

PREMIER RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre clos le 31 mars 2015

GLOSSAIRE

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

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

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	2
SOMMAIRE	3
NOUVELLE STRUCTURE ORGANISATIONNELLE	3
FAITS SAILLANTS	5
PRÉVISIONS	6
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	6
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	9
STRUCTURE DU CAPITAL	12
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	14
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	17
AVIONS D'AFFAIRES	18
AVIONS COMMERCIAUX	23
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIEURIE	29
TRANSPORT	33
AUTRES	38
ARRANGEMENTS HORS BILAN	38
RISQUES ET INCERTITUDES	38
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	38
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	39
TAUX DE CHANGE	40
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	40
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	41
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	42
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	48

RAPPORT DE GESTION

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

Ce rapport de gestion, dont la responsabilité incombe à la direction, a été passé en revue et approuvé par le conseil d'administration (« Conseil ») de Bombardier Inc. (la « Société », 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'acquiesce de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit. Le comité d'audit est nommé par le Conseil, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Ce comité fait part de ses constatations au Conseil pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication du rapport de gestion et des états financiers à l'intention des actionnaires.

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

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 secteurs).

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 est omise ou erronée.

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

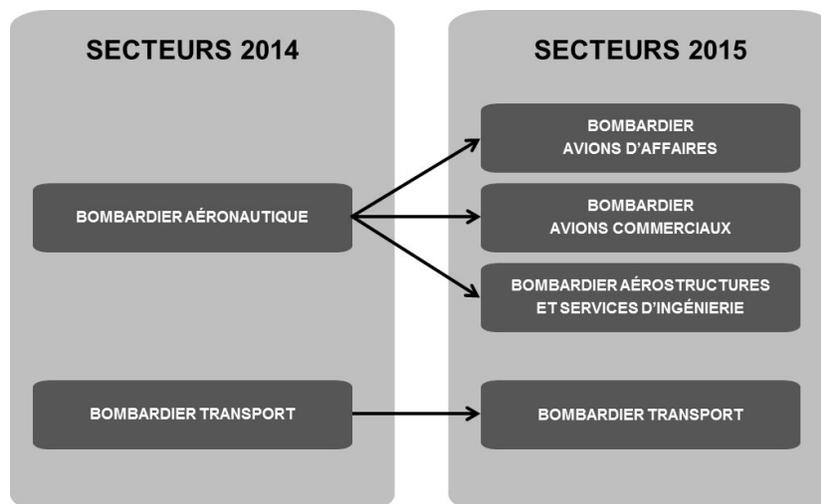
Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur les objectifs, les prévisions, les cibles, les buts, les priorités, les marchés et les stratégies de la Société, sa situation financière, ses croyances, ses perspectives, 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 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 ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons 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'instabilité politique et à des cas de force majeure), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux engagements à modalités fixes et à la production et à l'exécution de projets, 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), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, aux régimes d'avantages de retraite, à l'exposition au risque de crédit, 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 du rapport de gestion pour l'exercice clos le 31 décembre 2014. 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.

SOMMAIRE

NOUVELLE STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

À la suite de la réorganisation annoncée en juillet 2014, Bombardier a adopté une nouvelle structure organisationnelle. L'ancien secteur Bombardier Aéronautique a été divisé en trois secteurs : Bombardier Avions d'affaires, Bombardier Avions commerciaux et Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie. À l'instar de Transport, 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 Aéronautique et à Transport, seront dorénavant présentées séparément, y compris les éliminations intersectorielles. Cette nouvelle structure est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015.



Les nouveaux secteurs d'activité, ainsi que leurs résultats de l'exercice 2014 retraités, sont brièvement décrits ci-après. Pour plus de précisions sur les secteurs d'activité et les résultats trimestriels de 2014 retraités, visitez le site www.bombardier.com.

Avions d'affaires	Revenus	RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles
Résultats de 2014	7,2 milliards \$	499 millions \$	1,0 milliard \$

Avions d'affaires, qui compte 11 600 employés⁽²⁾, conçoit et fabrique trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands et offre des services après-vente pour ces avions.

Avions commerciaux	Revenus	RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles
Résultats de 2014	2,7 milliards \$	(107) millions \$	801 millions \$

Avions commerciaux, qui compte 5100 employés⁽²⁾, 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 NextGen*, ainsi que les biréacteurs de grande ligne *CS100* et *CS300* de conception entièrement nouvelle. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges.

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la page suivante pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS dans la section Sommaire et à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR qui contient une définition de cet indicateur.

⁽²⁾ Les effectifs par secteur ne tiennent pas compte des 4400 employés qui offrent des services partagés en aéronautique, y compris les ingénieurs responsables du développement de produits ainsi que les autres employés de la fonction de soutien. Les coûts associés à ces employés sont alloués aux secteurs d'activité aéronautique.

Aérostructures et Services d'ingénierie	Revenus	RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles
Résultats de 2014	1,9 milliard \$	97 millions \$	38 millions \$

Aérostructures et Services d'ingénierie, qui compte 13 000 employés⁽²⁾, conçoit et fabrique des composants importants de structures d'avions (comme les nacelles de moteur, les fuselages et les ailes) et offre des services après-vente de réparations et de remises à neuf de composants ainsi que d'autres services d'ingénierie pour des clients tant internes qu'externes.

Transport	Revenus	RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles
Résultats de 2014	9,6 milliards \$	526 millions \$	107 millions \$

Transport, leader mondial du secteur des technologies ferroviaires qui compte 39 700 employés, offre le plus vaste portefeuille de l'industrie et livre des produits et services novateurs qui établissent de nouveaux standards en matière de mobilité durable.

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la page suivante pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS dans la section Sommaire et à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR qui contient une définition de cet indicateur.

⁽²⁾ Les effectifs par secteur ne tiennent pas compte des 4400 employés qui offrent des services partagés en aéronautique, y compris les ingénieurs responsables du développement de produits ainsi que les autres employés de la fonction de soutien. Les coûts associés à ces employés sont alloués aux secteurs d'activité aéronautique.

Le tableau qui suit contient le rapprochement du RAII avant éléments spéciaux et du RAII par secteur, comme présenté à la page précédente :

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 ⁽¹⁾					
	Réf.	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Transport
RAII		(903) \$	(123) \$	83 \$	469 \$
Éléments spéciaux					
Pause du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	1	1 357	—	—	—
Charge de restructuration	2	48	23	14	57
Gain sur résolution d'un litige	3	(3)	(7)	—	—
RAII avant éléments spéciaux		499 \$	(107) \$	97 \$	526 \$

⁽¹⁾ Les résultats financiers pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour le trimestre écoulé. Voir le reclassement au début des rubriques Analyse des résultats des secteurs et au début de la rubrique Nouvelle structure organisationnelle à la page précédente pour plus de détails.

- 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.
- Les charges de restructuration pour l'exercice 2014 avaient trait à :
 - une charge de 63 millions \$ liée à la réduction des effectifs des secteurs d'activité aéronautique d'environ 2000 postes, surtout au Canada, aux É.-U. et au R.-U., découlant de la nouvelle structure organisationnelle annoncée en juillet 2014;
 - une charge de 57 millions \$ liée à la réduction du personnel direct et indirect d'environ 900 employés de Transport à l'échelle mondiale; et
 - une charge de 22 millions \$ liée à la réduction des effectifs des secteurs d'activité aéronautique annoncée en janvier 2014 d'environ 1700 postes, surtout au Canada et aux É.-U.
- Représente un gain lié à la résolution en la faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts du Québec*.

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2015	2014	Écart
Revenus	4 397 \$	4 354 \$	1 %
RAII	228 \$	207 \$	10 %
Marge RAI	5,2 %	4,8 %	40 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	237 \$	219 \$	8 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	5,4 %	5,0 %	40 pdb
Résultat net	100 \$	115 \$	(13) %
RPA dilué (en dollars)	0,05 \$	0,06 \$	(17) %
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	170 \$	151 \$	13 %
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	0,09 \$	0,08 \$	13 %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	379 \$	500 \$	(24) %
Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(745) \$	(915) \$	19 %
Aux	31 mars 2015	31 décembre 2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	65,8 \$	69,1 \$	(5) %
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	6 025 \$	3 846 \$	57 %

⁽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.

Principaux événements

- Le 12 février 2015, la Société a annoncé que Laurent Beaudoin quitterait ses fonctions de président du conseil d'administration après avoir passé plus de 50 ans à la barre de la Société. Il reste au conseil d'administration avec le titre honorifique de président émérite. Pierre Beaudoin a été nommé président exécutif du conseil d'administration, tandis que Alain Bellemare est devenu président et chef de la direction et membre du conseil d'administration. Ces nominations sont entrées en vigueur le 13 février 2015.
- Le 27 février 2015, le premier véhicule d'essais en vol (FTV) *CS300* a réalisé avec succès son vol inaugural. L'avion et ses systèmes ont affiché les performances prévues. À l'heure actuelle, six FTV *C-Series* font partie du programme d'essais en vol.
- Le 13 mars 2015, la Société a émis des billets de premier rang non garantis d'un montant total de 2,25 milliards \$, qui comprenaient des billets d'un montant de 750 millions \$, portant intérêt à un taux de 5,5 % et échéant le 15 septembre 2018, et des billets d'un montant de 1,5 milliard \$, portant intérêt à un taux de 7,5 % et échéant le 15 mars 2025. Le produit net a servi, le 29 avril 2015, à financer le remboursement d'un montant de 750 millions \$ de la dette existante échéant en 2016 et pour les besoins généraux de la Société. Se reporter à la rubrique Liquidités et sources de financement pour plus de détails.
- Au cours du premier trimestre, la Société a réalisé un placement public de capitaux propres de 1,1 milliard \$ CAN (868 millions \$). Le produit net sera utilisé pour enrichir son fonds de roulement et pour les besoins généraux de la Société. Se reporter à la rubrique Liquidités et sources de financement pour plus de détails.
- Après la fin du trimestre, le 9 avril 2015, la Société a annoncé que Pierre Alary, vice-président principal et chef de la direction financière de Bombardier Inc., prendra sa retraite. De façon à assurer une transition harmonieuse, il restera en poste jusqu'à ce que la recherche à l'échelle internationale de son successeur soit effectuée. La Société a aussi annoncé la nomination de Fred Cromer au poste de président, Bombardier Avions commerciaux, laquelle prend effet immédiatement, en remplacement de Mike Arcamone.
- Après le premier trimestre, le 7 mai 2015, Bombardier Avions commerciaux et Swiss International Air Lines (« SWISS ») ont annoncé que SWISS sera le premier client à prendre livraison et à exploiter l'avion *C-Series* à la MES de l'avion *CS100* au premier semestre de 2016.
- Après le premier trimestre, le 7 mai 2015, la Société a annoncé qu'elle prépare un premier appel public à l'épargne (PAPE) visant une participation minoritaire dans Bombardier Transport qui devrait être réalisé au cours du quatrième trimestre du présent exercice, sous réserve des conditions du marché. Après le PAPE, Bombardier Transport continuera d'être contrôlé par Bombardier Inc. et ses résultats seront consolidés avec ceux de Bombardier Inc.

PRÉVISIONS

Dans le rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2014, la Société a fait les prévisions suivantes sur les liquidités par secteur d'activité pour l'exercice clos le 31 décembre 2015 :

	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Transport
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 \$.	Flux de trésorerie neutres liés aux activités opérationnelles. Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 900 millions \$.	Flux de trésorerie neutres liés aux activités opérationnelles. Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles d'environ 100 millions \$.	Amélioration des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾ par rapport à ceux de 2014, même s'ils devraient demeurer inférieurs au RAIL.

⁽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.

Dans le contexte de la nouvelle structure organisationnelle, la Société a mené une analyse comparative de l'information. À la suite de cette analyse, la direction a décidé de modifier les prévisions de liquidités par secteur d'activité à des prévisions consolidées. Par conséquent, les prévisions sur les liquidités par secteur ci-dessus ont été retirées et seront remplacées par des prévisions consolidées sur les liquidités à une date ultérieure, sous réserve de l'achèvement de l'examen par la Société.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie des trimestres 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

	Trimestres clos les	
	2015	2014
Revenus	4 397 \$	4 354 \$
Coût des ventes	3 831	3 761
Marge brute	566	593
Charges de vente et d'administration	276	338
R et D	79	76
Quote-part des résultats de participation dans des coentreprises et des entreprises associées	(16)	(22)
Autres revenus	(10)	(18)
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	237	219
Éléments spéciaux	9	12
RAII	228	207
Charges de financement	108	51
Revenus de financement	(23)	(17)
RAI	143	173
Impôts sur le résultat	43	58
Résultat net	100 \$	115 \$
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	98 \$	113 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	2 \$	2 \$
RPA (en dollars)		
De base et dilué	0,05 \$	0,06 \$
(en pourcentage des revenus totaux)		
RAII avant éléments spéciaux	5,4 %	5,0 %
RAII	5,2 %	4,8 %

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. 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.

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
RAIIA	336 \$	300 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	345 \$	312 \$
Résultat net ajusté	170 \$	151 \$
RPA ajusté	0,09 \$	0,08 \$

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. 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.

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014 ⁽¹⁾
Revenus		
Avions d'affaires	1 537 \$	1 474 \$
Avions commerciaux	673	479
Aérostructures et Services d'ingénierie	471	470
Transport	2 041	2 267
Siège social et éliminations	(325)	(336)
	4 397 \$	4 354 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾		
Avions d'affaires	107 \$	100 \$
Avions commerciaux	(10)	3
Aérostructures et Services d'ingénierie	41	20
Transport	118	128
Siège social et éliminations	(19)	(32)
	237 \$	219 \$
Éléments spéciaux		
Avions d'affaires	11 \$	10 \$
Avions commerciaux	(1)	(2)
Aérostructures et Services d'ingénierie	(1)	4
	9 \$	12 \$
RAII		
Avions d'affaires	96 \$	90 \$
Avions commerciaux	(9)	5
Aérostructures et Services d'ingénierie	42	16
Transport	118	128
Siège social et éliminations	(19)	(32)
	228 \$	207 \$

⁽¹⁾ Les résultats financiers pour l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour le trimestre écoulé. Voir le reclassement au début des rubriques Analyse des résultats des secteurs et au début de la rubrique Nouvelle structure organisationnelle pour plus de détails.

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

Analyse des résultats consolidés

Une analyse détaillée des revenus et du RAII figure sous la rubrique Analyse des résultats des secteurs.

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 charges de restructuration, des charges de dépréciation importantes et leurs reprises, ainsi que d'autres éléments inhabituels importants.

Les éléments spéciaux pour le trimestre clos le 31 mars 2015 ont trait à une charge nette de 13 millions \$ découlant d'une réduction des effectifs du secteur Avions d'affaires d'environ 1000 employés, par suite de la décision de faire une pause dans le programme d'avion *Learjet 85*, contrebalancée en partie par l'ajustement d'une provision pour restructuration établie à l'exercice précédent.

Les éléments spéciaux pour le trimestre clos le 31 mars 2014 étaient liés à une charge de 22 millions \$ relative à la réduction des effectifs des secteurs d'activité aéronautique d'environ 1700 postes annoncée en janvier 2014, en partie contrebalancée par un gain de 10 millions \$ à la suite de la résolution en la faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts du Québec*.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé 85 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015, comparativement à des charges nettes de financement de 34 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.

L'augmentation de 51 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à :

- une perte sur le rachat de dette à long terme⁽¹⁾ (22 millions \$);
- des charges nettes de financement plus élevées liées à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (13 millions \$); et
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (12 millions \$).

⁽¹⁾ Par suite de l'annonce du rachat des billets de premier rang de 750 millions \$ échéant en 2016, la Société a comptabilisé dans les charges de financement une perte connexe de 22 millions \$, qui est présentée comme un élément spécial.

Impôts sur le résultat

Pour le premier trimestre clos le 31 mars 2015, le taux d'imposition effectif a été de 30,1 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Le taux d'imposition effectif plus élevé était principalement attribuable à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, en partie contrebalancée par l'écart des taux d'imposition des filiales étrangères.

Pour le premier trimestre clos le 31 mars 2014, le taux d'imposition effectif a été de 33,5 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Le taux d'imposition effectif plus élevé est principalement attribuable à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et des différences temporaires, en partie contrebalancée par des différences permanentes positives nettes.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les	
	31 mars	
	2015	2014
Résultat net	100 \$	115 \$
Éléments sans effet de trésorerie		
Amortissement	108	93
Impôts sur le résultat différés	12	24
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(16)	(22)
Perte sur remboursement de dette à long terme	22	—
Autres	5	6
Variation nette des soldes hors caisse	(597)	(631)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(366)	(415)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(379)	(500)
Utilisations des flux de trésorerie disponibles	(745) \$	(915) \$

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

L'amélioration de 170 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à :

- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (121 millions \$) principalement dans le secteur Avions d'affaires, par suite de la décision de faire une pause dans le programme d'avion *Learjet 85*; et
- l'écart positif par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (34 millions \$) (voir l'explication ci-après).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 31 mars 2015, les sorties de fonds de 597 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- la diminution des fournisseurs et autres créditeurs liée essentiellement aux secteurs Transport et Avions d'affaires;
- la diminution des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons d'avions d'affaires grands et intermédiaires et des biréacteurs régionaux; et
- l'augmentation des stocks de produits finis d'Avions d'affaires, en raison surtout de l'accroissement des stocks d'avions d'affaires d'occasion.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes; et
- la diminution des créances-clients et autres débiteurs liée essentiellement au secteur Transport.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2014, les sorties de fonds de 631 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de Transport après l'accélération de la production avant les livraisons dans le cadre de quelques contrats;
- l'augmentation des stocks de produits finis, en raison surtout des avions d'affaires ne faisant pas l'objet d'une commande ferme;
- l'augmentation des créances-clients et autres débiteurs liée essentiellement au secteur Transport;
- la diminution des fournisseurs et autres créditeurs liée essentiellement au secteur Avions d'affaires; et
- la diminution des autres passifs financiers, principalement dans le secteur Avions d'affaires.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du fait que les nouvelles commandes étaient supérieures aux livraisons dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires et des avions commerciaux; et

- l'augmentation des avances et facturations progressives liées à de nouvelles commandes et à des contrats existants de Transport.

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les	
	2015	2014
Solde au début du trimestre	2 489 \$	3 397 \$
Produit net de l'émission de dette à long terme	2 218	27
Produit net de l'émission d'actions	822	—
Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(745)	(915)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(116)	(11)
Variation nette des placements dans des titres DAV	(10)	—
Remboursements de dette à long terme	(8)	(7)
Dividendes versés	(5)	(46)
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽²⁾	—	25
Autres	88	18
Solde à la fin du trimestre	4 733 \$	2 488 \$

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et au tableau Utilisation des flux de trésorerie disponibles à la page précédente pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽²⁾ Représente le solde du prix de vente lié à la vente des principaux actifs et des passifs connexes se rapportant aux activités Flexjet de la Société.

Sources de financement disponibles à court terme

	31 mars 2015	31 décembre 2014
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 733 \$	2 489 \$
Facilité de crédit renouvelable disponible	1 292	1 357
Sources de financement disponibles à court terme	6 025 \$	3 846 \$

Les sources de financement disponibles à court terme de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie et 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 la Société doivent être respectées.

En mars 2015, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,5 milliards € (3,8 milliards \$) et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$ ont été prolongées d'une année, respectivement jusqu'en mai 2018 et juin 2018. En outre, les échéances des facilités de crédit renouvelables non garanties de 500 millions € (542 millions \$) de Transport et de 750 millions \$ ont également été prolongées d'un an respectivement jusqu'en mars 2017 et juin 2018.

Plan de financement

Le 12 février 2015, Bombardier a annoncé un plan visant à doter la Société d'un profil financier souple et robuste par lequel la Société pourrait recourir aux marchés financiers, selon la conjoncture des marchés, pour mobiliser des capitaux propres et des capitaux d'emprunt à long terme.

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 a suspendu la déclaration de dividendes sur les actions classe A et les actions classe B. Pour compléter ce plan de financement, la Société entend continuer d'étudier d'autres initiatives, dont une participation possible au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie, afin d'améliorer le profil financier, de créer de la valeur pour les actionnaires et de réduire sa dette.

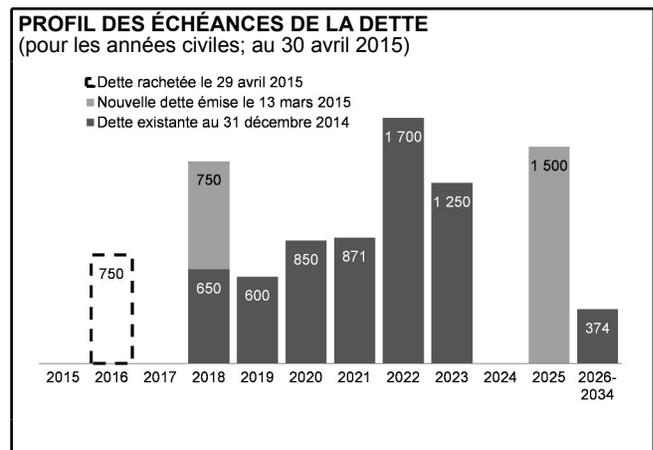
⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et au tableau Utilisation des flux de trésorerie disponibles à la page précédente pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

Le 27 février 2015, la Société a annoncé la clôture du placement, une option de surallocation, ayant été exercée en entier, visant 487 840 350 reçus de souscription à un prix de 2,21 \$ CAN par reçu de souscription pour un produit brut totalisant 1,1 milliard \$ CAN, ou 868 millions \$. Le produit net du placement devrait être utilisé pour les besoins généraux de la Société.

À cette date, la Société n'était pas autorisée à émettre un nombre suffisant de ses actions classe B pour mettre en œuvre le plan de mobilisation de capitaux et disposer de façon continue 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 d'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 autorisé de la Société pour le faire passer de 1 892 000 000 à 2 742 000 000 a eu lieu le 27 mars 2015. La résolution spéciale approuvant la modification proposée des statuts de la Société a été adoptée à cette assemblée. Par suite de l'adoption de la résolution, la modification des statuts de la Société est entrée en vigueur le 27 mars 2015, les reçus de souscription ont été convertis en actions ordinaires classe B et le produit de l'émission a été remis à la Société.

Le 13 mars 2015, la Société a émis des billets de premier rang non garantis d'un montant total de 2,25 milliards \$, qui comprenaient des billets d'un montant de 750 millions \$, portant intérêt à un taux de 5,50 % et échéant le 15 septembre 2018, et des billets d'un montant de 1,5 milliard \$, portant intérêt à un taux de 7,50 % et échéant le 15 mars 2025.

Le 29 avril 2015, aux termes d'une option de rachat anticipé facultatif, le produit tiré des billets de premier rang a été affecté au remboursement des billets de premier rang d'un montant de 750 millions \$, portant intérêt à un taux de 4,25 % et échéant en janvier 2016. Le reliquat a servi au règlement des frais et dépenses liés au présent placement et pour les besoins généraux de la Société.



En raison de ce plan de financement, le niveau minimum de liquidités requises à la fin de chaque trimestre pour respecter les clauses restrictives financières liées à la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$ et à la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ a augmenté, pour passer de 500 millions \$ à 750 millions \$. La facilité de lettres de crédit de Transport de 3,5 milliards € (3,8 milliards \$) et la facilité renouvelable non garantie de 500 millions € (542 millions \$) sont toujours assujetties à l'exigence du niveau minimum de liquidités de 600 millions € (651 millions \$).

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 6,0 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 tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible.

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

Indicateurs globaux⁽¹⁾

	31 mars 2015	31 décembre 2014	Explication des principaux écarts
Ratio de couverture des intérêts			
RAII ajusté ⁽²⁾	1 283 \$	1 262 \$	Aucun écart important.
Intérêts ajustés ⁽²⁾	411 \$	401 \$	
Ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés	3,1	3,1	
Ratio du levier financier			
Dette ajustée	10 544 \$	8 401 \$	Détérioration attribuable à l'émission de 2,25 milliards \$ de dette à long terme en mars 2015.
RAIIA ajusté ⁽²⁾	1 802 \$	1 775 \$	
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	5,9	4,7	

⁽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 de la Société et, à ce titre, servent à analyser la structure du capital de la Société. Aux fins de conformité, la direction surveille régulièrement les clauses restrictives bancaires afin de s'assurer qu'elles sont toutes 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 2,6 milliards \$ au 31 mars 2015 (2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014). 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 risques associés aux régimes de retraite. L'augmentation de 101 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite

Solde au 31 décembre 2014	2 470 \$ ⁽¹⁾
Fluctuations des taux d'actualisation	570
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(305)
Fluctuations des taux de change	(185)
Cotisations de la Société	(71)
Coûts des services	74
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19
Autres	(1)
Solde au 31 mars 2015	2 571 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 149 millions \$ au 31 mars 2015 (159 millions \$ au 31 décembre 2014).

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.
Dettes ajustées	Dettes 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 intermédiaires de la Société 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 intermédiaires, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les IFRS. L'exclusion de certains éléments des mesures de rendement non conformes aux PCGR ne signifie pas que ces éléments sont nécessairement ponctuels. De temps à autre, 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 des secteurs et aux rubriques Résultats opérationnels consolidés; et
- utilisation de flux de trésorerie disponibles et flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – se reporter au tableau Utilisation de flux de trésorerie disponibles de la rubrique Liquidités et sources de financement.

Rapprochement du RAlIA avant éléments spéciaux et du RAlIA, par rapport au RAlI

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
RAlI	228 \$	207 \$
Amortissement	108	93
RAlIA	336	300
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	9	12
RAlIA avant éléments spéciaux	345 \$	312 \$

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Trimestres clos les 31 mars			
	2015		2014	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	100 \$		115 \$	
Ajustements du RAlI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	9	0,01 \$	12	0,01 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	22	0,01	—	—
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	21	0,01	7	—
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19	0,01	19	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement	(1)	—	(2)	—
Résultat net ajusté	170 \$		151 \$	

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
RPA dilué	0,05 \$	0,06 \$
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement	0,04	0,02
RPA ajusté	0,09 \$	0,08 \$

⁽¹⁾ Se reporter aux rubriques Analyse des résultats des sections Sommaire et des secteurs pour plus de détails sur les éléments spéciaux.

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

	Aux	
	31 mars 2015	31 décembre 2014
Dette à long terme	9 853 \$	7 683 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(448)	(407)
Dette à long terme, montant net	9 405	7 276
Obligations au titre des transactions de cession-bail	359	260
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽¹⁾	780	865
Dette ajustée	10 544 \$	8 401 \$

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

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	31 mars 2015	31 décembre 2014
RAlI	(545) \$	(566) \$
Éléments spéciaux ⁽²⁾	1 486	1 489
Intérêts reçus	293	298
Ajustement des intérêts pour les contrats de location simple ⁽³⁾	49	41
RAlI ajusté	1 283	1 262
Ajustement pour l'amortissement des contrats de location simple ⁽⁴⁾	87	96
Amortissement	432	417
RAlIA ajusté	1 802 \$	1 775 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	31 mars 2015	31 décembre 2014
Intérêts versés	355 \$	354 \$
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	7	6
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	49	41
Intérêts ajustés	411 \$	401 \$

⁽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.

⁽²⁾ Se reporter aux rubriques Analyse des résultats des sections Sommaire et des secteurs pour plus de détails sur les éléments spéciaux pour les trimestres clos les 31 mars 2015 et 2014. Les éléments spéciaux pour la période de neuf mois close le 31 décembre 2014 avaient trait à une charge de 1,4 milliard \$ liée à la pause du programme d'avion *Learjet 85*, à des charges de restructuration totalisant 120 millions \$ et à un gain de 10 millions \$ sur la résolution d'un litige relatif à la taxe sur le capital.

⁽³⁾ 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.

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

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs pour le trimestre a augmenté de 2,0 milliards \$, compte tenu d'une incidence négative des taux de change de 605 millions \$. L'augmentation de 2,6 milliards \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 2,4 milliards \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter au tableau Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et à la rubrique Flux de trésorerie disponibles de la section Sommaire pour plus de détails;
- une augmentation de 661 millions \$ des stocks bruts attribuable surtout à l'accélération de la production avant des livraisons dans Transport et à un accroissement des stocks de produits finis dans Avions d'affaires; et
- une augmentation de 302 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques. Se reporter au tableau Investissements dans le développement des produits des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 583 millions \$ des avances et facturations progressives liées à Transport; et

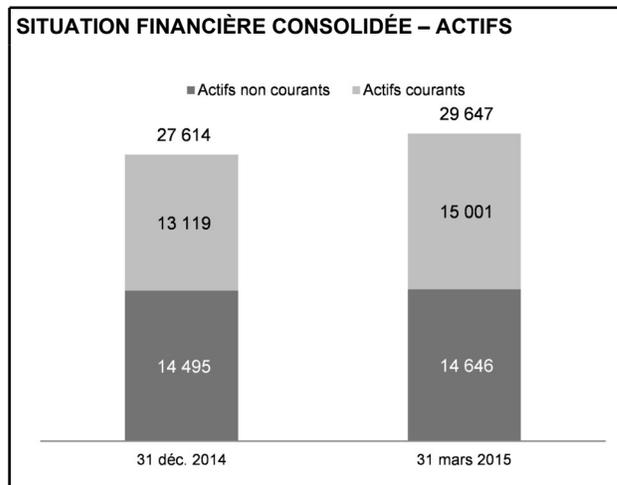
Le total des passifs et des capitaux propres pour le trimestre a augmenté de 2,0 milliards \$, compte tenu d'une diminution des passifs de 620 millions \$ liée à l'incidence des taux de change. L'augmentation de 2,6 milliards \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de la dette à long terme attribuable principalement à l'émission de billets de premier rang de 2,25 milliards \$;
- une augmentation de 529 millions \$ des passifs financiers dérivés principalement dans Transport et Avions d'affaires; et
- une augmentation des capitaux propres de 507 millions \$, du fait surtout de l'émission de capital-actions de 822 millions \$, contrebalancée par une perte nette de 263 millions \$ sur les instruments dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie.

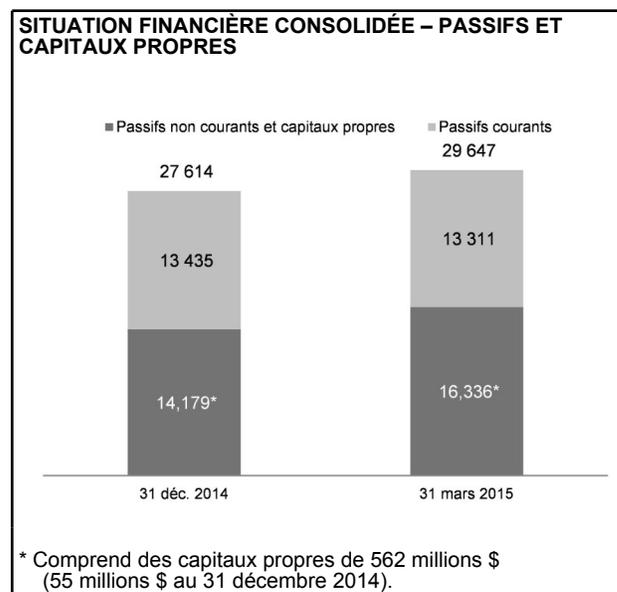
En partie contrebalancées par :

- une diminution de 405 millions \$ des fournisseurs et autres créditeurs principalement dans Transport et Avions d'affaires; et
- une diminution de 375 millions \$ des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons

- une diminution de 347 millions \$ des créances-clients et autres débiteurs liée essentiellement à Transport.



d'avions d'affaires grands et intermédiaires et des biréacteurs régionaux.



AVIONS D’AFFAIRES

Reclassement

En raison de la nouvelle structure organisationnelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015, les résultats financiers de l’exercice clos le 31 décembre 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour le trimestre écoulé. Les politiques de transactions intersectorielles mises en œuvre à la suite de l’adoption de la nouvelle structure organisationnelle en 2015 n’ont pas été appliquées rétroactivement, ce qui a eu une incidence sur les écarts d’un trimestre à l’autre. Pour de plus amples renseignements sur les nouveaux secteurs, se reporter à la rubrique Nouvelle structure organisationnelle dans la section Sommaire.

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2015	2014	Écart
Revenus	1 537 \$	1 474 \$	4 %
Livraisons d’avions (en unités)	45	43	2
Commandes nettes (en unités)	19	46	(27)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽¹⁾	0,4	1,1	ins
RAII	96 \$	90 \$	7 %
Marge RAI	6,2 %	6,1 %	10 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	107 \$	100 \$	7 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	7,0 %	6,8 %	20 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	149 \$	130 \$	15 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	9,7 %	8,8 %	90 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	159 \$	275 \$	(42) %
Aux	31 mars 2015	31 décembre 2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	23,4 \$	24,0 \$	(3) %

⁽¹⁾ Défini comme les commandes nettes reçues sur les livraisons d’avions, en unités.

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

Principaux événements

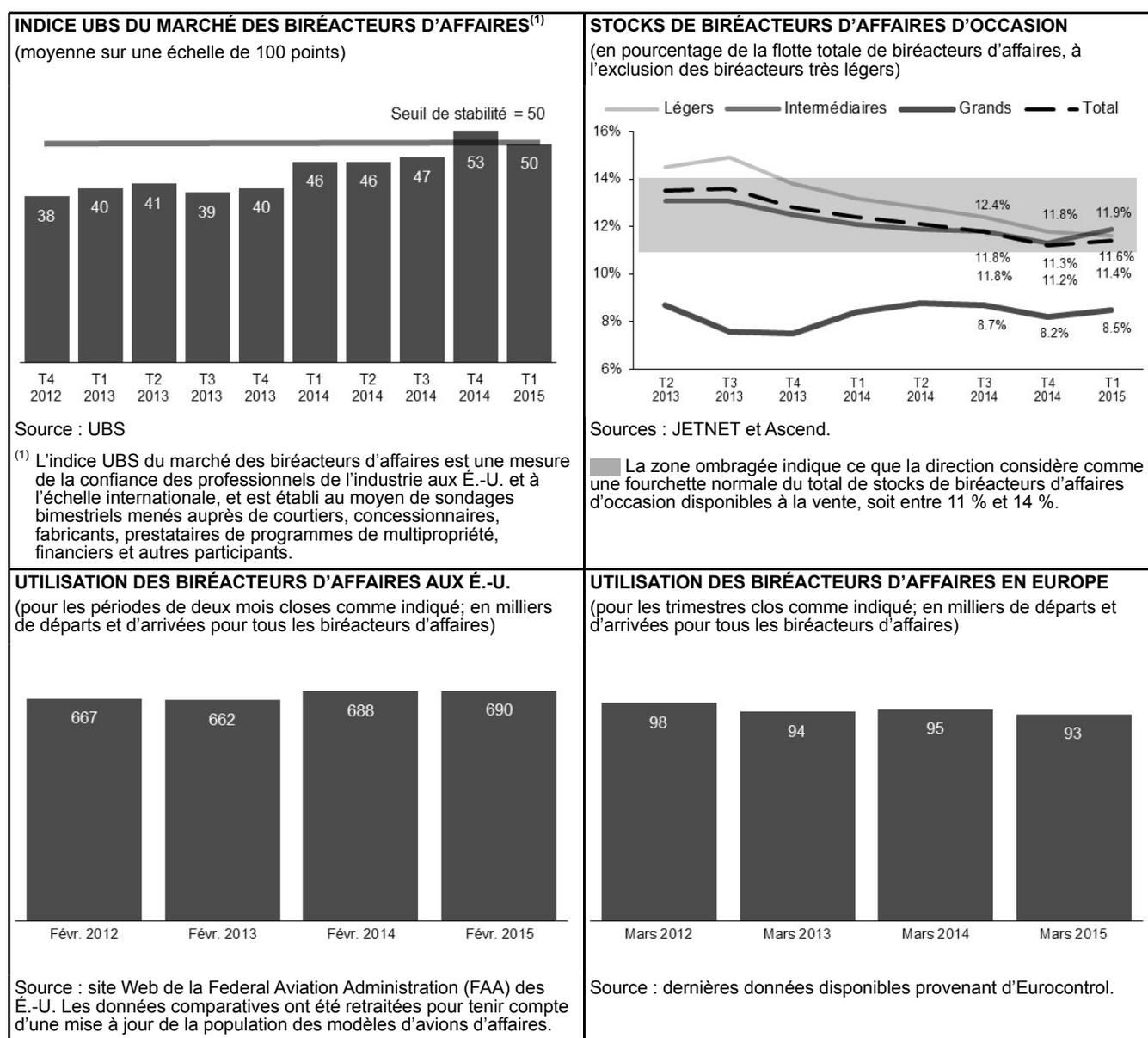
- En janvier 2015, par suite de la décision de faire une pause du programme d’avion d’affaires *Learjet 85*, Avions d’affaires a annoncé une réduction des effectifs d’environ 1000 employés à ses sites de Querétaro, au Mexique, et de Wichita, aux É.-U. Une provision pour indemnités de départ de 13 millions \$ a été comptabilisée à titre d’élément spécial au premier trimestre de 2015.
- Le 26 février 2015, le premier avion *Challenger 650* de série a réalisé avec succès son vol inaugural.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Dans l'ensemble, les indicateurs et les conditions du marché des avions d'affaires sont demeurés stables depuis le quatrième trimestre de 2014.

La confiance de l'industrie⁽¹⁾ a diminué au cours du premier trimestre de 2015, mais correspond au seuil de stabilité du marché. Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service a enregistré une légère hausse au premier trimestre de 2015 et s'est établi à 11,4 % au 31 mars 2015. La direction considère que ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la fourchette normale de l'ensemble du marché. Le niveau des stocks d'avions d'occasion légers a affiché une tendance à la baisse. Au premier trimestre, le niveau des stocks d'avions d'occasion intermédiaires et grands a augmenté par rapport à celui du trimestre précédent. Au cours de la période de deux mois close en février 2015, l'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. est demeurée stable par rapport aux périodes correspondantes des trois dernières années. Au cours du trimestre clos le 31 mars 2015, l'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe est demeurée stable par rapport à celle des trimestres correspondants des trois dernières années.

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



ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les	
	2015	2014
		31 mars
Revenus	1 537 \$	1 474 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	149 \$	130 \$
Amortissement	42	30
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	107	100
Éléments spéciaux	11	10
RAII	96 \$	90 \$
(en pourcentage des revenus totaux)		
RAII avant éléments spéciaux	7,0 %	6,8 %
RAII	6,2 %	6,1 %
Livraisons d'avions	45	43

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

Revenus

L'augmentation de 63 millions \$ pour le trimestre est surtout attribuable à la combinaison des livraisons de grands avions d'affaires et à un plus grand nombre de livraisons d'avions d'affaires légers, compensés en partie par la livraison d'un avion d'affaires intermédiaire de moins.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux pour le trimestre clos le 31 mars 2015 comprenaient une charge de restructuration de 13 millions \$ liée à la réduction des effectifs de 1000 employés à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux É.-U., par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion d'affaires *Learjet 85*, en partie contrebalancée par un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice précédent.

Les éléments spéciaux pour le trimestre clos le 31 mars 2014 comprenaient une charge de restructuration de 13 millions \$ liée à la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014, en partie contrebalancée par un gain de 3 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts du Québec*.

Marge RAI

La marge RAI du trimestre a augmenté de 0,1 point de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux pour le trimestre a augmenté de 0,2 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- la meilleure absorption de charges de vente et d'administration plus faibles; et
- l'augmentation des marges sur les grands avions d'affaires, en partie contrebalancée par la diminution des marges sur les avions d'affaires intermédiaires.

En partie contrebalancées par :

- l'augmentation des charges de R et D découlant de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques à la suite de la MES de l'avion *Challenger 350* à la fin du deuxième trimestre de 2014.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Outillage des programmes ⁽¹⁾	158 \$	260 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	2	3
	160 \$	263 \$
En pourcentage des revenus	10,4 %	17,8 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 26 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015 (18 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2014), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Les additions à l'outillage des programmes sont essentiellement liées au développement des programmes d'avions *Global 7000* et *Global 8000* ainsi qu'au programme d'avion *Challenger 650*.

Au 31 mars 2015, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽¹⁾ s'est établie à 2,6 milliards \$, comparativement à 2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014.

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 223 millions \$ au 31 mars 2015 (208 millions \$ au 31 décembre 2014).

Les programmes d'avions *Global 7000* et *Global 8000*

Le développement progresse comme prévu, la majorité des plans de production ayant déjà été approuvés pour la fabrication. 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 des avions progressent. L'assemblage des fuselages arrière, central et avant et de l'aile du FTV1 est terminé.

Les principaux fournisseurs de composants structuraux, tant internes qu'externes, progressent dans l'assemblage des composants des autres FTV et de la plateforme d'essai statique de cellule complète (CAST). 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. Le développement du moteur et les essais au sol et en vol du moteur sur le banc d'essai volant de GE Aviation progressent comme prévu.

Le programme d'avion *Challenger 650*

Le programme d'avion *Challenger 650*, modèle évolué de l'avion *Challenger 605*, a été lancé en octobre 2014. Un avion *Challenger 605* équipé d'une suite avionique évoluée est utilisé pour effectuer des tests de certification. Le 26 février 2015, le premier avion *Challenger 650* de série a réalisé avec succès son vol inaugural. Le programme de certification de l'avion *Challenger 650* est réalisé aux trois quarts et progresse vers une MES au deuxième semestre de 2015.

Livraisons d'avions

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Légers		
<i>Learjet 70/75</i>	9	6
Intermédiaires		
<i>Challenger 300/350</i>	14	14
<i>Challenger 605</i>	5	6
Grands		
<i>Global 5000/Global 6000</i>	17	17
	45	43

Commandes d'avions

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Commandes nettes	19	46

Le nombre de nouvelles commandes nettes dans l'ensemble des catégories d'avions d'affaires du trimestre clos le 31 mars 2015 est moins élevé que celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, surtout dans les catégories des avions intermédiaires et grands. Les commandes nettes incluent neuf annulations relatives au programme *Learjet 85* pour le trimestre clos le 31 mars 2015, comparativement à cinq annulations pour ce programme pendant la période correspondante de l'exercice précédent.

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons et carnet de commandes

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Commandes nettes	19	46
Livraisons	45	43
	0,4	1,1

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

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	31 mars 2015	31 décembre 2014
	23,4 \$	24,0 \$

La baisse du carnet de commandes et du ratio de nouvelles commandes sur livraisons au 31 mars 2015 tient compte d'un nombre de nouvelles commandes inférieur au nombre de livraisons d'avions d'affaires. 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.

AVIONS COMMERCIAUX

Reclassement

En raison de la nouvelle structure organisationnelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015, les résultats financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour le trimestre écoulé. Les politiques de transactions intersectorielles mises en œuvre à la suite de l'adoption de la nouvelle structure organisationnelle en 2015 n'ont pas été appliquées rétroactivement, ce qui a eu une incidence sur les écarts d'un trimestre à l'autre. Pour de plus amples renseignements sur les nouveaux secteurs, se reporter à la rubrique Nouvelle structure organisationnelle dans la section Sommaire.

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2015	2014	Écart
Revenus	673 \$	479 \$	41 %
Livraisons d'avions (en unités)	23	13	10
Commandes nettes (en unités)	25	45	(20)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽¹⁾	1,1	3,5	ins
RAII	(9) \$	5 \$	ins
Marge RAI	(1,3)%	1,0 %	(230) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(10) \$	3 \$	ins
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(1,5)%	0,6 %	(210) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	18 \$	23 \$	(22) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	2,7 %	4,8 %	(210) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	194 \$	197 \$	(2) %
Aux	31 mars 2015	31 décembre 2014	
Caractéristiques (en milliards de dollars)	12,5 \$	12,5 \$	— %

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

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

Principaux événements

- Le 2 février 2015, une entente d'achat ferme visant 13 avions *Q400 NextGen*, assortie d'options visant dix autres avions *Q400 NextGen*, a été conclue avec Chorus Aviation Inc., société mère de Jazz Aviation LP. Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à environ 424 millions \$.
- Le 27 février 2015, le premier véhicule d'essais en vol (FTV) *CS300* a réalisé avec succès son vol inaugural. L'avion et ses systèmes ont affiché les performances prévues. Le 18 mars 2015, le cinquième FTV *CS100*, doté d'un aménagement intérieur complet, a réalisé avec succès son vol inaugural. La flotte du programme d'essais en vol comprend actuellement six FTV. Environ 50 pour cent des heures d'essais en vol planifiées ont été accumulées à ce jour.
- Le 12 mars 2015, une entente d'achat ferme visant sept avions *CRJ900 NextGen* a été conclue avec Mesa Airlines. Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à environ 326 millions \$.
- Après le premier trimestre, le 9 avril 2015, Bombardier a annoncé la nomination de Fred Cromer au poste de président, Bombardier Avions commerciaux en remplacement de Mike Arcamone.
- Après le premier trimestre, le 7 mai 2015, Bombardier Avions commerciaux et Swiss International Air Lines (« SWISS ») ont annoncé que SWISS sera le premier client à prendre livraison et à exploiter l'avion *CSeries* à la MES de l'avion *CS100* au premier semestre de 2016. SWISS et sa société mère Deutsche Lufthansa AG (« Lufthansa ») sont le client de lancement pour le programme d'avions *CSeries*, comme cela fut annoncé en mars 2009 à la signature d'une entente d'achat ferme visant 30 avions *CS100*, assortie d'options pour 30 autres avions *CSeries*.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

La demande de transport aérien des sociétés aériennes commerciales, mesurée par les revenus passagers-kilomètres (« RPK »)⁽¹⁾, a augmenté par rapport à celle du trimestre correspondant de l'année précédente; toutefois, les coefficients d'occupation des sièges⁽²⁾ sont demeurés essentiellement inchangés pour les sociétés aériennes commerciales et régionales.

Le transport aérien commercial régulier national et international, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 5.7 % et 6.3 % depuis le début de l'année jusqu'en mars 2015 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les sociétés aériennes commerciales à l'échelle mondiale ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges de respectivement 80.0 % et 78.1 % depuis le début de l'année jusqu'en mars 2015, comparativement aux coefficients respectifs de 79,6 % et 77,8 % enregistrés au cours de la période correspondante jusqu'en mars 2014⁽³⁾.

Les transporteurs aériens commerciaux d'Amérique du Nord ont connu une forte croissance, mesurée par les RPK, au cours de la période de trois mois close en mars 2015 par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente, l'économie américaine continuant à se démarquer de celle des autres pays développés. La croissance des sociétés aériennes européennes, mesurée par les RPK, s'est maintenue malgré la faible croissance économique de la zone euro. Les marchés nationaux de l'Inde, de la Chine, du Brésil et de la Russie ont montré des signes d'amélioration par rapport à la période correspondante de l'année précédente; toutefois, en 2015, la croissance mesurée par les RPK suit une tendance baissière en Russie⁽³⁾.

Le trafic-passagers régional, mesuré par les RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U.⁽⁴⁾ et de leurs affiliés, qui représentent une partie importante du trafic aérien régional aux É.-U., le principal marché pour Avions commerciaux, est demeuré essentiellement inchangé depuis le début de l'année jusqu'en mars 2015 en regard de celui du trimestre correspondant de l'année précédente. Ces transporteurs ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 78,3 % depuis le début de l'année jusqu'en mars 2015, comparativement à 78,6 % au cours du trimestre correspondant jusqu'en mars 2014.

Le prix du pétrole brut Brent a diminué considérablement au cours du dernier trimestre de l'exercice 2014 et est demeuré bas en mars 2015⁽⁵⁾, s'établissant à 56 \$ le baril. La baisse du prix du pétrole au cours des derniers mois devrait aider à stimuler l'activité économique et la demande des passagers en 2015⁽³⁾.

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

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

⁽³⁾ D'après le rapport Air Passenger Market Analysis pour le mois de mars 2015 de l'IATA.

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

⁽⁵⁾ Selon l'Energy Information Administration (EIA) des É.-U.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les	
	2015	2014
Revenus	673 \$	479 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	18 \$	23 \$
Amortissement	28	20
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(10)	3
Éléments spéciaux	(1)	(2)
RAII	(9) \$	5 \$
(en pourcentage des revenus totaux)		
RAII avant éléments spéciaux	(1,5)%	0,6 %
RAII	(1,3)%	1,0 %
Livraisons d'avions	23	13

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

Revenus

L'augmentation de 194 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux pour le trimestre clos le 31 mars 2015 sont liés à un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice précédent.

Les éléments spéciaux pour le trimestre clos le 31 mars 2014 sont liés à une charge de restructuration de 5 millions \$ découlant de la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014, en partie contrebalancée par un gain de 7 millions \$ à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts du Québec*.

Marge RAI

La marge RAI du trimestre a diminué de 2,3 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux pour le trimestre a diminué de 2,1 points de pourcentage essentiellement en raison de :

- l'augmentation des pertes liées aux premières unités en production du programme d'avions *CSeries*⁽¹⁾;
- la combinaison défavorable des livraisons d'avions par rapport aux activités de services; et
- la diminution des autres revenus, surtout en raison d'un écart négatif net des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur.

En partie contrebalancées par :

- la meilleure absorption de charges de vente et d'administration plus faibles.

⁽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.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les	
	2015	31 mars 2014
Outillage des programmes ⁽¹⁾	188 \$	170 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	1	2
	189 \$	172 \$
En pourcentage des revenus	28,1 %	35,9 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 20 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015 (14 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2014), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Les additions à l'outillage des programmes sont essentiellement liées au développement de la gamme d'avions *CSeries*.

Valeur comptable de l'outillage des programmes⁽¹⁾

	Aux	
	31 mars 2015	31 décembre 2014
<i>Série CRJ et Q400 NextGen</i>	340 \$	358 \$
<i>CSeries</i>	4 175	3 989
	4 515 \$	4 347 \$

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions commerciaux totalisaient 566 millions \$ au 31 mars 2015 (523 millions \$ au 31 décembre 2014).

Programmes d'avions *CSeries*

La certification de type de l'avion *CS100* est prévue d'ici la fin de 2015 et celle de l'avion *CS300* devrait suivre environ six mois après. La MES de l'avion *CS100* devrait avoir lieu au premier semestre de 2016 avec SWISS, le client de lancement pour le programme d'avions *CSeries*.

Le 18 mars 2015, le cinquième FTV *CS100* a réalisé avec succès son vol inaugural à Mirabel, Québec. Les essais en vol des cinq FTV *CS100* sont en cours et plusieurs étapes importantes des essais ont été atteintes. Dans le cadre de ces essais, les avions volent avec des commandes de vol électriques fonctionnant en mode normal et les systèmes s'avèrent performants. Le FTV5, doté d'un aménagement intérieur complet, est utilisé pour effectuer des essais sur les systèmes liés à l'expérience des passagers.

Le 27 février 2015, le premier FTV *CS300* a réalisé avec succès son vol inaugural à Mirabel, Québec, et vole depuis régulièrement. L'assemblage du deuxième FTV *CS300* est en cours aux installations d'assemblage des avions *CSeries* à Mirabel, Québec, et sa production devrait se terminer plus tard dans l'année.

La flotte du programme d'essais en vol comprend six avions. Tous les avions se sont révélés d'une fiabilité élevée. Près de la moitié des heures d'essais en vol planifiées ont été accumulées à ce jour. Les essais au sol avancent comme prévu et les résultats de performance initiaux des essais au sol, des essais en vol et des essais structuraux des avions sont conformes aux attentes. Les résultats obtenus à ce jour confirment que les programmes de développement des avions sont en bonne voie d'atteindre leurs principaux objectifs de performance⁽¹⁾.

⁽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.

Livraisons d'avions

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Biréacteurs régionaux		
<i>CRJ700 NextGen</i>	1	—
<i>CRJ900 NextGen</i>	13	8
<i>CRJ1000 NextGen</i>	1	1
Biturbopropulseurs		
<i>Q400 NextGen</i>	8	4
	23	13

L'augmentation du nombre de livraisons d'avions du trimestre clos le 31 mars 2015 par rapport à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent reflète surtout les commandes importantes reçues d'American Airline Group Inc. pour des biréacteurs régionaux et de WestJet Encore Ltd. pour des biturbopropulseurs respectivement en décembre 2013 et en août 2012.

Commandes d'avions

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Biréacteurs régionaux		
<i>CRJ700 NextGen</i>	—	1
<i>CRJ900 NextGen</i>	7	4
Biréacteurs commerciaux		
<i>CS300</i>	—	21
Biturbopropulseurs		
<i>Q400 NextGen</i>	18	17
Avions amphibies		
	25	45

La diminution du nombre de commandes nettes pour le trimestre clos le 31 mars 2015 par rapport à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent est principalement attribuable à la commande importante d'Al Qahtani Aviation Company portant sur 16 avions CS300 reçue en janvier 2014.

Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours du trimestre clos le 31 mars 2015 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾	Options ⁽²⁾
Chorus Aviation Inc. (Canada)	13 <i>Q400 NextGen</i>	424 \$	10 <i>Q400 NextGen</i>
Mesa Airlines (É.-U.)	7 <i>CRJ900 NextGen</i>	326 \$	—

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

⁽²⁾ Non incluses dans le carnet de commandes.

Le 17 mars 2015, une lettre d'intention visant 20 avions CS100, assortie d'options pour 20 autres avions CS100, a été signée avec flymojo, une nouvelle société aérienne de Malaisie. À l'exécution d'une entente d'achat ferme, flymojo devrait devenir le premier client et exploitant d'avions CS100 dans la région. D'après le prix affiché de l'avion CS100, une commande ferme serait évaluée à environ 1,5 milliard \$ et pourrait atteindre 2,9 milliards \$ si flymojo exerçait toutes ses options.

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons et carnet de commandes

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Trimestres clos les	
	2015	2014
Commandes nettes	25	45
Livraisons	23	13
	1,1	3,5

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

La diminution du ratio de nouvelles commandes sur livraisons pour le trimestre clos le 31 mars 2015 par rapport à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent est principalement attribuable à la commande importante d'Al Qahtani portant sur 16 avions CS300 reçue en janvier 2014 et à l'augmentation du nombre de livraisons pour le trimestre clos le 31 mars 2015.

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	31 mars 2015	31 décembre 2014
	12,5 \$	12,5 \$

Le carnet de commandes est demeuré stable au cours du trimestre clos le 31 mars 2015, la hausse du carnet de commandes de biturbopropulseurs ayant été compensée par une diminution du carnet de commandes de biréacteurs régionaux. 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 et options

(en unités)	31 mars 2015		31 décembre 2014	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
Biréacteurs régionaux				
CRJ700 NextGen	9	—	10	—
CRJ900 NextGen	51	26	57	56
CRJ1000 NextGen	30	16	31	22
Biréacteurs commerciaux				
CS100	63 ⁽¹⁾	49	63 ⁽¹⁾	49
CS300	180 ⁽¹⁾	113	180 ⁽¹⁾	113
Biturbopropulseurs				
Q400 NextGen	52	92	42	94
Avions amphibies	3	—	3	—
	388	296	386	334

⁽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.

Le total du carnet de commandes fermes d'avions CSeries est composé de 243 avions de la part de 14 clients dans 14 pays au 31 mars 2015. À la date de publication du présent rapport, un total de 603 commandes fermes et autres ententes⁽¹⁾ ont été signées visant des avions CSeries avec 22 clients dans 20 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.

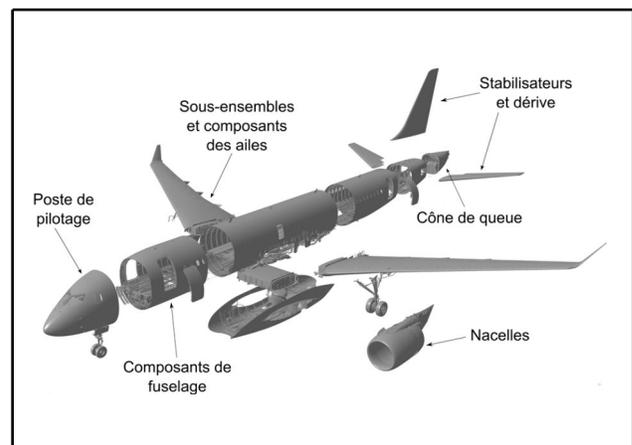
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

Aérostructures et Services d'ingénierie a été établi comme secteur de Bombardier Inc. à la suite de l'adoption d'une nouvelle structure de présentation de l'information de l'entreprise annoncée au troisième trimestre de 2014. Ses produits et services sont offerts aux constructeurs d'avions et d'aérostructures.

Spécialisé dans la fabrication d'aérostructures et dans les services d'ingénierie, Aérostructures et Services d'ingénierie conçoit et fabrique des aérostructures pour Bombardier et d'autres constructeurs d'avions. Aérostructures et Services d'ingénierie est le plus important fournisseur d'aérostructures destinées aux programmes en cours de Bombardier et aux plateformes d'avions *C Series*, *Global 7000* et *Global 8000*, fournissant des structures comme les postes de pilotage et les ailes en composites des avions *C Series* et le fuselage arrière des avions *Global 7000* et *Global 8000*.

Grâce à ses effectifs, ses capacités et ses technologies de pointe, Aérostructures et Services d'ingénierie fournit à sa clientèle les produits et services suivants :

- Conception, fabrication et services après-vente d'aérostructures métalliques et en composites complexes, notamment :
 - les composants du poste de pilotage et du fuselage
 - les stabilisateurs, les dérives et les cônes de queue
 - les sous-ensembles et composants des ailes
 - les nacelles de moteur
- Conception, fabrication et services après-vente des systèmes connexes des avions, notamment :
 - les harnais électriques
 - les tiges de production
 - les conduits à haute tension
- Solutions d'ingénierie, notamment :
 - la conception de structures d'avions et l'analyse de contraintes
 - les services d'essais au sol



Aérostructures et Services d'ingénierie est présent sur quatre continents, ayant des usines à Saint-Laurent, au Canada; à Belfast, en Irlande du Nord; à Querétaro, au Mexique; et à Casablanca, au Maroc. De plus, un centre de service à Dallas, aux É.-U., fournit des services d'entretien pour les structures, y compris des services de modification et de réparation importants. Certaines activités de développement de nouveaux produits et certaines activités d'ingénierie en cours s'effectuent à Bangalore, en Inde.

Reclassement

En raison de la nouvelle structure organisationnelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015, les résultats financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour le trimestre écoulé. Les politiques de transactions intersectorielles mises en œuvre à la suite de l'adoption de la nouvelle structure organisationnelle en 2015 n'ont pas été appliquées rétroactivement, ce qui a eu une incidence sur les écarts d'un trimestre à l'autre. Pour de plus amples renseignements sur les nouveaux secteurs, se reporter à la rubrique Nouvelle structure organisationnelle dans la section Sommaire.

FAITS SAILLANTS**Résultats du trimestre**

Trimestres clos les 31 mars	2015	2014	Écart
Revenus	471 \$	470 \$	— %
Nouvelles commandes externes	130 \$	133 \$	(2) %
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	0,9	1,0	ins
RAII	42 \$	16 \$	163 %
Marge RAI	8,9 %	3,4 %	550 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	41 \$	20 \$	105 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,7 %	4,3 %	440 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	53 \$	33 \$	61 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	11,3 %	7,0 %	430 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	14 \$	12 \$	17 %

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Les inducteurs clés du marché d'Aérostructures et Services d'ingénierie sont fortement liés à divers facteurs, notamment la croissance économique (PIB par habitant), les taux du trafic-passagers aérien et de retrait des avions. Plus précisément, le marché des aérostructures est principalement influencé par le nombre de nouveaux produits en développement ou d'améliorations aux plateformes existantes, ainsi que par l'accélération des cadences de production et l'augmentation des carnets de commandes dans divers secteurs de l'aviation. Des occasions pourraient donc se présenter sous forme de croissance interne provenant des programmes existants ou en développement de Bombardier ou sous forme de croissance externe découlant des contrats courants ou de la réaffectation des programmes en cours.

Pour plus de renseignements sur le marché de l'aéronautique dans son ensemble et sur le développement de programmes internes qui pourraient avoir une incidence sur l'entreprise, se reporter aux rubriques Industrie et conjoncture économique et Développement de produits des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Revenus		
Revenus externes	148 \$	136 \$
Revenus intersectoriels	323	334
	471 \$	470 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	53 \$	33 \$
Amortissement	12	13
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	41	20
Éléments spéciaux	(1)	4
RAII	42 \$	16 \$
(en pourcentage des revenus totaux)		
RAII avant éléments spéciaux	8,7 %	4,3 %
RAII	8,9 %	3,4 %

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

Revenus

Les revenus se sont maintenus à un niveau similaire à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent. L'accroissement des revenus externes (12 millions \$), surtout attribuable à l'amélioration des prix, à l'augmentation des ventes de pièces de rechange et à un accroissement des activités liées à un contrat à long terme, a été contrebalancé par une diminution des revenus intersectoriels (11 millions \$), surtout en raison de la diminution des prix de transfert avec Avions commerciaux découlant des modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux pour le trimestre clos le 31 mars 2015 sont liés à l'ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice précédent.

Les éléments spéciaux pour le trimestre clos le 31 mars 2014 sont liés à une charge de 4 millions \$ relative à la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014.

Marge RAll

La marge RAll du trimestre a augmenté de 5,5 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAll avant éléments spéciaux pour le trimestre a augmenté de 4,4 points de pourcentage essentiellement en raison du calendrier, et :

- des marges plus élevées sur les contrats externes attribuables à un ajustement favorable lié à un contrat à long terme, ainsi qu'aux livraisons accélérées et aux meilleures performances réalisées dans le cadre de certains contrats;
- des marges plus élevées sur les contrats intersectoriels, surtout en raison de l'augmentation des prix de certains composants d'Avions d'affaires découlant des modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels; et
- des coûts engagés en livres sterling et en dollars canadiens convertis à des taux de change moins élevés, compte tenu des positions de couverture.

Ratio de nouvelles commandes sur revenus et carnet de commandes

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

	Trimestres clos les	
	2015	2014
Nouvelles commandes externes	130 \$	133 \$
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	0,9	1,0

Carnet de commandes externes

Aux	31 mars 2015	31 décembre 2014
Carnet de commandes externes	95 \$	113 \$

La diminution du carnet de commandes externes pour le trimestre reflète de nouvelles commandes moins élevées que les revenus tirés de ces contrats.

TRANSPORT

Reclassement

En raison de la nouvelle structure organisationnelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015, les résultats financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour le trimestre écoulé. Pour de plus amples renseignements sur les nouveaux secteurs, se reporter à la rubrique Nouvelle structure organisationnelle dans la section Sommaire.

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2015	2014	Écart
Revenus	2 041 \$	2 267 \$	(10) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	1,2 \$	8,0 \$	(85) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,6	3,5	ins
RAII	118 \$	128 \$	(8) %
Marge RAI	5,8 %	5,6 %	20 pdb
RAIIA ⁽¹⁾	144 \$	157 \$	(8) %
Marge RAIIA ⁽¹⁾	7,1 %	6,9 %	20 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	12 \$	16 \$	(25) %
Aux	31 mars 2015	31 décembre 2014	
Carton de commandes (en milliards de dollars)	29,8 \$	32,5 \$	(8) %

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

Principaux événements

- En février 2015, Transport a conclu une entente avec New United Group (NUG) pour établir une coentreprise de signalisation et de contrôle ferroviaire en Chine. Cette nouvelle entreprise se spécialisera dans les systèmes de communication, de signalisation et de surveillance intégrés pour le transport sur rail destinés aux marchés chinois du transport collectif et des systèmes légers sur rail. En outre, l'entreprise s'engagera à intégrer la technologie de signalisation à cantons mobiles pour les métros. La nouvelle coentreprise illustre la solide position de Transport dans le marché ferroviaire chinois.
- En mars 2015, Deutsche Bahn et Transport sont parvenus à une entente à l'amiable pour des réclamations portant sur différents projets de véhicules.
- En mars 2015, Bombardier-Sifang Transportation, une entité chinoise dans laquelle Bombardier détient une participation de 50 pour cent, a livré le premier train à très grande vitesse ZEFIRO 380 à son client, le bureau des chemins de fer de Shanghai (Shanghai Railway Bureau).
- Après la fin du premier trimestre, le 14 avril 2015, le train italien à très grande vitesse V300ZEFIRO a été homologué et a réalisé avec succès son trajet inaugural de Milan à Rome.
- Après la fin du premier trimestre, le 7 mai 2015, la Société a annoncé qu'à la suite d'un examen proactif des options stratégiques pour ses activités de transport sur rail, elle prépare un PAPE visant une participation minoritaire dans Bombardier Transport. Une fois réalisé, le PAPE devrait cristalliser la pleine valeur de Bombardier Transport et renforcer davantage la situation financière de la Société, tout en conservant sa souplesse si elle voulait participer ultérieurement à la consolidation de l'industrie du transport sur rail. Le PAPE devrait être réalisé au cours du quatrième trimestre du présent exercice, sous réserve des conditions du marché, l'inscription principale à la cote d'une bourse devant avoir lieu en Allemagne où est situé le siège social de ce secteur d'activité. Après le PAPE, Bombardier Transport continuera d'être contrôlé par Bombardier Inc. et ses résultats seront consolidés avec ceux de Bombardier Inc.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Au cours du premier trimestre de 2015, des commandes importantes ont été attribuées en Europe de l'Ouest et au Moyen-Orient, comme des contrats de trains régionaux en Allemagne et un contrat clés en main de matériel roulant et de systèmes ferroviaires pour le métro de Doha, au Qatar. Cependant, le volume de l'ensemble du marché a diminué comparativement à celui du premier trimestre de 2014, lequel a été mené par des contrats de très grande envergure attribués en Australie (rames automotrices électriques pour le Queensland pour une valeur de 4,1 milliards \$) et en Afrique du Sud (locomotives pour une valeur de 4,7 milliards \$). Au cours des trimestres restants de 2015, des commandes importantes devraient être attribuées et le volume des commandes total devrait augmenter en 2015 comparativement à celui de 2014, conformément au taux de croissance annuel de 2,7 % prévu par l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE)⁽¹⁾.

Par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, le marché du rail européen a crû au premier trimestre de 2015, en raison principalement des commandes importantes de trains régionaux en Allemagne et au Royaume-Uni. Au cours des prochains trimestres, ces deux marchés ainsi que la France et la Belgique devraient continuer à passer des commandes dans le segment des trains régionaux et trains de banlieue. De plus, l'Espagne devrait développer davantage son réseau à très grande vitesse. En Europe de l'Est, les perspectives menées par la prévision de commandes de trains à grande vitesse et de solutions de signalisation en Turquie demeurent positives. La demande se maintient en Hongrie, en Pologne et en République tchèque pour moderniser et remplacer des parcs de véhicules vieillissants. Cependant, des projets connexes dans quelque-uns des pays d'Europe de l'Est ne se sont pas encore matérialisés en raison de contraintes budgétaires et de contraintes de financement.

Les investissements dans le marché du rail de l'Amérique du Nord ont légèrement baissé comparativement à ceux du premier trimestre de l'exercice précédent. Le marché devrait renouer avec la croissance dans tous les segments au cours des prochains trimestres. Aux É.-U., des investissements sont prévus dans les segments des métros, des trains de banlieue électriques, des trains à grande vitesse et des services, et le Canada devrait investir dans des véhicules légers sur rail et des solutions de signalisation et de services. Le Mexique présente des occasions prometteuses dans le segment des métros, mais a connu des retards et des annulations de processus d'appels d'offres dans le passé.

Le volume des commandes dans la région Asie-Pacifique a diminué au premier trimestre de 2015 comparativement au premier trimestre de l'exercice précédent, surtout en raison de l'importante commande de matériel roulant pour le Queensland en Australie attribuée au premier trimestre de 2014. Néanmoins, les perspectives de la région demeurent positives puisque des commandes importantes sont prévues en Inde, en Chine et en Australie. En marge de l'agrandissement des parcs de véhicules dans plusieurs villes indiennes, des investissements importants en locomotives et en solutions de signalisation sont planifiés en Inde pour développer son réseau ferroviaire de transport de marchandises au cours des prochaines années. En Chine, une croissance est prévue dans tous les segments du marché du rail, avec des commandes importantes attendues pour des trains de banlieue et des solutions ferroviaires urbaines. D'autres investissements importants sont prévus en Australie, particulièrement pour des trains de banlieue, des véhicules légers sur rail et des systèmes de signalisation.

Au premier trimestre de 2015, les investissements dans la région Ailleurs dans le monde ont enregistré une baisse comparativement à ceux du premier trimestre de l'exercice précédent, ce qui est principalement attribuable à des commandes importantes de locomotives en Afrique du Sud; cependant, des contrats importants ont été attribués dans la région, comme un important contrat de métros au Moyen-Orient. En raison des programmes de développement urbain, d'importants investissements sont prévus au cours des prochains trimestres pour des systèmes de transport collectif automatisés en Arabie saoudite et au Koweït. D'autres marchés de la région Ailleurs dans le monde montrent aussi un potentiel de croissance en raison du grand besoin de solutions de mobilité pour soutenir l'urbanisation rapide, particulièrement en Amérique du Sud.

⁽¹⁾ Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE World Rail Market Study, « Forecast 2014 to 2019 », publiée en septembre 2014 pour l'ensemble des marchés du rail accessibles seulement. 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 Transport exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

Principales occasions à venir pour Transport par région

Projets principaux en Europe		
Trains de banlieue et trains régionaux		Allemagne
Trains régionaux et véhicules légers sur rail		Belgique
Trains à grande vitesse		Turquie

Projets principaux en Amérique du Nord		
Métros et services		É.-U.
Véhicules légers sur rail et services		Canada
Métros et signalisation		Mexique

Projets principaux Ailleurs dans le monde		
Transport collectif urbain et signalisation		Pérou
Trains régionaux		Israël
Système automatisé de navettes, métros et signalisation		CCG ⁽¹⁾

Projets principaux en Asie-Pacifique		
Locomotives, métros et signalisation		Inde
Trains de banlieue et signalisation		Australie
Monorail, système de navettes automatisées et trains à grande vitesse		Chine

⁽¹⁾ Conseil de coopération du Golfe. États membres : Émirats arabes unis, Bahreïn, Arabie saoudite, Oman, Qatar et Koweït.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les	
	2015	31 mars 2014
Revenus		
Revenus externes	2 039 \$	2 265 \$
Revenus intersectoriels	2	2
	2 041	2 267
RAIIA⁽¹⁾	144 \$	157 \$
Amortissement	26	29
RAII	118 \$	128 \$
(en pourcentage des revenus totaux)		
RAII	5,8 %	5,6 %

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

Les revenus de tiers totaux pour le trimestre clos le 31 mars 2015 ont diminué de 226 millions \$. Compte non tenu d'une incidence négative des taux de change de 308 millions \$, les revenus ont augmenté de 82 millions \$, ou 4 %, par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

L'augmentation de 82 millions \$, compte non tenu de l'incidence du taux de change pour le trimestre, s'explique surtout par :

- un accroissement des activités pour le matériel roulant en Europe et en Asie-Pacifique, attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de locomotives, de trains de banlieue et de trains régionaux, de trains à grande vitesse et de trains à très grande vitesse en Europe et de certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux ainsi que de trains à très grande vitesse et de métros en Asie-Pacifique, en partie compensé par l'achèvement de certains contrats de métros et de véhicules légers sur rail en Europe (164 millions \$);
- un accroissement des activités de signalisation surtout en Europe (51 millions \$); et
- un accroissement des activités de services en Asie-Pacifique (38 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Amérique du Nord par suite de l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux (91 millions \$);
- une baisse des activités de systèmes surtout en Europe par suite de l'achèvement d'un contrat de systèmes (49 millions \$); et
- un ralentissement des activités de services dans la région Ailleurs dans le monde, en Europe et en Amérique du Nord (15 millions \$).

Marge RAI

La marge RAI pour le trimestre a augmenté de 0,2 point de pourcentage essentiellement en raison :

- d'une meilleure absorption des charges de vente et d'administration plus faibles; et
- d'une augmentation de la marge brute tirée du matériel roulant et des services.

En partie contrebalancées par :

- une baisse de la marge brute tirée des systèmes et de la signalisation; et
- une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

Commandes et carnet de commandes

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	1,2 \$	8,0 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,6	3,5

Les nouvelles commandes pour le trimestre clos le 31 mars 2015 reflètent une incidence négative des taux de change de 203 millions \$.

Plusieurs commandes de petite taille et de moyenne taille dans diverses régions et divers segments de produits ont été remportées au premier trimestre de 2015 et Transport a maintenu une position de leader dans le secteur du transport sur rail⁽¹⁾. Les commandes importantes remportées au cours du trimestre clos le 31 mars 2015 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
National Express Group	R.-U.	Entretien de parc de véhicules et pièces de rechange	s. o.	Services	213 \$
Rheinbahn AG et société de transport de Cologne (KVB)	Allemagne	Tramways <i>FLEXITY</i>	62	Matériel roulant	203 \$

⁽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.

s. o. : sans objet

Carnet de commandes

	Aux	
(en milliards de dollars)	31 mars 2015	31 décembre 2014
	29,8 \$	32,5 \$

La baisse de 2,7 milliards \$ du carnet de commandes découle de la dépréciation de certaines devises par rapport au dollar américain au 31 mars 2015, comparativement au 31 décembre 2014 (1,9 milliard \$), surtout l'euro, la livre sterling, le dollar australien et la couronne suédoise, et de revenus comptabilisés supérieurs aux nouvelles commandes (0,8 milliard \$).

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a mis en place des facilités d'affacturage en Europe selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 1,0 milliard € (1,1 milliard \$) étaient en cours au 31 mars 2015 en vertu de ces facilités (974 millions € (1,2 milliard \$) au 31 décembre 2014). Des créances clients de 394 millions € (444 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre clos le 31 mars 2015 (231 millions € (317 millions \$) au cours du trimestre clos le 31 mars 2014).

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, la Société maintient d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente des avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours du trimestre clos le 31 mars 2015. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2014 dans Autres pour une description de ces arrangements, et à la Note 23, Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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 qui pourraient avoir une incidence importante sur les activités, la situation financière et les résultats opérationnels de la Société figurent à la rubrique Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2014, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels elle fait face. D'autres risques et incertitudes dont la direction n'a pas connaissance à l'heure actuelle, ou qu'elle estime négligeables pour le moment, peuvent également nuire aux activités de la Société.

Il n'y a pas eu de changement important à ces risques et incertitudes durant le trimestre clos le 31 mars 2015, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 23, Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés intermédiaires pour des informations sur les poursuites actuelles relatives à des litiges, y compris la réclamation de S-Bahn et les allégations de collusion au Brésil.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications de politiques comptables

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 a été appliquée à compter du 1^{er} janvier 2015. L'adoption de cette modification n'a eu aucune incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

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 en temps opportun. 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 en temps opportun.

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.

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; toutefois, à la réunion du conseil en avril 2015, l'IASB a décidé de publier un exposé-sondage proposant le report d'un an de la date d'entrée en vigueur, soit au 1^{er} janvier 2018. L'IASB tiendra une consultation sur le report proposé d'un an de la date d'entrée en vigueur avant qu'il soit confirmé. La Société n'a pas encore évalué l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification des contrôles internes de la Société à l'égard de l'information financière survenue au cours de la période de trois mois close le 31 mars 2015 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur ses 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 mars 2015	31 décembre 2014	Augmentation (diminution)
Euro	1,0845	1,2141	(11) %
Dollar canadien	0,7911	0,8633	(8) %
Livre sterling	1,4799	1,5587	(5) %

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

	31 mars 2015	31 mars 2014	Augmentation (diminution)
Euro	1,1278	1,3697	(18) %
Dollar canadien	0,8076	0,9066	(11) %
Livre sterling	1,5156	1,6546	(8) %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2015		2014		2013			
	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième
Revenus	4 397 \$	5 960 \$	4 906 \$	4 891 \$	4 354 \$	5 324 \$	4 058 \$	4 430 \$
Résultat net	100 \$	(1 590) \$	74 \$	155 \$	115 \$	97 \$	147 \$	180 \$
RPA (en dollars)								
De base et dilué	0,05 \$	(0,92) \$	0,03 \$	0,08 \$	0,06 \$	0,05 \$	0,08 \$	0,10 \$
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	170 \$	83 \$	222 \$	192 \$	151 \$	129 \$	165 \$	158 \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾								
De base et dilué	0,09 \$	0,04 \$	0,12 \$	0,10 \$	0,08 \$	0,07 \$	0,09 \$	0,09 \$

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 5 mai 2015

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	2 742 000 000	314 273 255
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	2 742 000 000	1 913 276 685 ⁽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.

Données relatives aux options d'achat d'actions, aux UAR et aux UAD au 31 mars 2015

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	31 887 420
UAR et UAD émises et en cours en vertu des régimes d'UAR et d'UAD	33 072 821
Actions classe B détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	18 736 908

Date prévue de publication des rapports financiers de la Société pour les 12 prochains mois

Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2015	30 juillet 2015
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2015	29 octobre 2015
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2015	11 février 2016
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 mars 2016	29 avril 2016

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Fax : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

6 mai 2015

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

Les programmes de la gamme d'avions *CSeries*, des avions *Global 7000* et *Global 8000* et de 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.

Bombardier, *Challenger*, *Challenger 300*, *Challenger 350*, *Challenger 605*, *Challenger 650*, *CRJ*, *CRJ700*, *CRJ900*, *CRJ1000*, *CSeries*, *CS100*, *CS300*, *Global 5000*, *Global 6000*, *Global 7000*, *Global 8000*, *Learjet*, *Learjet 70*, *Learjet 75*, *Learjet 85*, *NextGen*, *Q400*, *L'évolution de la mobilité* et *ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

La version imprimée du présent rapport trimestriel utilise un papier Rolland Enviro100, contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 9 arbres matures, 387 kg de déchets solides, 1268 kg d'émissions atmosphériques (équivalant à 8453 kilomètres parcourus en voiture) et 34 764 litres d'eau.

Bombardier Inc., 800, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8
Téléphone : +1 514 861 9481; télécopieur : +1 514 861 2420; site Web : bombardier.com

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2015

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	42
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	48
1. MODE DE PRÉSENTATION	48
2. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES	49
3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	49
4. INFORMATION SECTORIELLE	50
5. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	53
6. AUTRES REVENUS	53
7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	53
8. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	54
9. RÉSULTAT PAR ACTION	55
10. INSTRUMENTS FINANCIERS	56
11. STOCKS	57
12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	58
13. AUTRES ACTIFS	58
14. PROVISIONS	59
15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	60
16. AUTRES PASSIFS	60
17. DETTE À LONG TERME	60
18. CAPITAL SOCIAL	61
19. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	61
20. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	62
21. FACILITÉS DE CRÉDIT	62
22. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	63
23. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	66

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les 31 mars	
		2015	2014
Revenus		4 397 \$	4 354 \$
Coût des ventes	11	3 831	3 761
Marge brute		566	593
Charges de vente et d'administration		276	338
R et D	5	79	76
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(16)	(22)
Autres revenus	6	(10)	(18)
Éléments spéciaux	7	9	12
RAI		228	207
Charges de financement	8	108	51
Revenus de financement	8	(23)	(17)
RAI		143	173
Impôts sur le résultat		43	58
Résultat net		100 \$	115 \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		98 \$	113 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		2	2
		100 \$	115 \$
RPA (en dollars)	9		
De base et dilué		0,05 \$	0,06 \$

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

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Résultat net	100 \$	115 \$
AERG		
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net		
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie		
Incidence des fluctuations de taux de change	4	—
Perte nette sur instruments financiers dérivés	(438)	(124)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	120	40
Impôts sur le résultat	51	20
	(263)	(64)
Actifs financiers DAV		
Gain net non réalisé	3	4
ECC		
Placements nets dans les établissements à l'étranger	(7)	10
Gain net sur éléments de couverture connexes	1	1
	(6)	11
Éléments jamais reclassés en résultat net		
Avantages de retraite		
Réévaluation des régimes à prestations définies ⁽¹⁾	(161)	(239)
Impôts sur le résultat	15	18
	(146)	(221)
Total des AERG	(412)	(270)
Total du résultat global	(312) \$	(155) \$
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(314) \$	(157) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	2	2
	(312) \$	(155) \$

⁽¹⁾ Inclut les écarts actuariels nets.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(Non audités)

Aux

(en millions de dollars américains)

	Notes	31 mars 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		4 733 \$	2 489 \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 129	1 538	1 492
Stocks	11	7 919	7 970	8 234
Autres actifs financiers	12	616	530	637
Autres actifs	13	604	592	626
Actifs courants		15 001	13 119	14 386
Immobilisations corporelles		2 052	2 092	2 066
Outils des programmes aéronautiques		7 125	6 823	6 606
Goodwill		1 981	2 127	2 381
Impôts sur le résultat différés		900	875	1 231
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		303	294	318
Autres actifs financiers	12	1 360	1 328	1 568
Autres actifs	13	925	956	807
Actifs non courants		14 646	14 495	14 977
		29 647 \$	27 614 \$	29 363 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		3 682 \$	4 216 \$	4 089 \$
Provisions	14	899	990	881
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		1 528	1 698	2 352
Avances sur programmes aéronautiques		2 796	3 339	3 228
Autres passifs financiers	15	2 267	1 010	1 009
Autres passifs	16	2 139	2 182	2 227
Passifs courants		13 311	13 435	13 786
Provisions	14	575	562	584
Avances sur programmes aéronautiques		1 775	1 608	1 688
Dette à long terme	17	9 046	7 627	6 988
Avantages de retraite		2 720	2 629	2 161
Autres passifs financiers	15	652	602	717
Autres passifs	16	1 006	1 096	990
Passifs non courants		15 774	14 124	13 128
		29 085	27 559	26 914
Capitaux propres				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	18	547	42	2 426
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		15	13	23
		562	55	2 449
		29 647 \$	27 614 \$	29 363 \$
Engagements et éventualités	23			

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.										
	Capital social		Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2014	347 \$	1 381 \$	1 151 \$	(2 661) \$	92 \$	12 \$	(322) \$	42 \$	42 \$	13 \$	55 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	98	—	—	—	—	—	98	2	100
AERG	—	—	—	(146)	—	3	(263)	(6)	(412)	—	(412)
	—	—	98	(146)	—	3	(263)	(6)	(314)	2	(312)
Émission de capital social	—	822	—	—	—	—	—	—	822	—	822
Dividendes	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	4	—	—	—	4	—	4
Au 31 mars 2015	347 \$	2 203 \$	1 242 \$	(2 807) \$	96 \$	15 \$	(585) \$	36 \$	547 \$	15 \$	562 \$
Au 1 ^{er} janvier 2014	347 \$	1 380 \$	2 598 \$	(1 970) \$	92 \$	5 \$	(203) \$	177 \$	2 426 \$	23 \$	2 449 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	113	—	—	—	—	—	113	2	115
AERG	—	—	—	(221)	—	4	(64)	11	(270)	—	(270)
	—	—	113	(221)	—	4	(64)	11	(157)	2	(155)
Dividendes	—	—	(48)	—	—	—	—	—	(48)	—	(48)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	6	—	—	—	6	—	6
Au 31 mars 2014	347 \$	1 380 \$	2 663 \$	(2 191) \$	98 \$	9 \$	(267) \$	188 \$	2 227 \$	25 \$	2 252 \$

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

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

		Trimestres clos les 31 mars	
	Notes	2015	2014
Activités opérationnelles			
Résultat net		100 \$	115 \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement		108	93
Impôts sur le résultat différés		12	24
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	6	(3)	—
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(16)	(22)
Charge à base d'actions	19	4	6
Perte sur remboursement de dette à long terme		22	—
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		4	—
Variation nette des soldes hors caisse	20	(597)	(631)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(366)	(415)
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(383)	(509)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles		4	9
Additions aux placements dans des titres DAV		(10)	—
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽¹⁾		—	25
Autres		(12)	—
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(401)	(475)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme	17	2 218	27
Remboursements de dette à long terme		(8)	(7)
Dividendes versés ⁽²⁾		(5)	(46)
Produit net de l'émission d'actions	18	822	—
Autres		100	18
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		3 127	(8)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(116)	(11)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		2 244	(909)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		2 489	3 397
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		4 733 \$	2 488 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		91 \$	90 \$
Impôts sur le résultat		20 \$	30 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		5 \$	10 \$
Impôts sur le résultat		1 \$	1 \$

⁽¹⁾ Représente le solde du prix de vente lié à la vente des principaux actifs et des passifs connexes se rapportant aux activités de Flexjet de la Société.

⁽²⁾ 5 millions \$ de dividendes versés ont trait aux actions privilégiées pour le trimestre clos le 31 mars 2015 (6 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2014).

⁽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, et 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*.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2015

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. (« la Société ») est constituée en vertu des lois du Canada. La Société est un fabricant de matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions commerciaux ainsi que des composants importants de structures d'avions et du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. Depuis le 1^{er} janvier 2015, la Société exerce ses activités dans quatre secteurs d'activité distincts : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport.

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB. Les états financiers consolidés intermédiaires appliquent les mêmes politiques comptables que les états financiers consolidés annuels les plus récents. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés audités et les notes inclus dans le rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2014.

La Société a retraité la Note 4 - Information sectorielle, pour tenir compte de ses quatre secteurs isolables dans la période correspondante.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2015 a été autorisée par le conseil d'administration le 6 mai 2015.

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

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

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

	Taux de change aux		
	31 mars 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Euro	1,0845	1,2141	1,3791
Dollar canadien	0,7911	0,8633	0,9400
Livre sterling	1,4799	1,5587	1,6542

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Euro	1,1278	1,3697
Dollar canadien	0,8076	0,9066
Livre sterling	1,5156	1,6546

2. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES

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 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2015. L'adoption de cette modification n'a eu aucune incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

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 en temps opportun. 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 en temps opportun.

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.

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; toutefois, à la réunion du conseil en avril 2015, l'IASB a décidé de publier un exposé-sondage proposant le report d'un an de la date

d'entrée en vigueur, soit au 1^{er} janvier 2018. L'IASB tiendra une consultation sur le report proposé d'un an de la date d'entrée en vigueur avant qu'il soit confirmé. La Société n'a pas encore évalué l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

4. INFORMATION SECTORIELLE

À la suite de la réorganisation annoncée en juillet 2014, la Société a adopté une nouvelle structure organisationnelle, composée de quatre secteurs isolables, à compter du 1^{er} janvier 2015 : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport. La Société a retraité la période correspondante pour tenir compte de ses quatre secteurs isolables comme il est décrit ci-après. Chaque secteur isolable offre des produits et services différents et exige des technologies et stratégies de marketing différentes, dans la plupart des cas.

Avions d'affaires

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

Avions commerciaux

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 NextGen*, ainsi que les biréacteurs de grande ligne *CS100 et CS300* de conception entièrement nouvelle. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges.

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

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

L'information sectorielle est préparée en utilisant les mêmes politiques comptables que celles décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2014.

Les méthodes de comptabilisation des revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie sont conformes aux méthodes de la Société relatives aux contrats à long terme ou aux programmes aéronautiques, selon la nature des contrats. Le bénéfice sur les transactions intersociétés est éliminé dans les états financiers consolidés, et les dépenses du siège social, qui étaient auparavant allouées aux secteurs, font maintenant partie de Siège social et élimination. Les politiques sur les transactions intersectorielles appliquées par suite de la mise en œuvre de la nouvelle structure organisationnelle en 2015 n'ont pas été appliquées rétroactivement, ce qui a eu une incidence peu importante sur les écarts d'une période à l'autre.

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

Trimestre clos le 31 mars 2015						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 039 \$	1 537 \$	673 \$	148 \$	— \$	4 397 \$
Revenus intersectoriels	2	—	—	323	(325)	—
Total des revenus	2 041	1 537	673	471	(325)	4 397
RAI avant éléments spéciaux	118	107	(10)	41	(19)	237
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	11	(1)	(1)	—	9
RAI	118 \$	96 \$	(9) \$	42 \$	(19) \$	228
Charges de financement						108
Revenus de financement						(23)
RAI						143
Impôts sur le résultat						43
Résultat net						100 \$
Autres informations						
R et D	27 \$	28 \$	21 \$	3 \$	— \$	79 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	12 \$	159 \$	194 \$	14 \$	— \$	379 \$
Amortissement	26 \$	42 \$	28 \$	12 \$	— \$	108 \$
Trimestre clos le 31 mars 2014						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 265 \$	1 474 \$	479 \$	136 \$	— \$	4 354 \$
Revenus intersectoriels	2	—	—	334	(336)	—
Total des revenus	2 267	1 474	479	470	(336)	4 354
RAI avant éléments spéciaux	128	100	3	20	(32)	219
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	10	(2)	4	—	12
RAI	128 \$	90 \$	5 \$	16 \$	(32) \$	207
Charges de financement						51
Revenus de financement						(17)
RAI						173
Impôts sur le résultat						58
Résultat net						115 \$
Autres informations						
R et D	36 \$	21 \$	16 \$	3 \$	— \$	76 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	16 \$	275 \$	197 \$	12 \$	— \$	500 \$
Amortissement	29 \$	30 \$	20 \$	13 \$	1 \$	93 \$

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

⁽²⁾ D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

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

	31 mars 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Actifs			
Total des actifs	29 647 \$	27 614 \$	29 363 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 733	2 489	3 397
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	50	64	27
Impôts sur le résultat différés	900	875	1 231
Actifs sectoriels	23 964	24 186	24 708
Passifs			
Total des passifs	29 085	27 559	26 914
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	113	124	116
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	230	248	198
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	9 853	7 683	7 203
Passifs sectoriels	18 889 \$	19 504 \$	19 397 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	(194) \$	226 \$	296 \$
Avions d'affaires	874 \$	440 \$	1 306 \$
Avions commerciaux	3 946 \$	3 693 \$	3 241 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	195 \$	204 \$	221 \$
Siège social et élimination	254 \$	119 \$	247 \$

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres crédateurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

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

5. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Coûts de R et D	381 \$	474 \$
Moins : dépenses de développements capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(348)	(430)
	33	44
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	46	32
	79 \$	76 \$

6. AUTRES REVENUS

Les autres revenus ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	(10) \$	(15) \$
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	(3)	—
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	1	(3)
Autres	2	—
	(10) \$	(18) \$

⁽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.

7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	22 \$	— \$
Charge de restructuration ⁽²⁾	9	22
Gains sur résolution d'un litige ⁽³⁾	—	(10)
	31 \$	12 \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	9 \$	12 \$
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme	22	—
	31 \$	12 \$

⁽¹⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$. Voir la Note 17 - Dette à long terme, pour plus de détails.

⁽²⁾ Représente des charges de restructuration de 13 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015 ayant trait à une réduction des effectifs d'environ 1000 postes en janvier 2015, principalement à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux États-Unis, par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion d'affaires *Learjet 85*, et une reprise des provisions pour restructuration de 4 millions \$ constituées à l'exercice précédent. Pour le trimestre clos le 31 mars 2014, a trait à une réduction des effectifs d'environ 1700 postes chez Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Service d'ingénierie annoncée en janvier 2014, surtout au Canada et aux États-Unis.

⁽³⁾ Représente un gain chez Avions d'affaires et Avions commerciaux 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*.

8. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Charges de financement		
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	22 \$	— \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	19	19
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽²⁾	18	5
Désactualisation d'autres passifs financiers	5	3
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	3	4
Variation des taux d'actualisation des provisions	3	2
Désactualisation des provisions	2	2
Autres	5	5
	77	40
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	31	11
	108 \$	51 \$
Revenus de financement		
Revenu tiré des placements dans des titres	(6) \$	(3) \$
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(5)	(8)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(1)	(2)
	(12)	(13)
Autres	(11)	(4)
	(23) \$	(17) \$

⁽¹⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 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.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 63 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015, selon un taux moyen de capitalisation de 4,56 % (72 millions \$, selon un taux moyen de 4,91 % pour le trimestre clos le 31 mars 2014). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

9. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR et d'UAD, en milliers)		
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	98 \$	113 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(8)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	91 \$	105 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 761 987	1 741 746
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD	—	873
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	1 761 987	1 742 619
RPA (en dollars)		
De base et dilué	0,05 \$	0,06 \$

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 52 492 043 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour le trimestre clos le 31 mars 2015 (46 391 326 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour le trimestre clos le 31 mars 2014), 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.

10. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût amorti ⁽¹⁾	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
31 mars 2015							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 733 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	4 733 \$	4 733 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 129	—	1 129	1 129
Autres actifs financiers	66	590	342	377	601	1 976	1 995
	4 799 \$	590 \$	342 \$	1 506 \$	601 \$	7 838 \$	7 857 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	3 \$	s. o.	3 679 \$	— \$	3 682 \$	3 682 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	9 853	—	9 853	9 326
Autres passifs financiers	44	166	s. o.	785	1 117	2 112	2 147
	44 \$	169 \$	s. o.	14 317 \$	1 117 \$	15 647 \$	15 155 \$
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 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 683	—	7 683	7 692
Autres passifs financiers	73	172	s. o.	719	592	1 556	1 655
	73 \$	190 \$	s. o.	12 600 \$	592 \$	13 455 \$	13 563 \$
1^{er} janvier 2014							
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 \$
Dettes 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⁾ Les actifs financiers sont classés comme des prêts et créances et les passifs financiers, comme autres que DFT.

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

s. o. : sans objet

11. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 mars 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Programmes aéronautiques	4 627 \$	4 600 \$	4 847 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 359	7 369	7 064
Moins : avances et facturations progressives	(5 685)	(5 558)	(5 406)
	1 674	1 811	1 658
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	286	310	420
Moins : avances et facturations progressives	(18)	(17)	(19)
	268	293	401
Produits finis ⁽¹⁾	1 350	1 266	1 328
	7 919 \$	7 970 \$	8 234 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 1 avion neuf non rattaché à une commande ferme d'avions et 63 avions d'occasion, totalisant 530 millions \$ au 31 mars 2015 (1 avion neuf et 57 avions d'occasion, totalisant 485 millions \$ au 31 décembre 2014, et 11 avions neufs et 43 avions d'occasion, totalisant 535 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

Au 31 mars 2015, les produits finis comprenaient 354 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (248 millions \$ d'avions d'occasion au 31 décembre 2014 et 134 millions \$ au 1^{er} janvier 2014). 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 3575 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015 (3520 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2014). Ces montants comprennent une moins-value de 31 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2015 (31 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2014).

Dans le cas de certains contrats de construction à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des paiements consentis par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des stocks liés aux contrats à long terme (contrats de production) et s'élevaient à 231 millions € (250 millions \$) au 31 mars 2015. Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats de construction à long terme connexes.

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Instruments financiers dérivés	667 \$	528 \$	792 \$
Placements dans des structures de financement ⁽¹⁾	372	360	331
Placement dans des titres ⁽¹⁾⁽²⁾	356	346	335
Créances sur contrats à long terme	290	321	319
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽¹⁾	264	275	400
Encaisse affectée	15	17	19
Autres	12	11	9
	1 976 \$	1 858 \$	2 205 \$
Dont la tranche courante	616 \$	530 \$	637 \$
Dont la tranche non courante	1 360	1 328	1 568
	1 976 \$	1 858 \$	2 205 \$

⁽¹⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 1 million \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 14 millions \$ de placements dans des titres et 45 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 mars 2015 (respectivement 12 millions \$, 16 millions \$ et 45 millions \$ au 31 décembre 2014 et respectivement 12 millions \$, 20 millions \$ et 46 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

⁽²⁾ Comprennent 80 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 31 mars 2015 (70 millions \$ au 31 décembre 2014 et au 1^{er} janvier 2014).

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Charges payées d'avance	769 \$	760 \$	620 \$
Taxe de vente et autres taxes	310	302	344
Avantages de retraite	149	159	174
Charges de financement différées	140	138	100
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	138	156	186
Autres	23	33	9
	1 529 \$	1 548 \$	1 433 \$
Dont la tranche courante	604 \$	592 \$	626 \$
Dont la tranche non courante	925	956	807
	1 529 \$	1 548 \$	1 433 \$

14. PROVISIONS

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

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2014	773 \$	456 \$	117 \$	206 \$	1 552 \$
Additions	78	—	17 ⁽²⁾	13	108
Utilisation	(56)	(6)	(30)	(1)	(93)
Reprises	(32)	(6)	(4) ⁽²⁾	(2)	(44)
Charge de désactualisation	—	2	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	3	—	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(44)	—	(6)	(4)	(54)
Solde au 31 mars 2015	719 \$	449 \$	94 \$	212 \$	1 474 \$
Dont la tranche courante	553 \$	65 \$	92 \$	189 \$	899 \$
Dont la tranche non courante	166	384	2	23	575
	719 \$	449 \$	94 \$	212 \$	1 474 \$

	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 2014	863 \$	463 \$	81 \$	58 \$	1 465 \$
Additions	77	—	28 ⁽²⁾	2	107
Utilisation	(71)	(21)	(27)	(1)	(120)
Reprises	(9)	(2)	(5)	(4)	(20)
Charge de désactualisation	—	2	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	2	—	—	2
Incidence des fluctuations de taux de change	1	—	—	—	1
Solde au 31 mars 2014	861 \$	444 \$	77 \$	55 \$	1 437 \$
Dont la tranche courante	714 \$	46 \$	73 \$	22 \$	855 \$
Dont la tranche non courante	147	398	4	33	582
	861 \$	444 \$	77 \$	55 \$	1 437 \$

⁽¹⁾ Comprennent les litiges et les réclamations, de même que les passifs environnementaux.

⁽²⁾ Voir la Note 7 - Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition et la reprise liée aux charges de restructuration.

15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Instruments financiers dérivés	1 161 \$	665 \$	411 \$
Tranche courante de la dette à long terme	807	56	215
Obligations au titre des transactions de cession-bail	359	260	138
Avances gouvernementales remboursables	341	363	481
Incentifs à la location	166	172	142
Coûts non récurrents des fournisseurs	34	36	38
Autres	51	60	301
	2 919 \$	1 612 \$	1 726 \$
Dont la tranche courante	2 267 \$	1 010 \$	1 009 \$
Dont la tranche non courante	652	602	717
	2 919 \$	1 612 \$	1 726 \$

16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Avantages du personnel	669 \$	661 \$	750 \$
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	609	601	529
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	571	631	630
Revenus différés	417	450	460
Impôts sur le résultat et autres taxes à payer	325	367	368
Autres	554	568	480
	3 145 \$	3 278 \$	3 217 \$
Dont la tranche courante	2 139 \$	2 182 \$	2 227 \$
Dont la tranche non courante	1 006	1 096	990
	3 145 \$	3 278 \$	3 217 \$

17. DETTE À LONG TERME

En mars 2015, la Société a émis, à la valeur nominale, des billets de premier rang non garantis d'un montant de 750 millions \$, portant intérêt à 5,50 % et échéant le 15 septembre 2018 et d'un montant de 1500 millions \$, portant intérêt à 7,50 % et échéant le 15 mars 2025.

La Société a émis, le 30 mars 2015, un avis de rachat des billets de premier rang de 750 millions \$ échéant le 15 janvier 2016. Le rachat facultatif a eu lieu le 29 avril 2015.

La Société a utilisé le produit net d'environ 2213 millions \$ pour financer le rachat des billets de premier rang d'un montant de 750 millions \$ échéant le 15 janvier 2016, le solde étant affecté aux fins générales de l'entreprise.

18. CAPITAL SOCIAL

Après une résolution approuvée le 27 mars 2015, le nombre d'actions classe A et classe B autorisées est passé de 1 892 000 000 à 2 742 000 000. En outre, la Société a émis 487 840 350 actions classe B (droits de vote limités).

La Société a utilisé le produit net de 1035 millions \$ CAN (822 millions \$) pour enrichir son fonds de roulement et pour les besoins généraux de la Société.

19. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR et d'UAD

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

	Trimestres clos les 31 mars			
	2015		2014	
	UAR	UAD	UAR	UAD
Solde au début de la période	26 045 936	7 666 464	23 596 681	8 169 850
Attribuées	218 573	—	101 569	15 132
Exercées	—	(73 855)	—	—
Annulées	(456 073)	(328 224)	(164 996)	—
Solde à la fin de la période	25 808 436	7 264 385 ⁽¹⁾	23 533 254	8 184 982 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 934 272 UAD étaient acquis au 31 mars 2015 (2 463 704 au 31 mars 2014).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR et des UAD, s'est élevée à 3 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2015 (charge de rémunération de 4 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2014).

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Solde au début de la période	31 446 124	29 355 757
Attribuées	2 025 773	188 092
Annulées	(1 331 460)	(57 593)
Échues	(253 017)	(61 569)
Solde à la fin de la période	31 887 420	29 424 687

Une charge de rémunération de 1 million \$ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 31 mars 2015 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (2 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2014).

20. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2015	2014
Créances clients et autres débiteurs	347 \$	(195) \$
Stocks	(111)	(472)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	120	(135)
Autres actifs	(19)	(27)
Fournisseurs et autres créditeurs	(427)	(173)
Provisions	(23)	(29)
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	(113)	70
Avances sur programmes aéronautiques	(375)	389
Passif lié aux avantages de retraite	34	11
Autres passifs	(30)	(70)
	(597) \$	(631) \$

21. FACILITÉS DE CRÉDIT

En mars 2015, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3500 millions € (3796 \$ millions) et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$ ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2018 et juin 2018. En outre, les échéances des facilités de crédit renouvelables non garanties de Transport s'élevant à 500 millions € (542 millions \$) et de 750 millions \$ ont été prolongées d'un an respectivement jusqu'en mars 2017 et juin 2018.

Le niveau minimum de liquidités nécessaire à la fin de chaque trimestre pour respecter les clauses restrictives financières aux termes de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$ a augmenté, passant de 500 millions \$ à 750 millions \$. La facilité de lettres de crédit de 3500 millions € (3796 millions \$) et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € (542 millions \$) de Transport exigent encore un seuil de liquidités de 600 millions € (651 millions \$).

22. 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 lorsque 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 de 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.

Hierarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 mars 2015 :

	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⁾	667	—	667	—
Placements dans des titres	330 ⁽²⁾	40	290	—
Placements dans des structures de financement	327	—	150	177
	1 587 \$	40 \$	1 107 \$	440 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(3) \$	— \$	— \$	(3) \$
Incentatifs à la location	(166)	—	—	(166)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(1 161)	—	(1 161)	—
	(1 330) \$	— \$	(1 161) \$	(169) \$

⁽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 12 millions \$ de placements DAV comptabilisés au coût.

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

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créiteurs	Incitatifs à la location
Solde au 31 décembre 2014	263 \$	165 \$	(18) \$	(172) \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	11	12	—	1
Émissions	—	—	(3)	—
Règlements	(11)	—	18	5
Solde au 31 mars 2015	263 \$	177 \$	(3) \$	(166) \$

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créiteurs	Incitatifs à la location
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	388 \$	135 \$	— \$	(142) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	16	22	—	(3)
Émissions	2	—	—	—
Règlements	(8)	—	—	6
Solde au 31 mars 2014	398 \$	157 \$	— \$	(139) \$

⁽¹⁾ Dont un montant de 15 millions \$, comptabilisé dans les autres revenus, représente les pertes réalisées au cours du trimestre clos le 31 mars 2015 (un montant de 3 millions \$, comptabilisé dans les revenus de financement, représentait les gains réalisés au cours du trimestre clos le 31 mars 2014).

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 lorsque aucune cote de crédit n'est publiée et aux ajustements aux taux d'actualisation en fonction du risque de revente propre aux actifs financiers de la Société.

Ces hypothèses importantes sont comme suit au 31 mars 2015 :

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 3,15 % et 5,25 % (5,09 %)	Entre 1,57 % et 7,35 % (5,83 %)	s. o.

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

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

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 31 mars 2015 :

Incidence sur le RAI		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)	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour le trimestre clos le 31 mars 2015			
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	6 \$	(4) \$	(11) \$	(15) \$
Placements dans des structures de financement	9 \$	(4) \$	(11) \$	(12) \$
Incitatifs à la location	2 \$	s. o.	3 \$	s. o.

s. o. : sans objet

23. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	31 mars 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	1 711 \$	1 749 \$	1 828 \$
Crédit	1 251	1 275	1 297
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(612)	(628)	(639)
Total des risques de crédit et de valeur	2 350 \$	2 396 \$	2 486 \$
Engagements de reprise	2 487 \$	2 696 \$	3 416 \$
Obligations de rachat conditionnelles	209 \$	204 \$	472 \$
Autres			
Crédit	48 \$	48 \$	48 \$
Garanties d'exécution	34 \$	38 \$	43 \$

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 449 millions \$ au 31 mars 2015 (456 millions \$ au 31 décembre 2014 et 463 millions \$ au 1^{er} janvier 2014) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 166 millions \$ au 31 mars 2015 (172 millions \$ au 31 décembre 2014 et 142 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 mars 2015, 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 20 mars 2015, Deutsche Bahn et Transport ont annoncé qu'elles avaient conclu une entente à l'amiable concernant diverses poursuites. L'entente à l'amiable a ainsi mis fin à la poursuite intentée le 4 mars 2013 par S-Bahn Berlin GmbH (« SB ») 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. Dans le cadre de l'entente conclue, Bombardier Transportation GmbH n'a reconnu aucune responsabilité.

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.

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

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