2014			2013		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Variation de l'obligation au titre des prestations						
Obligation au début de l'exercice	9 955 \$	335 \$	10 290 \$	9 979 \$	416 \$	10 395 \$
Désactualisation	444	15	459	416	17	433
Coût des services rendus	273	7	280	301	12	313
Cotisations des participants aux régimes	39	—	39	41	—	41
Coût des services passés (crédit)	(2)	(3)	(5)	—	—	—
Écarts actuariels - changements dans les hypothèses financières	1 470	44	1 514	(432)	(34)	(466)
Écarts actuariels - changements dans les écarts entre résultats et prévisions	(98)	(23)	(121)	65	(6)	59
Écarts actuariels - changements dans les hypothèses démographiques	58	(8)	50	104	(34)	70
Avantages versés	(333)	(16)	(349)	(294)	(14)	(308)
Compression	(22)	1	(21)	(15)	—	(15)
Règlement	(26)	—	(26)	(3)	—	(3)
Autres	2	—	2	(26)	—	(26)
Incidence des fluctuations de taux de change	(797)	(25)	(822)	(181)	(22)	(203)
Obligation à la fin de l'exercice	10 963 \$	327 \$	11 290 \$	9 955 \$	335 \$	10 290 \$
Obligation attribuable aux						
Participations en activité	5 912 \$	200 \$	6 112 \$	5 485 \$	207 \$	5 692 \$
Participations titulaires de droits à prestations différées	1 443	—	1 443	1 298	—	1 298
Retraités	3 608	127	3 735	3 172	128	3 300
	10 963 \$	327 \$	11 290 \$	9 955 \$	335 \$	10 290 \$
Variation des actifs des régimes						
Juste valeur au début de l'exercice	8 332 \$	— \$	8 332 \$	7 434 \$	— \$	7 434 \$
Cotisations de la Société	370	16	386	467	14	481
Cotisations des participants aux régimes	39	—	39	41	—	41
Revenus d'intérêts sur les actifs des régimes	383	—	383	320	—	320
Gains actuariels	676	—	676	528	—	528
Avantages versés	(333)	(16)	(349)	(294)	(14)	(308)
Règlement	(24)	—	(24)	—	—	—
Frais d'administration	(9)	—	(9)	(9)	—	(9)
Incidence des fluctuations de taux de change	(614)	—	(614)	(155)	—	(155)
Juste valeur à la fin de l'exercice	8 820 \$	— \$	8 820 \$	8 332 \$	— \$	8 332 \$

Le tableau qui suit présente le rapprochement des actifs des régimes et des obligations au montant comptabilisé dans les états de la situation financière consolidés aux :

	31 décembre 2014		31 décembre 2013		1 ^{er} janvier 2013	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies	10 963 \$	327 \$	9 955 \$	335 \$	9 979 \$	416 \$
Juste valeur des actifs des régimes	(8 820)	—	(8 332)	—	(7 434)	—
	2 143	327	1 623	335	2 545	416
Incidence du test de plafonnement de la valeur de l'actif ⁽¹⁾	—	—	29	—	—	—
Montant net comptabilisé	2 143 \$	327 \$	1 652 \$	335 \$	2 545 \$	416 \$
Montants inclus dans les éléments suivants :						
Avantages de retraite						
Passif	2 302 \$	327 \$	1 826 \$	335 \$	2 583 \$	416 \$
Actif ⁽²⁾	(159)	—	(174)	—	(38)	—
Passif net	2 143 \$	327 \$	1 652 \$	335 \$	2 545 \$	416 \$

⁽¹⁾ Inclut l'incidence des fluctuations de taux de change.

⁽²⁾ Présenté à la Note 18 – Autres actifs.

Le tableau suivant présente la répartition du passif net au titre des avantages de retraite entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2014		31 décembre 2013		1 ^{er} janvier 2013	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	826 \$	— \$	502 \$	— \$	1 138 \$	— \$
É.-U.	347	—	186	—	333	—
R.-U.	74	—	125	—	170	—
Autres	103	—	114	—	167	—
	1 350	—	927	—	1 808	—
Régimes de retraite non capitalisés						
Allemagne	560	—	515	—	517	—
Canada	29	290	29	301	33	373
É.-U.	32	26	26	25	27	28
Autres	172	11	155	9	160	15
	793	327	725	335	737	416
Passif net	2 143 \$	327 \$	1 652 \$	335 \$	2 545 \$	416 \$

Le tableau suivant présente la répartition de l'obligation au titre des prestations et des actifs des régimes entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2014		31 décembre 2013		1 ^{er} janvier 2013	
	Obligations au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	5 015 \$	4 189 \$	4 479 \$	4 006 \$	4 823 \$	3 685 \$
R.-U.	3 805	3 731	3 570	3 445	3 121	2 951
É.-U.	946	599	750	564	846	513
Autres	404	301	431	317	452	285
	10 170	8 820	9 230	8 332	9 242	7 434
Régimes de retraite non capitalisés						
	1 120	—	1 060	—	1 153	—
	11 290 \$	8 820 \$	10 290 \$	8 332 \$	10 395 \$	7 434 \$

La juste valeur des actifs du régime par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit aux :

31 décembre 2014				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	673 \$	548 \$	125 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	931	927	—	4
R.-U.	389	371	18	—
Canada	359	359	—	—
Autres	1 110	1 110	—	—
	2 789	2 767	18	4
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 201	—	1 201	—
Gouvernement	2 642	—	2 642	—
Autres	27	—	27	—
	3 870	—	3 870	—
Titres à rendement réel	911	911	—	—
Autres	577	—	503	74
	8 820 \$	4 226 \$	4 516 \$	78 \$
31 décembre 2013				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	503 \$	398 \$	105 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	1 022	1 018	—	4
R.-U.	509	489	20	—
Canada	409	409	—	—
Autres	1 290	1 288	—	2
	3 230	3 204	20	6
Titres à revenu fixe				
Sociétés	855	—	855	—
Gouvernement	2 483	—	2 483	—
Autres	23	—	23	—
	3 361	—	3 361	—
Titres à rendement réel	876	876	—	—
Autres	362	—	289	73
	8 332 \$	4 478 \$	3 775 \$	79 \$
1 ^{er} janvier 2013				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	215 \$	90 \$	125 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	1 009	1 006	—	3
R.-U.	465	445	20	—
Canada	446	446	—	—
Autres	1 260	1 258	—	2
	3 180	3 155	20	5
Titres à revenu fixe				
Sociétés	970	—	970	—
Gouvernement	2 089	—	2 089	—
Autres	22	—	22	—
	3 081	—	3 081	—
Titres à rendement réel	653	653	—	—
Autres	305	—	238	67
	7 434 \$	3 898 \$	3 464 \$	72 \$

Les actifs des régimes n'incluaient aucune action de la Société, ni de propriété occupée par la Société ou d'autres actifs utilisés par la Société aux 31 décembre 2014, 31 décembre 2013 et 1^{er} janvier 2013.

Le tableau suivant présente les cotisations versées pour les exercices 2014 et 2013 ainsi que les cotisations estimatives pour l'exercice 2015 :

	2015	2014	2013
	<i>Estimé</i>		
Cotisations versées aux			
Régimes de retraite capitalisés	296 \$	342 \$	440 \$
Régimes de retraite non capitalisés	24	28	27
Autres avantages	17	16	14
Total des régimes de retraite à prestations définies	337	386	481
Régimes de retraite à cotisations définies	91	90	87
Total des cotisations	428 \$	476 \$	568 \$

Le tableau suivant présente l'information sur le profil d'échéance de l'obligation au titre des prestations définies qui devraient être versées au :

	31 décembre 2014
Prestations qui devraient être versées	
À moins de un an	298 \$
Entre un an et cinq ans	1 405
Entre 5 et 10 ans	2 262
Entre 10 et 15 ans	2 824
Entre 15 et 20 ans	3 161
	9 950 \$

Le tableau suivant présente la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies se rapportant aux régimes de retraite, au :

Durée en années au	31 décembre 2014
Régimes de retraite capitalisés	
Canada	17,8
É.-U.	15,6
R.-U.	20,7
Autres	13,9
Régimes de retraite non capitalisés	
Allemagne	17,7
Canada	13,7
É.-U.	13,7
Autres	16,0

Le tableau suivant indique les paiements prévus être effectués en vertu des régimes non capitalisés au 31 décembre 2014 :

	Allemagne	Autres	Total
Prestations qui devraient être versées			
À moins de un an	18 \$	22 \$	40 \$
Entre un an et cinq ans	82	98	180
Entre 5 et 10 ans	123	145	268
Entre 10 et 15 ans	158	164	322
Entre 15 et 20 ans	184	172	356
	565 \$	601 \$	1 166 \$

Les hypothèses actuarielles importantes reflètent la conjoncture économique de chaque pays. Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour établir le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations s'établissaient comme suit aux :

(en pourcentage)	31 décembre 2014		31 décembre 2013		1 ^{er} janvier 2013	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	4,59 %	4,97 %	4,25 %	4,38 %	4,44 %	4,25 %
Taux de croissance des salaires	3,36 %	3,25 %	3,35 %	3,25 %	3,71 %	3,50 %
Taux d'inflation	2,34 %	2,40 %	2,19 %	2,00 %	2,24 %	3,15 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	4,98 %	s. o.	5,00 %	s. o.	5,00 %
Obligation au titre des prestations						
Taux d'actualisation	3,69 %	4,07 %	4,59 %	4,97 %	4,25 %	4,38 %
Taux de croissance des salaires	3,26 %	3,25 %	3,36 %	3,25 %	3,35 %	3,25 %
Taux d'inflation	2,21 %	2,05 %	2,34 %	2,40 %	2,19 %	3,00 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	6,08 %	s. o.	6,55 %	s. o.	7,00 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	4,99 %	s. o.	4,98 %	s. o.	5,00 %

s. o. : sans objet

Les tables de mortalité et l'espérance de vie moyenne en années d'un membre âgé de 45 ou 65 ans sont les suivantes aux 31 décembre :

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre masculin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2014	2013	2014	2013
Canada	Tables de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B ») ⁽¹⁾	21,6	21,3	22,7	22,9
R.-U.	SNAO2M_CMI 2010 et SIP (M/F)A CMI 2012 ⁽²⁾	22,0	21,8	23,8	23,9
É.-U.	Tables de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2014 ⁽³⁾	21,7	19,1	23,4	19,1
Allemagne	Dr. K Heubeck 2005	20,1	20,0	22,8	22,6
		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre féminin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2014	2013	2014	2013
Canada	Tables de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B ») ⁽¹⁾	24,1	23,5	25,1	24,5
R.-U.	SNAO2M_CMI 2010 et SIP (M/F)A CMI 2012 ⁽²⁾	24,2	24,0	26,2	26,1
É.-U.	Tables de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2014 ⁽³⁾	23,9	21,0	25,5	21,0
Allemagne	Dr. K Heubeck 2005	23,9	23,7	26,4	26,2

⁽¹⁾ RPP2014Priv en fonction de l'échelle d'amélioration provisoire A1-2014 (CPM-A1D2014) au 31 décembre 2013.

⁽²⁾ S1NA_L CMI 2010 G au 31 décembre 2013.

⁽³⁾ Table de mortalité PPA prescrite par le code fiscal des États-Unis.

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

Hypothèse	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2014	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2014
Taux d'actualisation	(34) \$	(483) \$
Taux de croissance des salaires	8 \$	89 \$
Taux d'inflation	9 \$	138 \$

Une espérance de vie de une année additionnelle au 31 décembre 2014 pour tous les régimes de retraite à prestations définies augmenterait le passif net au titre des prestations de retraite de 272 millions \$ et le coût des prestations de retraite, de 17 millions \$ pour l'exercice 2014, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées.

Au 31 décembre 2014, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé lié aux autres avantages de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 6,08 %, diminuant progressivement pour atteindre 4,99 % d'ici l'année civile 2017 puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage des taux de croissance prévus aurait l'incidence suivante au 31 décembre 2014 et pour l'exercice 2014 :

	Augmentation de un point de pourcentage	Diminution de un point de pourcentage
Effet sur le passif net lié aux avantages de retraite	30 \$	(26) \$
Effet sur le coût des avantages de retraite	2 \$	(2) \$

22. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

Les fournisseurs et autres crédateurs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1^{er} janvier 2013
Fournisseurs	3 037 \$	2 959 \$	2 398 \$
Frais courus	566	623	519
Intérêts	124	116	66
Autres	489	391	327
	4 216 \$	4 089 \$	3 310 \$

23. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices 2014 et 2013 :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2013	863 \$	463 \$	81 \$	58 \$	1 465 \$
Additions	354	51	178 ⁽²⁾	173 ⁽³⁾	756
Utilisation	(321)	(50)	(114)	(6)	(491)
Reprises	(58)	(15)	(15)	(15)	(103)
Charge de désactualisation	1	6	—	1	8
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	1	—	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	(65)	—	(13)	(5)	(83)
Solde au 31 décembre 2014	773 \$	456 \$	117 \$	206 \$	1 552 \$
Dont la tranche courante	607 \$	92 \$	115 \$	176 \$	990 \$
Dont la tranche non courante	166	364	2	30	562
	773 \$	456 \$	117 \$	206 \$	1 552 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2013	907 \$	483 \$	127 \$	91 \$	1 608 \$
Additions	369	77	9	14	469
Utilisation	(356)	(64)	(43)	(24)	(487)
Reprises	(71)	(19)	(15)	(25)	(130)
Charge de désactualisation	1	3	—	—	4
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(17)	—	—	(18)
Incidence des fluctuations de taux de change	14	—	3	2	19
Solde au 31 décembre 2013	863 \$	463 \$	81 \$	58 \$	1 465 \$
Dont la tranche courante	715 \$	65 \$	77 \$	24 \$	881 \$
Dont la tranche non courante	148	398	4	34	584
	863 \$	463 \$	81 \$	58 \$	1 465 \$

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

⁽²⁾ Comprennent des éléments spéciaux de 155 millions \$. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée aux charges de restructuration de BA et de BT.

⁽³⁾ Comprennent d'autres provisions de 108 millions \$ liées à la pause du programme *Learjet 85*, dont un montant de 71 millions \$ est inclus dans les éléments spéciaux et le solde, dans la charge de dépréciation des éléments spéciaux. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la pause du programme *Learjet 85*.

24. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	665 \$	411 \$	141 \$
Avances gouvernementales remboursables	363	481	398
Obligations au titre des transactions de cession-bail	260	138	168
Incitatifs à la location ⁽²⁾	172	142	158
Partie courante de la dette à long terme ⁽³⁾	56	215	45
Coûts non récurrents des fournisseurs	36	38	53
Autres	60	301	93
	1 612 \$	1 726 \$	1 056 \$
Dont la tranche courante	1 010 \$	1 009 \$	455 \$
Dont la tranche non courante	602	717	601
	1 612 \$	1 726 \$	1 056 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 13 – Instruments financiers.

⁽²⁾ L'obligation contractuelle exigible était de 206 millions \$ au 31 décembre 2014 (172 millions \$ au 31 décembre 2013 et 203 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

⁽³⁾ Voir la Note 26 - Dette à long terme.

Obligations au titre des transactions de cession-bail

La Société a créé des facilités de cession-bail, qui peuvent être utilisées pour vendre des avions d'affaires d'occasion. Les sommes à payer en vertu de certains de ces arrangements sont comptabilisées comme des obligations financières garanties par les avions d'affaires d'occasion. Les arrangements couvrent généralement une durée d'au plus 24 mois. La Société peut régler l'obligation en tout temps au cours de l'arrangement.

25. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Avantages du personnel ⁽¹⁾	661 \$	750 \$	645 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	631	630	677
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	601	529	364
Revenus différés	450	460	499
Impôts sur le résultat et autres taxes à payer	367	368	252
Impôts sur le résultat différés ⁽²⁾	—	—	46
Revenus différés – programme de multipropriété Flexjet	—	—	241
Autres	568	480	445
	3 278 \$	3 217 \$	3 169 \$
Dont la tranche courante	2 182 \$	2 227 \$	2 212 \$
Dont la tranche non courante	1 096	990	957
	3 278 \$	3 217 \$	3 169 \$

⁽¹⁾ Composés de tous les avantages du personnel, à l'exception des avantages de retraite qui sont présentés aux rubriques Avantages de retraite et Autres actifs (voir la Note 21 - Avantages de retraite).

⁽²⁾ Voir la Note 11 – Impôts sur le résultat.

26. DETTE À LONG TERME

La dette à long terme était comme suit aux :

						31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013	
Montant en devises d'origine	Monnaie	Taux d'intérêt				Échéance	Montant	Montant	Montant
		Contractuels ⁽¹⁾	Après incidence des couvertures de juste valeur						
Billets de premier rang	750	\$ US	4,25 %	s. o.	Janv. 2016	746 \$	742 \$	— \$	
	650	\$ US	7,50 %	Libor 3 mois + 4,19	Mars 2018	686	695	724	
	600	\$ US	4,75 %	s. o.	Avril 2019	593	—	—	
	850	\$ US	7,75 %	Libor 3 mois + 4,14	Mars 2020	922	915	978	
	780	EUR	6,13 %	Euribor 3 mois + 2,87 ⁽⁶⁾	Mai 2021	1 110	1 187	1 183	
	500	\$ US	5,75 %	Libor 3 mois + 3,37	Mars 2022	504	478	492	
	1 200	\$ US	6,00 %	Libor 3 mois + 3,56	Oct. 2022	1 219	—	—	
	1 250	\$ US	6,13 %	Libor 3 mois + 3,50	Janv. 2023	1 277	1 200	—	
	785 ⁽⁵⁾	EUR	7,25 %	Libor 3 mois + 4,83	s. o.	—	1 171	1 162	
Billets	250	\$ US	7,45 %	s. o.	Mai 2034	248	248	247	
	162	\$ US	6,30 %	Libor 3 mois + 1,59	s. o.	—	164	171	
Déventures	150	\$ CAN	7,35 %	s. o.	Déc. 2026	129	140	150	
Autres ⁽²⁾	Diverses ⁽³⁾	Diverses	Diverses ⁽³⁾	s. o.	2015-2026	249	263	298	
						7 683 \$	7 203 \$	5 405 \$	
Dont la tranche courante ⁽⁴⁾						56 \$	215 \$	45 \$	
Dont la tranche non courante						7 627	6 988	5 360	
						7 683 \$	7 203 \$	5 405 \$	

⁽¹⁾ Les intérêts sur la dette à long terme en cours au 31 décembre 2014 sont payables semestriellement à l'exception des autres dettes dont l'échéancier des paiements d'intérêt varie.

⁽²⁾ Comprend des obligations en vertu de contrats de location-financement.

⁽³⁾ Le montant nominal des Autres dettes à long terme s'élevait à 249 millions \$ au 31 décembre 2014 (263 millions \$ au 31 décembre 2013 et 298 millions \$ au 1^{er} janvier 2013). Le taux d'intérêt contractuel, qui représente un taux moyen pondéré, était de 4,46 % au 31 décembre 2014 (4,62 % au 31 décembre 2013 et 4,65 % au 1^{er} janvier 2013).

⁽⁴⁾ Voir la Note 24 - Autres passifs financiers.

⁽⁵⁾ Remboursés en vertu d'un rachat facultatif exercé en avril 2014.

⁽⁶⁾ Le swap de taux d'intérêt relatif aux billets de premier rang de 780 millions € a été réglé au quatrième trimestre de l'exercice 2014. Comme ce swap s'inscrit dans une relation de couverture de la juste valeur, le gain reporté connexe comptabilisé dans l'élément couvert sera amorti dans la charge d'intérêt jusqu'à l'échéance de la dette.

s. o. : sans objet

Tous les billets et billets de premier rang sont de rang égal et ne sont pas garantis. La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit de BA et de BT et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres, voir la Note 30 – Facilités de crédit, pour plus de détails. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Ces modalités avaient été respectées aux 31 décembre 2014 et 2013 et au 1^{er} janvier 2013.

La valeur comptable de la dette à long terme comprend les remboursements de capital, les coûts de transaction, les escomptes non amortis et les ajustements du montant de base liés aux dérivés désignés dans une relation de couverture de juste valeur. Le tableau qui suit présente les remboursements contractuels de capital de la dette à long terme aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
À moins de un an	56 \$	213 \$	45 \$
Entre un an et cinq ans	2 127	2 630	1 358
Plus de cinq ans	5 193	4 130	3 522
	7 376 \$	6 973 \$	4 925 \$

27. CAPITAL SOCIAL

Actions privilégiées

Les actions privilégiées autorisées étaient comme suit aux 31 décembre 2014, et 2013 et au 1^{er} janvier 2013:

	Autorisées pour des séries particulières
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000

Les actions privilégiées et entièrement libérées étaient comme suit aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	9 692 521	9 692 521	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	2 307 479	2 307 479	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000	9 400 000

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2

Rachat :	Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 \$ CAN l'action.
Conversion :	Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1 ^{er} août 2017 et le 1 ^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.
Dividendes :	Depuis le 1 ^{er} août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15 ^e jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable et fixé entre 50 % et 100 % du taux préférentiel canadien, ajusté comme ci-dessous. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 \$ CAN l'action ou supérieur à 25,10 \$ CAN l'action.

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3

- Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ CAN l'action, le 1^{er} août 2017 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite.
- Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2017 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.
- Dividendes : Pour la période de cinq ans à compter du 1^{er} août 2012 jusqu'au 31 juillet 2017 inclusivement, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 3,134 %, ou 0,7835 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,195875 \$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts de fusion.
-

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4

- Rachat : Sous réserve de certaines dispositions, la Société peut, moyennant un préavis d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter, au comptant, les actions privilégiées rachetables à dividende cumulatif, série 4, pour 25,00 \$ CAN.
- Conversion : La Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 \$ CAN ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affiliée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
- Dividendes : Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 % ou 1,5625 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ CAN l'action.
-

Actions ordinaires

Les actions ordinaires n'ont pas de valeur nominale.

Actions classe A (droits de vote multiples)

- Droits de vote : Dix votes chacune.
- Conversion : Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).
- Dividendes : Après paiement du dividende prioritaire sur les actions classe B (droits de vote limités) mentionnées ci-dessous, les actions classe A (droits de vote multiples) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.
-

Actions classe B (droits de vote limités)

Droits de vote : Un vote chacune.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % de toutes les actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.

Dividendes : Les porteurs d'actions classe B (droits de vote limités) ont le droit, en priorité par rapport aux porteurs d'actions classe A (droits de vote multiples) à des dividendes non cumulatifs de 0,0015625 \$ CAN l'action, payables chaque trimestre le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ CAN l'action, lorsque déclarés. Après paiement dudit dividende prioritaire, les actions classe B (droits de vote limités) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.

La variation du nombre d'actions ordinaires émises et entièrement libérées et du nombre d'actions ordinaires autorisées était comme suit aux :

Actions classe A (droits de vote multiples)

	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	314 530 462	314 537 162
Conversion à la classe B	(257 207)	(6 700)
Solde à la fin de l'exercice	314 273 255	314 530 462
Autorisées	1 892 000 000	1 892 000 000

Actions classe B (droits de vote limités)

	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	1 443 496 418	1 440 364 381
Émission d'actions	378 501	3 125 337
Conversion de la classe A	257 207	6 700
	1 444 132 126	1 443 496 418
Détenues en fiducie en vertu du régime d'UAR		
Solde au début de l'exercice	(18 736 908)	(24 542 027)
Distribuées	—	5 805 119
	(18 736 908)	(18 736 908)
Solde à la fin de l'exercice	1 425 395 218	1 424 759 510
Autorisées	1 892 000 000	1 892 000 000

Dividendes

Les dividendes déclarés étaient comme suit :

	31 décembre 2014		Dividendes déclarés pour les exercices 31 décembre 2013		Dividendes déclarés après le 31 décembre 2014	
	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)
Actions ordinaires classe A	0,10	29 \$	0,10	31 \$	—	— \$
Actions ordinaires classe B	0,10	131	0,10	142	—	—
		160		173		—
Actions privilégiées, série 2	0,75	7	0,75	7	0,13	1
Actions privilégiées, série 3	0,78	2	0,78	2	0,20	—
Actions privilégiées, série 4	1,56	13	1,56	14	0,39	4
		22		23		5
		182 \$		196 \$		5 \$

28. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR et d'UAD

Le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UAR, en vertu duquel des UAR peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. Les UAR donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Le conseil d'administration de la Société a également approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants. Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi. Au cours de l'exercice 2014, l'émission d'une valeur combinée de 53 millions \$ d'UAD et d'UAR a été autorisée (52 millions \$ au cours de l'exercice 2013).

Le nombre d'UAR et d'UAD a varié comme suit pour les exercices suivants :

	2014		2013	
	UAR	UAD	UAR	UAD
Solde au début de l'exercice	23 596 681	8 169 850	24 179 840	6 673 447
Attribuées	9 971 382	2 377 003	7 884 242	2 229 555
Ajustement du rendement	—	—	(1 543 133)	(333 900)
Exercées	—	(500 771)	(5 805 119)	(109 240)
Annulées	(7 522 127)	(2 379 618)	(1 119 149)	(290 012)
Solde à la fin de l'exercice	26 045 936	7 666 464 ⁽¹⁾	23 596 681	8 169 850 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 2 008 128 UAD étaient acquis au 31 décembre 2014 (2 448 572 au 31 décembre 2013).

Les droits rattachés aux UAR et aux UAD attribuées seront acquis si les seuils de performance financière sont atteints. Le ratio de conversion des UAR et des UAD comportant des droits acquis varie de 70 % à 150 %. Les droits rattachés aux UAR et aux UAD sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution si les seuils de performance financière sont atteints. Les dates d'acquisition des droits liés aux attributions ayant eu lieu entre le 1^{er} janvier 2012 et le 31 décembre 2014 s'échelonnent du 14 août 2015 au 7 août 2017.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des UAR et des UAD attribuées au cours de l'exercice 2014 s'est établie à 3,38 \$ (4,63 \$ au cours de l'exercice 2013). La juste valeur des UAR et des UAD attribuées a été évaluée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto.

De temps à autre, la Société fournit des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre (voir la Note 27 - Capital social) relativement au régime d'UAR. Ces actions sont détenues en fiducie à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR soient acquis ou annulés. Le coût de ces achats a été déduit du capital social.

Des revenus de rémunération de 3 millions \$ ont été comptabilisés au cours de l'exercice 2014 relativement aux régimes d'UAR et d'UAD (une charge de rémunération de 4 millions \$ au cours de l'exercice 2013). Les revenus de rémunération sont attribuables à la révision, au troisième trimestre de l'exercice 2014, des hypothèses relatives à la performance future.

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu des régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Sur les 135 782 688 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission, 61 068 883 étaient disponibles au 31 décembre 2014 aux fins d'émission en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

Régime d'options d'achat d'actions en vigueur - À compter du 1^{er} juin 2009, la Société a modifié le régime d'options d'achat d'actions à l'intention d'employés clés pour les options attribuées après cette date. Les modalités et conditions les plus importantes du régime modifié sont les suivantes :

- Le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options.
- Les droits rattachés aux options attribuées s'acquièrent à la fin de la troisième année suivant la date d'attribution.
- Les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions en vigueur se résumait comme suit au 31 décembre 2014 :

Fourchette de prix d'exercice (\$ CAN)	Nombre d'options	Émises et en cours		Exercibles	
		Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
2 à 4	16 398 065	5,40	3,68	2 065 000	3,45
4 à 6	8 286 637	4,33	4,79	3 476 528	4,72
6 à 8	3 127 022	3,62	7,01	3 127 022	7,01
	27 811 724			8 668 550	

Le prix moyen pondéré de l'action pour les options exercées au cours de l'exercice 2014 a été de 3,71 \$ (4,68 \$ au cours de l'exercice 2013).

Le nombre d'options émises et en cours en vertu du régime d'options d'achat d'actions en vigueur a varié comme suit pour les exercices :

	2014		2013	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	20 654 419	4,66	15 891 601	4,57
Attribuées	8 630 184	3,77	5 478 566	4,86
Exercées	(110 000)	3,45	(174 414)	3,45
Annulées	(1 351 310)	4,62	(541 334)	4,65
Échues	(11 569)	3,45	—	—
Solde à la fin de l'exercice	27 811 724	4,39	20 654 419	4,66
Options exercables à la fin de l'exercice	8 668 550	5,24	5 783 097	4,24

Régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement - Pour les options émises aux employés clés après le 27 mai 2003 et avant le 1^{er} juin 2009, le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options. Les droits rattachés à ces options s'acquièrent à raison de 25 % par année au cours d'une période débutant un an après la date d'attribution. Cependant, des seuils de prix cibles prédéterminés doivent être atteints pour que les options puissent être exercées. Ces options peuvent être exercées si, au cours de la période de 12 mois précédant la date à laquelle les droits rattachés à ces options sont acquis, le prix moyen pondéré à la Bourse (sur une période de 21 jours de Bourse consécutifs) est supérieur ou égal au seuil de prix cible établi au moment où les options ont été attribuées. Si, au cours de cette période de 12 mois, le prix moyen pondéré à la Bourse n'a pas été atteint, le seuil de prix cible s'appliquant à la prochaine tranche de droits à acquérir entre en vigueur. Les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution. Au 31 décembre 2014, les prix cibles se situaient entre 6 \$ CAN et 8 \$ CAN.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions fondé sur le rendement se résumait comme suit au 31 décembre 2014 :

Fourchettes de prix d'exercice (\$ CAN)	Nombre d'options	Émises et en cours			Exercibles	
		Prix cible moyen pondéré (\$ CAN)	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
4 à 6	105 000	7,52	0,74	5,75	25 000	5,89
8 à 10	3 529 400	8,00	0,63	8,53	—	—
	3 634 400				25 000	

Le prix moyen pondéré de l'action pour les options exercées au cours de l'exercice 2014 a été de néant (4,45 \$ au cours de l'exercice 2013).

Le nombre d'options a varié comme suit pour les exercices :

	2014		2013	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	8 701 338	7,08	12 598 488	6,05
Exercées	—	—	(2 898 350)	3,22
Annulées	(1 198 000)	8,15	(474 050)	7,00
Échues	(3 868 938)	5,48	(524 750)	3,55
Solde à la fin de l'exercice	3 634 400	8,44	8 701 338	7,08
Options exercables à la fin de l'exercice	25 000	5,89	4 027 938	5,48

Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2014 s'est établie à 0,78 \$ par option (1,51 \$ par option au cours de l'exercice 2013). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'attribution, et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices :

	2014	2013
Taux d'intérêt sans risque	1,52 %	1,73 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	32,32 %	43,18 %
Rendement prévu des dividendes	2,51 %	2,50 %

Une charge de rémunération de 5 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2014 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (7 millions \$ au cours de l'exercice 2013).

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés

En vertu du régime d'achat d'actions à l'intention des employés, les employés de la Société ont le droit d'acheter des actions classe B (droits de vote limités) de la Société jusqu'à concurrence de 20 % de leur salaire de base à hauteur d'un maximum annuel de 30 000 \$ CAN par employé. Les cotisations de la Société au régime sont égales à 20 % de celles des employés. Les cotisations sont utilisées pour acheter des actions classe B (droits de vote limités) sur le marché libre à des dates de placement mensuelles ou autres déterminées par la Société, mais au moins une fois par mois. La contribution de la Société au régime a totalisé 8 millions \$ pour l'exercice 2014 (8 millions \$ pour l'exercice 2013). Les actions achetées par la Société sont assujetties à une période de détention obligatoire de 12 mois qui doit être close à la date anniversaire du 1^{er} janvier.

29. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	2014	2013
Créances clients et autres débiteurs	(184) \$	(134) \$
Stocks	87	(631)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	184	(15)
Autres actifs	(175)	(437)
Fournisseurs et autres créditeurs	327	749
Provisions	169	(161)
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	(529)	301
Avances sur programmes aéronautiques	31	334
Passif lié aux avantages de retraite	(104)	(8)
Autres passifs	196	361
	2 \$	359 \$

30. FACILITÉS DE CRÉDIT

Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2014				
Facilité de BT	4 249 \$ ⁽¹⁾	3 573 \$	676 \$	2018 ⁽²⁾
Facilité de BA	600	261	339	2017 ⁽³⁾
Facilité de GCB	600	327	273	2015 ⁽⁴⁾
	5 449 \$	4 161 \$	1 288 \$	
31 décembre 2013				
Facilité de BT	4 827 \$ ⁽¹⁾	4 132 \$	695 \$	2018
Facilité de BA	600	403	197	2016
Facilité de GCB	600	393	207	2014 ⁽⁴⁾
	6 027 \$	4 928 \$	1 099 \$	
1^{er} janvier 2013				
Facilité de BT	4 486 \$ ⁽¹⁾	3 291 \$	1 195 \$	2017
Facilité de BA	600	430	170	2015
Facilité de GCB	900	339	561	2013 ⁽⁴⁾
	5 986 \$	4 060 \$	1 926 \$	

⁽¹⁾ 3500 millions € au 31 décembre 2014 (3500 millions € au 31 décembre 2013 et 3400 millions € au 1^{er} janvier 2013).

⁽²⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité, plus une période d'amortissement de un an pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit ne peuvent pas être émises. La date d'échéance finale de la facilité est 2018.

⁽³⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence de l'engagement maximal de la facilité. La facilité peut être prolongée d'une année annuellement à la date anniversaire, sous réserve de l'approbation par une majorité des membres du syndicat de banques.

⁽⁴⁾ La facilité de GCB est renouvelée et prolongée annuellement si les parties y consentent. En juin 2014, la facilité a été prolongée jusqu'en juin 2015, et elle devrait être renouvelée par tranche annuelle par la suite. Si la facilité n'est pas prolongée, les lettres de crédit émises en vertu de cette facilité seront amorties jusqu'à leur échéance.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau précédent, des lettres de crédit totalisant 1731 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales au 31 décembre 2014 (1018 millions \$ au 31 décembre 2013 et 875 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales conclues auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de BT. Un montant de 2,4 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2014 (2,3 milliards \$ au 31 décembre 2013 et 2,3 milliards \$ au 1^{er} janvier 2013).

Facilités de crédit renouvelables

La Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ (« facilité de crédit renouvelable ») qui arrive à échéance en juin 2017 et porte intérêt au taux de base applicable (Libor dans le cas de retraits au comptant en dollars américains) majoré d'une marge fondée sur la cote de crédit de la Société. Cette facilité est disponible aux fins d'emprunt pour satisfaire aux besoins généraux de fonds de roulement de la Société. De plus, la Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie (« facilité de crédit renouvelable de BT ») atteignant 500 millions € (607 millions \$), disponible pour BT à des fins de sources de financement. La facilité arrive à échéance en mars 2016 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge.

Clauses financières restrictives

La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit de BA et de BT et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. Les facilités de lettres de crédit et de crédit renouvelables de BA comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données financières consolidées ajustées pour exclure BT. Les facilités de lettres de crédit et de crédit renouvelables de BT comportent des clauses financières restrictives exigeant des niveaux minimums de capitaux propres, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction des données financières distinctes de BT. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 31 - Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le présent rapport de gestion. En outre, la Société doit maintenir des liquidités d'au moins 600 millions € (728 millions \$) pour BT et d'au moins 500 millions \$ pour BA à la fin de chaque trimestre. Ces exigences étaient toutes respectées aux 31 décembre 2014 et 2013 et au 1^{er} janvier 2013.

La Société surveille régulièrement ces ratios afin de s'assurer qu'elle respecte toutes les clauses financières restrictives, et elle a des contrôles en place pour s'assurer que les clauses restrictives prévues aux contrats sont respectées.

31. GESTION DU CAPITAL

La stratégie de gestion du capital de la Société est conçue pour maintenir de solides liquidités et optimiser sa structure du capital afin de réduire les coûts et rehausser sa capacité de tirer parti des possibilités stratégiques. La Société analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société. La Société gère et surveille ses indicateurs globaux de manière à offrir un profil de société de première qualité.

Les objectifs de la Société à l'égard de ses indicateurs globaux se présentent comme suit :

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

Indicateurs globaux – Ces indicateurs globaux ne correspondent pas aux ratios exigés en vertu des clauses restrictives bancaires. Le rapprochement de ces indicateurs globaux avec les mesures financières les plus comparables des IFRS figure à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR du rapport de gestion de l'exercice 2014.

	2014	2013
RAII ajusté ⁽¹⁾	1 262 \$	967 \$
Intérêts ajustés ⁽²⁾	401 \$	346 \$
Ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés	3,1	2,8
Dette ajustée ⁽³⁾	8 401 \$	7 912 \$
RAlIA ajusté ⁽⁴⁾	1 775 \$	1 454 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAlIA ajusté	4,7	5,4

⁽¹⁾ Représente le RAIL avant éléments spéciaux, plus l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple et les intérêts reçus d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés ajustés au besoin pour tenir compte du règlement des dérivés de couverture de juste valeur avant leur date d'échéance contractuelle.

⁽²⁾ Représente les intérêts versés d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés plus la charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail et l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple.

⁽³⁾ Représente la dette à long terme ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes, plus les obligations au titre des transactions de cession-bail et la valeur actuelle nette des obligations au titre des contrats de location simple.

⁽⁴⁾ Représente le RAIL ajusté, plus l'amortissement et la dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des contrats de location simple.

Outre les indicateurs globaux précités, la Société surveille séparément son passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014 (2,0 milliards \$ au 31 décembre 2013). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation courants, les croissances futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. La Société surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur ses flux de trésorerie futurs et a lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années.

Afin d'ajuster sa structure du capital, la Société peut émettre ou rembourser des titres de dette à long terme, verser des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite, racheter ou émettre des actions ou modifier le montant des dividendes versés aux détenteurs d'instruments de capitaux propres.

Voir la Note 30 – Facilités de crédit, pour une description des clauses restrictives bancaires.

32. GESTION DU RISQUE FINANCIER

La Société est principalement exposée au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de marché découlant de la détention d'instruments financiers.

Risque de crédit	Le risque de crédit représente le risque qu'une partie à un instrument financier ne soit pas en mesure de s'acquitter de ses obligations et qu'il en résulte une perte financière pour l'autre partie.
Risque de liquidité	Le risque de liquidité représente le risque qu'une entité éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées aux passifs financiers.
Risque de marché	Le risque de marché représente le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison de modifications des cours du marché, que ces modifications soient causées par des facteurs particuliers à cet instrument financier ou à son émetteur, ou par des facteurs ayant une incidence sur la totalité des instruments financiers semblables négociés sur le marché. La Société est principalement exposée au risque de change et au risque de taux d'intérêt.

Risque de crédit

La Société est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments financiers dérivés et d'autres activités d'investissement. La Société est aussi exposée au risque de crédit lié à ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles. Les expositions au risque de crédit découlant des activités de prêt ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location – avions accordés à la clientèle de BA relativement à la vente d'avions commerciaux.

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé des activités de gestion du risque de la Société. Le risque de crédit découlant des activités de gestion de la trésorerie de la Société est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change et à la Politique corporative de gestion des investissements (la « politique »). L'objectif visé par la politique est d'atténuer l'exposition de la Société au risque de crédit découlant de ses activités de gestion de la trésorerie en s'assurant que la Société ne traite qu'avec des institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire, les limites pour chaque contrepartie étant établies en fonction de limites préétablies pour chaque institution financière et chaque fonds.

Les risques de crédit découlant des activités commerciales habituelles de la Société, des activités de prêt et du soutien au financement indirect, sont gérés et contrôlés par les deux secteurs isolables, BA et BT. Le principal risque de crédit géré par les secteurs découle du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de la propre expérience de la Société auprès de ses clients. Les risques de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

Les évaluations des risques de crédit et des limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions dans lesquelles du crédit ou du financement sera accordé aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte de la Société. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que le risque financier découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des créances clients, des créances liées à des contrats de location et des autres financements directs.

Exposition maximale au risque de crédit - Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 13 – Instruments financiers, sauf pour les instruments financiers présentés dans le tableau ci-dessous, pour lesquels les expositions maximales sont comme suit aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	243 \$	371 \$	392 \$
Instruments financiers dérivés	514 \$	690 \$	656 \$
Placements dans des titres	295 \$	287 \$	197 \$
Placements dans des structures de financement	331 \$	305 \$	304 \$

Qualité du crédit – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux est habituellement de première qualité, à l'exception des débiteurs de BA, des prêts et créances liées à des contrats de location – avions et de certains placements dans des structures de financement. Les débiteurs de BA ne sont habituellement assortis d'aucune cote externe ou interne. Toutefois, la qualité du crédit de la clientèle est rigoureusement examinée et est fondée sur l'expérience de la Société avec les clients et leurs habitudes de paiement. La Société détient habituellement des actifs sous-jacents ou des dépôts de sécurité, ou encore des lettres de crédit au soutien des débiteurs. Les clients de la Société dans le cadre de prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont surtout des transporteurs aériens régionaux dont la cote de crédit est habituellement inférieure à une cote de première qualité. La qualité du crédit du portefeuille de financement de prêts et créances liées à des contrats de location – avions de la Société est étroitement liée à la qualité du crédit du secteur des transporteurs aériens régionaux. Les avions financés servent de garantie pour réduire l'exposition de la Société au risque de crédit.

Voir la Note 37 – Engagements et éventualités, pour le risque de crédit hors bilan de la Société, y compris le risque de crédit lié au soutien offert à la vente d'avions.

Risque de liquidité

La Société gère le risque de liquidité en maintenant des prévisions financières détaillées, de même que des plans opérationnels et un plan stratégique à long terme. La gestion des liquidités consolidées nécessite une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière de la Société, ainsi que des plans opérationnel et stratégique à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. De plus, la Société surveille constamment les occasions de financement pour optimiser sa structure du capital et préserver une flexibilité financière adéquate. La Société participe en outre à certaines initiatives de financement du fonds de roulement comme la vente de créances, les transactions de cession-bail d'avions et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs.

Analyse des échéances - L'analyse des échéances des actifs et des passifs financiers, excluant les instruments financiers dérivés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2014 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés (compte non tenu des instruments de couverture connexes)						Total
		Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	2 489 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 538 \$	1 356	54	15	41	4	72	1 542
Autres actifs financiers ⁽¹⁾	1 330 \$	143	173	98	891	399	60	1 764
Actifs		3 988	227	113	932	403	132	5 795
Fournisseurs et autres créditeurs	4 216 \$	4 179	2	—	7	—	28	4 216
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	891 \$	357	134	77	362	561	—	1 491
Dette à long terme								
Capital	7 683 \$	56	854	1 273	4 796	397	—	7 376
Intérêts		449	844	735	829	196	—	3 053
Passifs		5 041	1 834	2 085	5 994	1 154	28	16 136
Montant net		(1 053) \$	(1 607) \$	(1 972) \$	(5 062) \$	(751) \$	104 \$	(10 341) \$

⁽¹⁾ La valeur comptable des autres actifs financiers exclut la valeur comptable des instruments financiers dérivés, et la valeur comptable des autres passifs financiers exclut la valeur comptable des instruments financiers dérivés et la partie courante de la dette à long terme.

Les autres actifs financiers comprennent les créances sur contrats à long terme. En vertu des ententes respectives, la Société recevra des paiements incitatifs liés à la fiabilité des trains fabriqués. En raison des variations futures de l'indice pertinent et de la réévaluation quant à l'atteinte des cibles en matière de fiabilité, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier. Par ailleurs, la résiliation d'un contrat de service connexe en cas de défaut d'exécution par la Société abolirait son droit à tout paiement futur.

La Société, surtout dans le secteur BT, a négocié des délais de règlement de 240 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs bénéficiant de ce plus long délai totalisaient 372 millions \$ et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 2 % au 31 décembre 2014.

Les autres passifs financiers comprennent les avances gouvernementales remboursables. Dans le cadre des contrats pertinents, la Société est tenue de verser des montants aux gouvernements au moment de la livraison des avions. En raison de l'incertitude quant au nombre d'avions qui seront livrés et au moment de leur livraison, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2014 :

	Valeur nominale (équivalent en dollars US)	Flux de trésorerie non actualisés ⁽¹⁾					Total
		Moins de 1 an	1 an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	8 669 \$	278 \$	47 \$	— \$	— \$	— \$	325 \$
Dérivés sur taux d'intérêt	4 445	114	79	39	18	(24)	226
	13 114 \$	392 \$	126 \$	39 \$	18 \$	(24) \$	551 \$
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	14 156 \$	(619) \$	(83) \$	— \$	— \$	— \$	(702) \$
Dérivés sur taux d'intérêt	16	(1)	—	—	—	—	(1)
	14 172 \$	(620) \$	(83) \$	— \$	— \$	— \$	(703) \$
Montant net		(228) \$	43 \$	39 \$	18 \$	(24) \$	(152) \$

⁽¹⁾ Les montants libellés dans une monnaie étrangère sont convertis au taux de change à la fin de la période.

Risque de marché

Risque de change

Les activités internationales de la Société l'exposent à des risques de change importants dans le cours normal de ses activités, en particulier par rapport au dollar canadien, à la livre sterling, au franc suisse et à l'euro. La Société utilise diverses stratégies, y compris l'utilisation d'instruments financiers dérivés et l'appariement des positions d'actifs et de passifs, pour atténuer ces risques.

Les principaux risques de change de la Société sont gérés par les secteurs et couverts par une trésorerie centralisée. Les risques de change sont gérés conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change (la « politique en matière de change »). L'objectif visé par la politique en matière de change est d'atténuer l'incidence de la fluctuation des taux de change sur les états financiers consolidés de la Société. Selon la politique en matière de change, les pertes potentielles découlant de variations défavorables des taux de change ne devraient pas excéder des limites préétablies. La perte potentielle correspond à la perte prévue maximale qui pourrait être subie si une exposition au risque de change non couverte était touchée par une variation défavorable des taux de change pendant un trimestre. La politique en matière de change interdit aussi strictement toute opération de change spéculative qui entraînerait une exposition excédant la perte potentielle maximale approuvée par le conseil d'administration de la Société.

En vertu de la politique en matière de change, la direction des secteurs est chargée d'identifier toute exposition au risque de change réelle et possible découlant de leurs activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie centralisée, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément à la politique en matière de change.

Afin de gérer ses expositions de façon appropriée, chaque secteur maintient des prévisions de flux de trésorerie à long terme en monnaie étrangère. BA a adopté une stratégie de couverture progressive, alors que BT couvre entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur leurs résultats. Les secteurs atténuent aussi le risque de change en maximisant les opérations dans la monnaie fonctionnelle de leurs activités, comme les achats de matières, les contrats de vente et les activités de financement.

De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs à long terme libellés dans la même monnaie.

Pour gérer l'exposition découlant des opérations en monnaie étrangère et modifier synthétiquement la monnaie d'exposition de certains éléments du bilan, la Société utilise surtout des contrats de change à terme. La Société applique la comptabilité de couverture à l'égard d'une tranche importante de ses opérations prévues et de ses engagements fermes libellés en monnaie étrangère désignés comme des couvertures de flux de trésorerie. Notamment, la Société conclut des contrats de change à terme pour réduire le risque de variation des flux de trésorerie futurs découlant des ventes et des achats prévus et des engagements fermes.

Les programmes de couverture de change de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts.

Analyse de sensibilité

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en monnaie étrangère. La sensibilité aux taux de change est fondée sur la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de la Société comptabilisés dans son état de la situation financière. L'incidence sur le RAI pour l'exercice 2014 est évaluée compte non tenu des relations de couverture des flux de trésorerie.

	Variation	Incidence sur le RAI				
		\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/\$ US	€/CHF	Autres
Gain (perte)	+10 %	20 \$	13 \$	5 \$	1 \$	(67) \$

L'incidence sur les AERG pour l'exercice 2014 qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour ces dérivés, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

Incidence sur les AERG avant impôts sur le résultat						
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/ \$ US	€/CHF	Autres
Gain (perte)	+10 %	235 \$	77 \$	35 \$	88 \$	24 \$

Risque de taux d'intérêt

La Société est exposée au risque de variation de ses flux de trésorerie futurs découlant des variations des taux d'intérêt à l'égard de ses actifs et passifs financiers à taux variable, y compris la dette à long terme convertie de manière synthétique à un taux d'intérêt variable (voir la Note 26 - Dette à long terme). La Société est exposée parfois à des variations de taux d'intérêt dans le cadre de certains engagements de financement, lorsqu'un taux futur de financement a été garanti à un client. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont principalement gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques, y compris le recours à des instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés utilisés pour convertir synthétiquement les expositions au risque de taux d'intérêt sont principalement composés de swaps de taux d'intérêt et de swaps combinés de taux d'intérêt et de devises.

En outre, la Société est exposée aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de revente, au moyen de ses instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Ces instruments financiers comprennent certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, des placements dans des titres, des incitatifs à la location et certains instruments financiers dérivés.

Les programmes de couverture de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance afin de s'assurer d'un bon appariement des actifs et des passifs, conformément à l'objectif de réduction des risques découlant des fluctuations des taux d'intérêt.

Analyse de sensibilité

Le risque de taux d'intérêt a surtout trait aux instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt touchant l'évaluation de ces instruments financiers, compte non tenu des instruments financiers dérivés désignés dans une relation de couverture, aux 31 décembre 2014 et 2013, l'incidence sur le RAI se serait traduite par un ajustement négatif de 37 millions \$ au 31 décembre 2014 (68 millions \$ au 31 décembre 2013).

33. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

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

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

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

La Société utilise un modèle d'écart avec ajustement pour options et un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des options de rachat sur titres de dette à long terme, selon des données du marché comme des courbes de swaps de taux d'intérêt et des cours externes.

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

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

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

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

Avances gouvernementales remboursables et coûts non récurrents des fournisseurs - La Société a recours 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 décembre 2014 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	263 \$	— \$	— \$	263 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	528	—	528	—
Placements dans des titres	317 ⁽²⁾	38	279	—
Placements dans des structures de financement	315	—	150	165
	1 423 \$	38 \$	957 \$	428 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(18) \$	— \$	— \$	(18) \$
Incitatifs à la location	(172)	—	—	(172)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(665)	—	(665)	—
	(855) \$	— \$	(665) \$	(190) \$

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

⁽²⁾ Exclut 13 millions \$ de placements DAV comptabilisés au coût.

Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers du Niveau 3 ont été comme suit pour les exercices 2014 et 2013 :

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres crédeurs	Incitatifs à la location
Solde au 1 ^{er} janvier 2013	412 \$	135 \$	— \$	(158) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	3	2	—	(18)
Émissions	8	—	—	1
Règlements	(35)	(2)	—	33
Solde au 31 décembre 2013	388	135	—	(142)
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	20	32	—	(19)
Émissions	3	—	(18)	(38)
Règlements	(148)	(2)	—	27
Solde au 31 décembre 2014	263 \$	165 \$	(18) \$	(172) \$

⁽¹⁾ Dont un montant de 2 millions \$ représente les pertes réalisées pour l'exercice 2014 (un montant de 5 millions \$ représente les gains réalisés pour l'exercice 2013).

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 31 décembre 2014 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB et C (B)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 3,17 % et 5,29 % (5,07 %)	Entre 1,59 % et 7,40 % (5,78 %)	s. o.

s. o. : sans objet

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

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

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 31 décembre 2014 :

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour l'exercice 2014	Modification d'hypothèses		
		Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Gain (perte)				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	(6) \$	(4) \$	(11) \$	(15) \$
Placements dans des structures de financement	21 \$	(4) \$	(11) \$	(11) \$
Incitatifs à la location	(14) \$	s. o.	3 \$	s. o.

s. o. : sans objet

Hiérarchie des justes valeurs pour les éléments comptabilisés au coût amorti

Les tableaux qui suivent présentent les actifs financiers et les passifs financiers évalués au coût amorti sur une base non récurrente et classés selon la hiérarchie des justes valeurs, comme suit :

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

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2014 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créances clients et autres débiteurs	1 538 \$	— \$	— \$	1 538 \$
Autres actifs financiers				
Placements dans des structures de financement	45	—	—	45
Autres	388	—	—	388
	1 971 \$	— \$	— \$	1 971 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(4 198) \$	— \$	— \$	(4 198) \$
Dette à long terme	(7 692)	—	(7 692)	—
Autres passifs financiers				
Avances gouvernementales remboursables	(456)	—	—	(456)
Autres	(362)	—	—	(362)
	(12 708) \$	— \$	(7 692) \$	(5 016) \$

34. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Dans le cours normal des affaires, la Société effectue une partie de ses activités par l'entremise de coentreprises et d'entreprises associées, surtout dans BT, aucune d'elles n'étant significative sur le plan individuel.

La quote-part globale du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit pour les exercices :

	2014	2013
Coentreprises	72 \$	91 \$
Entreprises associées	17	28
Résultat net	89 \$	119 \$

La société a donné en nantissement des actions dans des entreprises associées d'une valeur comptable de 18 millions \$ au 31 décembre 2014 (12 millions \$ au 31 décembre 2013 et 60 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

35. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de la Société sont composées de ses coentreprises, de ses entreprises associées et des membres clés de la direction.

Coentreprises et entreprises associées

Dans le cours normal des affaires, la Société achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de certaines de ses coentreprises et de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente la tranche de ces opérations attribuable aux participations des autres coentrepreneurs et les opérations avec les entreprises associées pour les exercices :

	2014		2013	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Ventes de produits et services, et autres revenus	128 \$	— \$	161 \$	33 \$
Achats de produits et services, et autres charges	109 \$	6 \$	41 \$	49 \$

Le tableau qui suit présente les soldes de la Société auprès de coentreprises et d'entreprises associées aux :

	31 décembre 2014		31 décembre 2013		1 ^{er} janvier 2013	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Débiteurs	39 \$	5 \$	62 \$	1 \$	147 \$	26 \$
Créditeurs	6 \$	6 \$	14 \$	10 \$	8 \$	28 \$

Rémunération des membres clés de la direction

La rémunération annuelle et la charge de rémunération connexe des administrateurs membres de la haute direction et des administrateurs non membres de la haute direction et des membres clés de la direction, soit le président et chef de la direction de Bombardier Inc., les présidents et chefs de l'exploitation de BA et de BT et les vice-présidents principaux de Bombardier Inc. se présentaient comme suit pour les exercices :

	2014	2013
Avantages fondés sur des actions	11 \$	13 \$
Salaires, primes et autres avantages à court terme	11	13
Avantages de retraite	4	5
Autres avantages à long terme	1	2
	27 \$	33 \$

36. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES

Le tableau suivant présente les actifs et passifs des entités structurées non consolidées dans lesquelles la Société détenait une exposition importante aux :

	31 décembre 2014		31 décembre 2013		1 ^{er} janvier 2013	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux	7 380 \$	4 796 \$	7 965 \$	5 452 \$	8 881 \$	6 294 \$

La Société a offert des garanties de crédit et de valeur résiduelle, ou les deux, à certaines entités structurées créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux.

En général, ces entités structurées sont financées par une dette à long terme consentie par des tiers et par du capital émis à des porteurs de titres non liés qui profitent d'incitatifs fiscaux. L'avion est cédé en garantie de la dette à long terme des entités structurées. La Société conserve certains droits sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle, de dette subordonnée et de droits résiduels. Les garanties de valeur résiduelle couvrent généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie à la vente de l'avion sous-jacent à une date convenue. La Société offre également des services de gestion à certaines de ces entités structurées en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

Le risque éventuel maximal de la Société était de 1,8 milliard \$, dont une tranche de 295 millions \$ était comptabilisée à titre de provisions et de passifs connexes au 31 décembre 2014 (respectivement 1,8 milliard \$ et 291 millions \$ au 31 décembre 2013 et respectivement 1,9 milliard \$ et 352 millions \$ au 1^{er} janvier 2013). Le risque maximal de la Société lié à ces garanties figure à la Note 37 - Engagements et éventualités.

La Société a conclu qu'elle ne contrôlait pas ces entités structurées.

37. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

La Société conclut diverses ententes de soutien à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle, ainsi que des engagements de taux de financement, la plupart fournis relativement à des ventes d'avions commerciaux et des engagements de financement connexes. La Société est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit. Ces risques hors bilan s'ajoutent aux engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés. Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la Note 36 - Entités structurées non consolidées. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des débours prévus par la Société.

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

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle (a)	1 749 \$	1 828 \$	1 812 \$
Crédit (a)	1 275	1 297	1 218
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(628)	(639)	(594)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 396 \$	2 486 \$	2 436 \$
Engagements de reprise (b)	2 696 \$	3 416 \$	3 098 \$
Obligations de rachat conditionnelles (c)	204 \$	472 \$	489 \$
Autres⁽²⁾			
Crédit (d)	48 \$	48 \$	47 \$
Garanties d'exécution (e)	38 \$	43 \$	41 \$

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

⁽²⁾ La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir section f) ci-après).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties de valeur résiduelle, liées à la vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties, compte non tenu du produit net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles, ce qui réduit le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes prévues totalisant 456 millions \$ au 31 décembre 2014 (463 millions \$ au 31 décembre 2013 et 483 millions \$ au 1^{er} janvier 2013) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties, compte tenu de l'incidence de la valeur de revente estimative de l'avion, qui est fondée sur des informations tirées des rapports d'évaluation externes, et reflètent des facteurs spécifiques du marché actuel des avions et un marché équilibré à moyen et à long terme, et le produit prévu des autres actifs couvrant ces risques. De plus, des incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 172 millions \$ au 31 décembre 2014 (142 millions \$ au 31 décembre 2013 et 158 millions \$ au 1^{er} janvier 2013). Les provisions pour pertes prévues devraient couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu du produit prévu de la vente de l'avion sous-jacent et de l'extinction de certaines obligations liées à des incitatifs à la location.

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle - La Société a fourni des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts ainsi que des services liés à la recommercialisation d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à 2025. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales. Le risque de crédit relatif à trois de ces clients représentait 71 % du total du risque de crédit maximal au 31 décembre 2014 (70 % au 31 décembre 2013 et 67 % au 1^{er} janvier 2013).

En outre, la Société peut offrir une garantie de valeur résiduelle d'avions à une date convenue par les parties, habituellement à la date d'échéance des ententes de financement et de location connexes. Les engagements comprennent habituellement des restrictions opérationnelles comme l'utilisation maximale et les exigences minimales en matière d'entretien. Cette garantie prévoit un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu de ces garanties ne peut être faite qu'à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties de valeur résiduelle en cours, à la date d'exercice la plus rapprochée ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Moins de un an	56 \$	64 \$	41 \$
De un an à cinq ans	777	860	850
De 5 à 10 ans	880	872	855
De 10 à 15 ans	36	32	66
	1 749 \$	1 828 \$	1 812 \$

b) Engagements de reprise - Relativement à la signature de commandes fermes visant la vente d'avions neufs, la Société conclut des engagements de reprise à prix déterminé avec certains clients. Ces engagements confèrent aux clients le droit de remettre leur avion d'occasion à titre de paiement partiel pour l'achat d'un nouvel avion.

Les engagements de reprise de la Société étaient les suivants aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Moins de un an	687 \$	1 452 \$	865 \$
De un an à trois ans	627	355	869
Par la suite	1 382	1 609	1 364
	2 696 \$	3 416 \$	3 098 \$

c) Obligations de rachat conditionnelles - Dans le cadre de la vente d'un avion neuf, la Société contracte des obligations de rachat conditionnelles auprès de certains clients. En vertu de ces obligations, la Société accepte de racheter l'avion initial pour un montant préétabli, pendant une période prédéterminée ou à des dates préétablies, sous réserve d'une convention acceptable pour les deux parties visant la vente d'un nouvel avion. Au moment où la Société signe une entente visant la vente d'un nouvel avion et que le client exerce son droit de payer partiellement le nouvel avion en remettant l'avion initial à la Société, une obligation de rachat conditionnelle est comptabilisée comme un engagement de reprise.

Les obligations de rachat conditionnelles de la Société, à la date d'exercice la plus rapprochée, étaient les suivantes aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
Moins de un an	195 \$	378 \$	248 \$
De un an à trois ans	9	94	232
Par la suite	—	—	9
	204 \$	472 \$	489 \$

Autres garanties

d) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle - Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 48 millions \$ au 31 décembre 2014 (48 millions \$ au 31 décembre 2013 et 47 millions \$ au 1^{er} janvier 2013). Cette garantie vient à échéance en 2025.

e) Garanties d'exécution - Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats par BT, les partenaires peuvent être conjointement et solidairement responsables face au client pour une défaillance des autres partenaires. Dans de tels cas, les partenaires fourniront normalement des contre-indemnités mutuelles. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client et, dans certains cas, à la période couverte par la garantie.

Le risque maximal net de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait 38 millions \$ au 31 décembre 2014 (43 millions \$ au 31 décembre 2013 et 41 millions \$ au 1^{er} janvier 2013), en supposant que toutes les contre-indemnités soient entièrement honorées. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque net de la Société n'est pas important, en supposant que toutes les contre-indemnités sont entièrement honorées. Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

f) Autres - Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces indemnités.

Contrats de location simple

La Société loue des bâtiments et du matériel et prend en charge des contrats de location simple d'avions relativement à la vente d'avions neufs. Les paiements de loyers minimums futurs, surtout liés aux bâtiments et au matériel, en vertu de contrats de location simple non résiliables sont comme suit aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
À moins de un an	165 \$	161 \$	130 \$
Entre un an et cinq ans	438	413	247
Plus de cinq ans	512	504	266
	1 115 \$	1 078 \$	643 \$

La charge de loyer s'est établie à 175 millions \$ pour l'exercice 2014 (174 millions \$ pour l'exercice 2013).

Autres engagements

La Société a aussi des obligations d'achat, en vertu de divers contrats, effectuées dans le cours normal des affaires. Les obligations d'achat se présentent comme suit aux :

	31 décembre 2014	31 décembre 2013	1 ^{er} janvier 2013
À moins de un an	7 061 \$	8 026 \$	7 062 \$
Entre un an et cinq ans	4 141	3 667	3 943
Plus de cinq ans	233	207	361
	11 435 \$	11 900 \$	11 366 \$

Les obligations d'achat de la Société comprennent les engagements de capitaux pour l'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles totalisant respectivement 196 millions \$ et 432 millions \$ au 31 décembre 2014 (331 millions \$ et 435 millions \$ au 31 décembre 2013 et 292 millions \$ et 356 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 décembre 2014, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Poursuite intentée par S-Bahn

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

Des dommages-intérêts d'une valeur globale de 348 millions € (423 millions \$) sont réclamés dans le cadre de cette poursuite relativement à une prétendue défectuosité des roues et des systèmes de freinage. SB réclame ainsi un paiement de 241 millions € (293 millions \$) et un jugement déclaratoire obligeant la Société à indemniser SB pour tous les dommages futurs. SB prétend actuellement que ces dommages futurs seront de l'ordre de 107 millions € (130 millions \$).

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

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

Enquête au Brésil

Le 20 mars 2014, Bombardier Transportation Brasil Ltda (« BT Brazil »), filiale en propriété exclusive de la Société, a été avisée qu'elle figurait parmi les 18 sociétés et plus de 100 personnes 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.

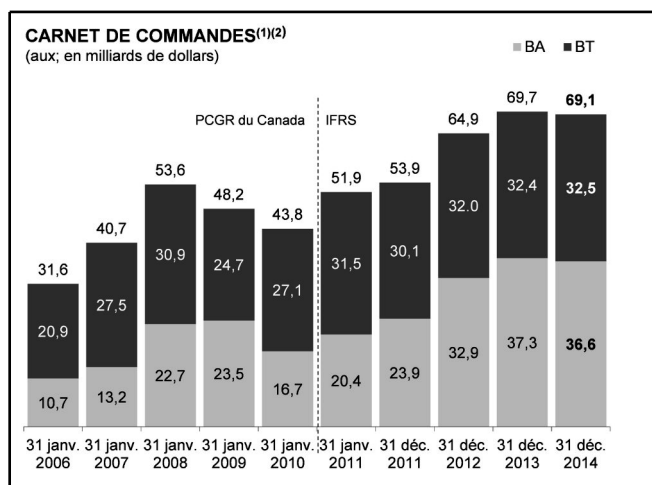
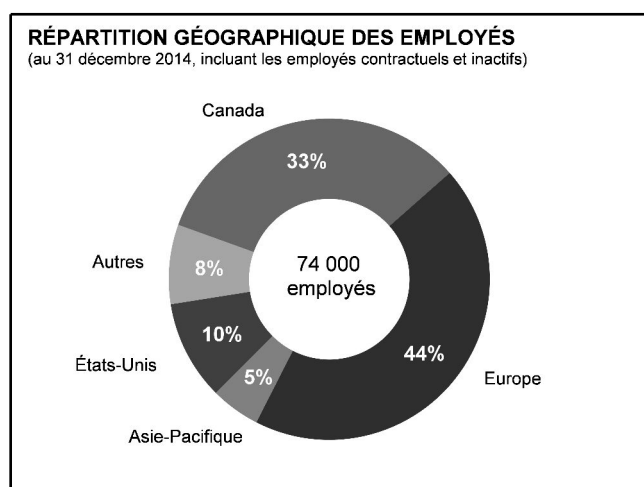
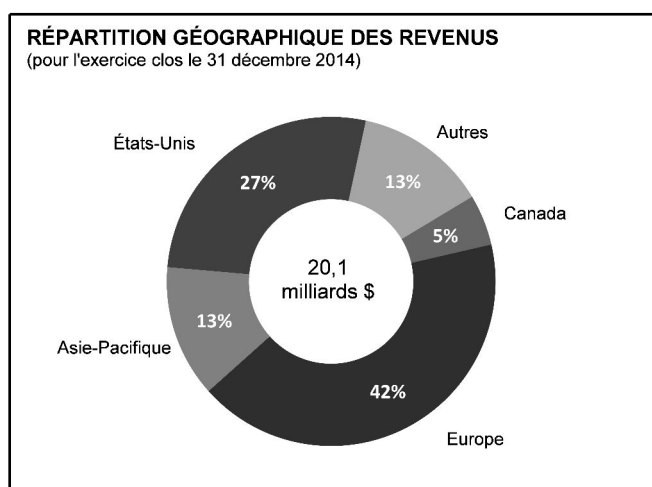
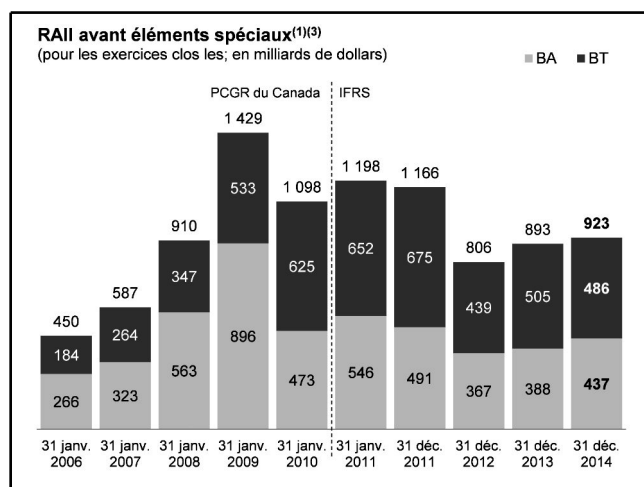
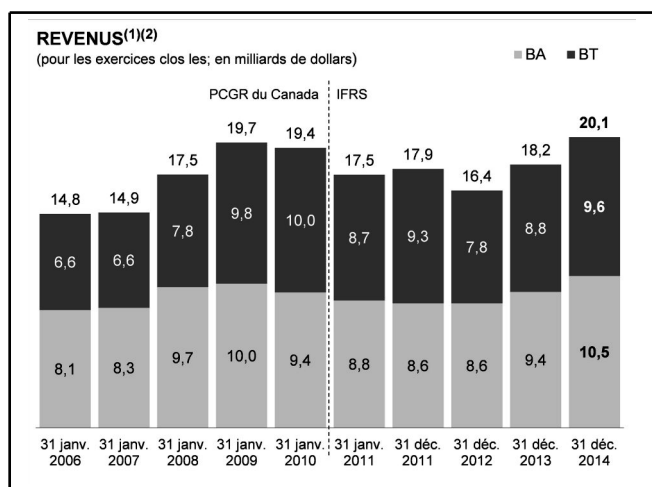
Les sociétés trouvées coupables de collusion pourraient faire l'objet d'amendes administratives, de poursuites par l'État en vue du remboursement des coûts excessifs et éventuellement d'une radiation pour un certain temps. La Société et BT Brazil continuent à coopérer dans le cadre des enquêtes relatives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

38. RECLASSEMENT

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée, surtout en ce qui a trait à un reclassement depuis le poste Autres actifs courants au poste Autres actifs non courants.

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

Notre performance en bref



INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

Actions classe A et classe B Toronto (Canada)
 Actions privilégiés, série 2, série 3 et série 4 Toronto (Canada)
 Symbole des actions BBD (Toronto)

RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXERCICE 2015

Premier rapport trimestriel 7 mai 2015
 Deuxième rapport trimestriel 30 juillet 2015
 Troisième rapport trimestriel 29 octobre 2015
 Rapport financier, exercice 2015 11 février 2016

⁽¹⁾ L'exercice clos le 31 décembre 2011 compte 11 mois de résultats de BA et 12 mois de résultats de BT.

⁽²⁾ Certains totaux ne correspondent pas en raison de l'arrondissement.

⁽³⁾ Mesure financière non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR dans le rapport de gestion pour la définition de cet indicateur.

DIVIDENDES PAR ACTION DÉCLARÉS EN 2014 SUR UNE BASE ANNUELLE

	Classe A ⁽¹⁾	Classe B ⁽¹⁾	Actions privilégiées		
			Série 2	Série 3	Série 4
Dividendes déclarés en 2014 (en dollars canadiens)	0,10 \$	0,10 \$	0,75 \$	0,78 \$	1,56 \$
Rendements ⁽²⁾	2,4%	2,4%	6,3%	6,6%	7,1%

⁽¹⁾ Les dividendes sur les actions ordinaires (Classe A et Classe B) sont suspendus jusqu'à nouvel ordre.

⁽²⁾ Basés sur les dividendes déclarés en 2014 et le cours des actions au 31 décembre 2014.

DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Versement sujet à l'approbation du conseil d'administration

Série 2

Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2014-12-31	2015-01-15	2015-06-30	2015-07-15
2015-01-30	2015-02-15	2015-07-31	2015-08-15
2015-02-27	2015-03-15	2015-08-31	2015-09-15
2015-03-31	2015-04-15	2015-09-30	2015-10-15
2015-04-30	2015-05-15	2015-10-30	2015-11-15
2015-05-29	2015-06-15	2015-11-30	2015-12-15

DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Versement sujet à l'approbation du conseil d'administration

Série 3

Date d'inscription	Date de versement
2015-01-16	2015-01-31
2015-04-17	2015-04-30
2015-07-17	2015-07-31
2015-10-16	2015-10-31

Série 4

Date d'inscription	Date de versement
2015-01-16	2015-01-31
2015-04-17	2015-04-30
2015-07-17	2015-07-31
2015-10-16	2015-10-31

Veuillez noter que, sauf indication contraire, tous les dividendes versés par Bombardier depuis janvier 2006 sur toutes ses actions ordinaires et privilégiées sont considérés « dividendes déterminés » conformément à la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada et à son équivalent provincial ou territorial. La même désignation s'applique en vertu de la Loi sur les impôts du Québec pour les dividendes déclarés après le 23 mars 2006.

ACTIONNAIRES

Si vous souhaitez obtenir un exemplaire de ce rapport financier ou d'autres documents de l'entreprise, nous vous encourageons à les télécharger à partir de notre site Web à l'adresse bombardier.com, permettant un accès pratique, rapide et écologique. Vous pouvez toutefois commander des versions papier sur notre site Web ou en faire la requête à l'adresse suivante :

Bombardier Inc. Affaires publiques

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13390
Télééc. : +1 514 861 2420

INVESTISSEURS

Bombardier Inc.
Relations avec les investisseurs
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13273
Télééc. : +1 514 861 2420
Courriel : investisseurs@bombardier.com

Envois multiples : malgré les vérifications faites pour n'adresser qu'un exemplaire de chaque document aux actionnaires inscrits de Bombardier, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à plusieurs noms ou adresses. Prière de signaler pareil cas à l'un des numéros suivants :
+1 514 982 7555 ou
+1 800 564 6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement), ou envoyer un courriel à l'adresse suivante : service@computershare.com.

RENSEIGNEMENTS EN LIGNE

Pour des renseignements supplémentaires, nous vous invitons à visiter nos sites Web à:
bombardier.com
et
ri.bombardier.com

AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Les actionnaires qui désirent de l'information sur leurs actions doivent communiquer avec :

Services aux investisseurs Computershare inc.

100, avenue University, 8e étage
Toronto (Ontario)
Canada M5J 2Y1
ou
1500, rue University, bureau 700
Montréal (Québec)
Canada H3A 3S8
Tél. : +1 514 982 7555 ou
+1 800 564 6253
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Télééc. : +1 416 263 9394 ou
+1 888 453 0330
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Courriel : service@computershare.com

AUDITEURS

Ernst & Young s.r.l.
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1X9

ASSEMBLÉE ANNUELLE

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le jeudi 7 mai 2015, à 9 h 30, à l'adresse suivante:

La Plaza
Salle Ambassadeur
420, rue Sherbrooke Ouest
Montréal, Québec, Canada H3A 1B4

L'assemblée annuelle sera diffusée en direct sur notre site Web à l'adresse bombardier.com.

Les programmes de la gamme d'avions *CSeries*, les avions *Global 7000* et *Global 8000*, et l'avion *Challenger 650* sont présentement à la phase de développement et sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte. Le 15 janvier 2015, la Société a annoncé une pause dans le programme *Learjet 85*.

AVENTRA, *Bombardier*, *Challenger*, *Challenger 300*, *Challenger 350*, *Challenger 605*, *Challenger 650*, *Challenger 800*, *CRJ*, *CRJ700*, *CRJ900*, *CRJ1000*, *CSeries*, *CS100*, *CS300*, *Dash 8*, *ELECTROSTAR*, *Global*, *Global 5000*, *Global 6000*, *Global 7000*, *Global 8000*, *INNOVIA*, *L'évolution de la mobilité*, *Learjet*, *Learjet 40*, *Learjet 45*, *Learjet 60*, *Learjet 70*, *Learjet 75*, *Learjet 85*, *NextGen*, *Q400*, *TALENT*, *TRAXX*, *XR* et *ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

Le présent rapport financier est imprimé sur du papier contenant 30% de fibres postconsommation, certifié ÉcoLogo, traité sans chlore et FSC® MIXTE. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, permet l'économie de:



61

arbres matures,
équivalant à la
superficie de
4 terrains de tennis



2 713 kg

de déchets, équivalent
à 55 poubelles



24 847 kg

de CO₂, équivalent
aux émissions de
8 voitures par année



221 322 litres

d'eau, équivalent à
la consommation
d'eau d'une personne
pendant 632 jours

Ces données ont été fournies par le fabricant de papier.



Entièrement recyclable –
le choix responsable

FSC® n'est pas responsable des calculs de
ressources économisées en utilisant ce papier.

Imprimé au Canada

ISBN : 978-2-923797-29-8

Dépôt légal, Bibliothèque et
Archives nationales du Québec.

Tous droits réservés.

© 2015 Bombardier Inc. ou ses filiales.

BOMBARDIER.COM



BOMBARDIER
l'évolution de la mobilité