

RAPPORT FINANCIER 2017

EXERCICE CLOS
LE 31 DÉCEMBRE 2017



BOMBARDIER

Notre histoire a commencé il y a de cela 75 ans et nous sommes solidement enracinés dans l'ingéniosité, l'audace et la vision. Nous sommes le leader mondial de la fabrication d'avions et de trains, exerçant nos activités dans quatre secteurs isolables : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport. Nous fournissons des solutions de transport efficaces, durables et agréables. Nos produits, nos services et surtout nos 69 500 employés dévoués et hautement compétents font de nous un leader mondial en mobilité et en innovation. À la date de ce rapport, nous avons 73 sites de production et d'ingénierie répartis dans 28 pays ainsi qu'un réseau mondial de centres de service.



AVIONS D'AFFAIRES

Conçoit, développe, fabrique et commercialise les avions de trois gammes de biréacteurs d'affaires de premier ordre, nommément *Learjet*, *Challenger* et *Global*, en plus d'offrir des services après-vente pour ces avions.

Revenus⁽¹⁾
5,0 milliards \$

Carnet de commandes⁽²⁾
14,0 milliards \$

Employés⁽³⁾
10 200



AVIONS COMMERCIAUX

Conçoit et fabrique un vaste éventail d'avions commerciaux des segments de marché des avions de 60 à 150 sièges, dont le biturbopropulseur *Q400*, les biréacteurs régionaux *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000*, ainsi que les biréacteurs commerciaux monocouloirs *C Series*, les seuls avions optimisés pour le segment des marché des avions de 100 à 150 sièges. Avions commerciaux fournit des services après-vente pour ces avions ainsi que pour des avions de 20 à 59 sièges.

Revenus⁽¹⁾
2,4 milliards \$

Carnet de commandes, en unités⁽²⁾
433

Employés⁽³⁾
5 125



AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

Conçoit et fabrique des composants structuraux d'avions en matériaux composites évolués et métalliques complexes pour des fabricants d'équipements d'origine, notamment des fuselages, des ailes et des nacelles de moteur. Ce secteur fournit aussi des services après-vente de réparation et de révision de composants ainsi que d'autres services d'ingénierie pour les clients internes et externes.

Revenus⁽¹⁾
1,6 milliard \$

Carnet de commandes externes⁽²⁾
87 millions \$

Employés⁽³⁾
10 025



TRANSPORT

Offre une gamme intégrale de solutions très performantes et novatrices dans l'industrie du transport sur rail. Couvre toute la gamme de solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégration de systèmes et de systèmes de signalisation, pour répondre aux besoins du marché.

Revenus⁽¹⁾
8,5 milliards \$

Carnet de commandes⁽²⁾
34,4 milliards \$

Employés⁽³⁾
39 850

Tous les montants de ce rapport financier sont exprimés en dollars américains, sauf indication contraire.

⁽¹⁾ Pour l'exercice 2017. ⁽²⁾ Au 31 décembre 2017. ⁽³⁾ Au 31 décembre 2017, y compris les employés contractuels et les employés inactifs. Quelque 4300 employés d'ingénierie en développement de produits, du siège social et autres ne sont pas affectés à un secteur isolable.

EXÉCUTION CONFORME AU PLAN, AXÉS SUR LA CRÉATION DE VALEUR

Alors que Bombardier arrive à mi-chemin de son plan de redressement, nous axons nos efforts sur la valorisation de nos investissements et sur nos mesures de restructuration visant à stimuler la croissance et à créer une valeur durable pour nos actionnaires, nos clients et nos employés. Nous démarrons 2018 pleinement engagés à atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés en 2015, et notre solide performance de l'année dernière démontre clairement que nous sommes en bonne voie d'y parvenir.

Chers actionnaires,

Au cours de la dernière année, nous avons réalisé de grands progrès dans l'exécution de notre plan de redressement. Notre transformation opérationnelle est en cours; nos programmes de croissance et nos initiatives stratégiques se déroulent comme prévu; notre cycle d'investissements touche à sa fin; et les mesures proactives et stratégiques que nous avons prises démontrent notre capacité à obtenir de meilleurs résultats dans l'adversité et sur des marchés difficiles.

Je suis très fier de ce que l'équipe de Bombardier a accompli en 2017 et très enthousiaste face aux occasions remarquables qui s'offrent à nous. Alors que nous arrivons à mi-chemin de notre plan de redressement, nous avons bâti de solides fondations pour notre croissance future, et avons un plan précis afin d'atteindre nos objectifs pour 2020 et valoriser pleinement le portefeuille de Bombardier.

Du point de vue de la performance financière, nous avons obtenu en 2017 des résultats de grande qualité et dépassant nos engagements. Le RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ a augmenté de 57 % sur 12 mois. Nous avons porté nos marges à plus de 8 % chez Transport, Avions d'affaires et Aérostructures. De plus, nous avons dépassé nos prévisions de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾, et ce, de plus de 200 millions \$. Ces bons résultats sont les premiers bénéfiques de nos initiatives de transformation et nous placent en bonne position pour atteindre cette année des flux de trésorerie disponibles neutres, un objectif clé de notre plan de redressement.

De nombreuses autres réalisations en 2017 sont dignes de mention, notamment le partenariat stratégique avec Airbus dans le cadre du programme d'avions C Series. Une fois mené à bien, ce partenariat devrait plus que doubler la valeur du programme. La présence mondiale, les relations clients et l'expertise opérationnelle qu'Airbus apporte au partenariat sont des éléments essentiels pour valoriser pleinement le programme C Series et nous assurer que nos remarquables avions concrétisent tout leur potentiel. La réaction des clients au partenariat a été extrêmement positive. La planification de l'intégration se déroule très bien, et nous prévoyons clore la transaction plus tard cette année, sous réserve des approbations réglementaires et des autres conditions de clôture.⁽²⁾

Au delà du partenariat C Series, nous voyons d'énormes occasions de création de valeur dans l'ensemble de notre portefeuille. Nous avons de solides secteurs d'activité bien positionnés sur des marchés en croissance. Nos activités mondiales de transport sur rail sont vouées à se développer avec une présence industrielle plus performante et optimisée, un carnet de commandes de 34 milliards \$ et un portefeuille de solutions de matériel roulant, de signalisation et de services de calibre international. En 2017, notre secteur Transport a augmenté la taille et la qualité de son carnet de commandes pour la quatrième année consécutive et commence un important cycle de livraisons qui devrait générer une hausse supplémentaire de ses revenus et de ses marges pendant de nombreuses années.⁽²⁾

⁽¹⁾ La marge RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles sont des mesures non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs.

⁽²⁾ Se reporter à la rubrique Prévisions et Énoncés prospectifs de la section Sommaire pour la mise en garde relative aux énoncés prospectifs et les hypothèses liées aux Énoncés prospectifs. Les prévisions de résultat sont basées sur la marge RAI avant éléments spéciaux.

Nous avons une des meilleures offres d'avions d'affaires au monde, et elle se renforcera encore plus avec la mise en service, plus tard cette année, du tout nouvel avion *Global 7000* qui établit les normes de sa catégorie. Les essais en vol du programme *Global 7000* se déroulent extrêmement bien. Les cinq véhicules d'essais ont maintenant tous pris leur envol et cumulent plus de 1 500 heures de vol. Fort d'un solide carnet de commandes et d'un intérêt accru du marché, l'avion *Global 7000* sera un important moteur de croissance pour Bombardier au cours des années à venir. De plus, les efforts renouvelés mis sur le marché des services après-vente et pièces de rechange, ainsi que la réduction des coûts et l'amélioration de l'efficacité placent Avions d'affaires en bonne position pour une croissance accrue et une expansion des marges qui coïncident avec la reprise du marché des avions d'affaires.⁽¹⁾

Les bénéfices de notre transformation opérationnelle se traduisent également par une forte expansion des marges chez Aérostructures et Services d'ingénierie qui a soutenu l'accélération de la production des programmes d'avions *C Series* et *Global 7000*. En plus de ces deux programmes de croissance, nos compétences en recherche, conception et fabrication de calibre international nous permettent de saisir d'autres opportunités d'affaires dans le secteur de l'aviation commerciale en pleine croissance, comme en témoigne l'octroi par Airbus du contrat portant sur une composante de nacelles annoncé l'année dernière.⁽¹⁾

En conclusion, l'année 2017 aura été une année de grands progrès appuyés par un engagement total à respecter les plus hautes normes éthiques, environnementales et de sécurité. Évidemment, ces progrès n'auraient pas été possibles sans le dévouement et le travail acharné de nos 69 500 employés dans le monde entier, des employés qui font preuve d'un talent exceptionnel pour concrétiser notre vision. Au nom de tous nos actionnaires, je remercie nos employés pour leurs nombreuses contributions, pour adhérer au changement et pour faire de Bombardier une entreprise vraiment formidable.

Je tiens également à remercier nos clients pour la confiance qu'ils continuent d'accorder à Bombardier. Nous sommes tout à fait conscients que nos clients choisissent de faire affaires avec nous et que la qualité de notre travail déterminera leurs futurs choix. Nous ne prendrons jamais nos clients et nos partenaires pour acquis et demeurons déterminés à trouver des façons plus rapides et plus efficaces de leur offrir de la valeur et de soutenir leur succès en 2018 et dans les années à venir.

Alors que nous arrivons à mi-chemin de notre plan de cinq ans, nous réaffirmons avec confiance notre capacité à accélérer la création de valeur pour les actionnaires et à atteindre nos objectifs pour 2020. Ces objectifs comprennent une croissance de 4 milliards \$ des revenus, les portant à plus de 20 milliards \$; une marge RAI supérieure à 8 %; et, d'ici 2020, des flux de trésorerie disponibles annuels entre 750 millions \$ et 1 milliard \$ de façon durable.⁽¹⁾

Bien que nous soyons très fiers d'avoir exécuté avec succès la première moitié de notre plan de redressement, il nous reste encore beaucoup de travail à faire pour atteindre nos objectifs financiers. Nous devons continuer à réduire les coûts, à mobiliser pleinement nos employés, à tirer davantage parti de notre envergure, à respecter les échéanciers de nos programmes et à saisir toutes les occasions de croissance. Plus simplement, nous devons continuer à exécuter notre plan de redressement et tenir les engagements pris envers nos clients.

Notre solide performance des deux dernières années nous donne l'assurance que nous avons en place la bonne équipe et la bonne stratégie pour mener à bien notre redressement. Nous avons tout aussi confiance en notre capacité à réaliser la vision à long terme que nous avons pour Bombardier : construire les avions et les trains technologiquement les plus avancés du monde; créer une valeur inégalée pour nos clients; être le leader du marché pour chacun de nos secteurs d'activité; et offrir un surcroît de valeur à nos actionnaires dans n'importe quel contexte de marché.

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Prévisions et Énoncés prospectifs de la section Sommaire pour la mise en garde relative aux énoncés prospectifs et les hypothèses liées aux Énoncés prospectifs. Les prévisions de résultat sont basées sur la marge RAI avant éléments spéciaux.

Toute l'équipe de Bombardier demeure très enthousiaste face aux occasions à saisir qui l'attendent. Elle est pleinement déterminée à atteindre les objectifs de son plan de redressement et à créer la pleine valeur du portefeuille de Bombardier.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alain Bellemare'. The signature is fluid and cursive, with a prominent initial 'A'.

Alain Bellemare
Président et chef de la direction

BOMBARDIER INC. RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice clos le
31 décembre 2017

Table des matières

SOMMAIRE	AVIONS D'AFFAIRES	AVIONS COMMERCIAUX	AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	TRANSPORT	AUTRES
6	54	71	94	103	124

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

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

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

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

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

Le rapport financier pour l'exercice 2017 comprend le message aux actionnaires du président et chef de la direction de la Société, le présent rapport de gestion et nos états financiers consolidés.

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

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

SOMMAIRE

Table des matières

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	PRIORITÉS STRATÉ- GIQUES	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE
7	9	11	16	20	27

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	STRUCTURE DU CAPITAL	AVANTAGES DE RETRAITE	GESTION DES RISQUES	MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	
28	37	39	44	50	

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

EXÉCUTION CONFORME AU PLAN, AXÉS SUR LA CRÉATION DE VALEUR

	Prévisions initiales pour 2017	Prévisions révisées pour 2017	Ce que nous avons fait en 2017	Ce qui s'en vient pour 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾
Revenus	Compte non tenu de l'incidence des taux de change, les revenus de 2017 devraient être plus élevés qu'en 2016, avec une croissance de quelques points de pourcentage.	~ 16,3 milliards \$	16,2 milliards \$	17,0 milliards \$ à 17,5 milliards \$
RAIIA avant éléments spéciaux	s. o.	s. o.	1,0 milliard \$	1,15 milliard \$ à 1,25 milliard \$
RAII avant éléments spéciaux	530 millions \$ à 630 millions \$	≥ 630 millions \$	672 millions \$	800 millions \$ à 900 millions \$
Flux de trésorerie disponibles	Utilisation de 750 millions \$ à 1,0 milliard \$	Utilisation ~ 1,0 milliard \$	Utilisation de 786 millions \$	Neutres ± 150 millions \$

RÉSULTATS

Pour les exercices clos les 31 décembre	2017	2016	Écart
Revenus	16 218 \$	16 339 \$	(1) %
RAII	246 \$	(58) \$	ins
Marge RAI	1,5 %	(0,4) %	190 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	672 \$	427 \$	57 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	4,1 %	2,6 %	150 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	993 \$	798 \$	24 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	6,1 %	4,9 %	120 pdb
Résultat net	(553) \$	(981) \$	44 %
RPA dilué (en dollars)	(0,25) \$	(0,48) \$	0,23 \$
Résultat net ajusté ⁽²⁾	63 \$	(268) \$	ins
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	0,03 \$	(0,15) \$	0,18 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 317 \$	1 201 \$	10 %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	531 \$	137 \$	288 %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾	(786) \$	(1 064) \$	26 %
Aux 31 décembre	2017	2016	Écart
Sources de financement disponibles à court terme ⁽³⁾⁽⁴⁾	4 225 \$	4 477 \$	(6) %

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire ainsi qu'aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions. Se reporter également à la rubrique sur les énoncés prospectifs de chaque secteur isolable pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Les prévisions pour 2018 reflètent l'adoption de l'IFRS 9, *Instruments financiers* et de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Les prévisions pour 2018 sont basées sur l'hypothèse que le programme d'avions *C Series* demeurera dans le périmètre de consolidation de la Société pour l'exercice 2018 au complet. À la suite de la clôture prévue du partenariat *C Series* avec Airbus, nous retirerons le programme *C Series* de notre périmètre de consolidation. Si la clôture du partenariat *C Series* avec Airbus survient avant la fin de 2018, le retrait du programme *C Series* du périmètre de consolidation aura une incidence sur nos résultats et nos prévisions.

⁽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 aux rubriques Analyse des résultats et Liquidités et sources de financement pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

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

⁽⁴⁾ Suite à la clôture prévue de notre partenariat *C Series* avec Airbus, les actifs et passifs du programme d'avions *C Series* sont présentés dans les actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux, ainsi qu'à la Note 15 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés, pour plus de détails sur l'opération et le traitement comptable au 31 décembre 2017.

- **NOS RÉSULTATS FINANCIERS POUR 2017 REFLÈTENT LA VIGUEUR DE NOS BÉNÉFICES ET DE NOS FLUX DE TRÉSORERIE :**⁽¹⁾
 - Les revenus ont atteint 16,2 milliards \$, et le RAlIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾ s'est établi à près de 1,0 milliard \$.
 - Le RAlI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ s'est considérablement amélioré pour un deuxième exercice d'affilée, et a dépassé notre prévision, augmentant de 57 % par rapport à l'exercice précédent, pour passer de 427 millions \$ à 672 millions \$.
 - La marge RAlI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de chacun des secteurs Transport, Avions d'affaires, et Aérostructures et Services d'ingénierie a été supérieure à 8 % ainsi qu'à la prévision.
 - Les solides résultats de Transport en 2017 ont dépassé les objectifs de performance sous-tendant l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Par conséquent, pour la période de douze mois ouverte à compter du 12 février 2018, le pourcentage de la participation de Bombardier, à la conversion des actions de la Caisse, sera augmenté de 2,5 %, passant de 70 % à 72,5 %. Tout dividende versé par BT Holdco à ses actionnaires pendant cette période sera distribué en fonction du pourcentage de la participation de chaque actionnaire, à la conversion, soit 72,5 % pour Bombardier et 27,5 % pour la Caisse. Ces ajustements entreront en vigueur une fois que les états financiers consolidés audités de BT Holdco seront dûment approuvés par son conseil d'administration.
 - L'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour 2017 s'est établie à 786 millions \$, meilleure que notre prévision révisée par plus de 200 millions \$, de sorte que nous affichions une situation de trésorerie⁽²⁾ de 3,1 milliards \$ à la fin de l'exercice.

- **NOUS AVONS POSITIONNÉ LA SOCIÉTÉ POUR GÉNÉRER DE LA CROISSANCE CONFORMÉMENT À NOTRE PLAN DE 2020 :**
 - Nous avons continué à développer le carnet de commandes de Transport à l'appui de notre objectif de revenus de 10 milliards \$ en 2020. Le carnet de commandes a augmenté de 14 % en 2017 pour atteindre 34,4 milliards \$, grâce à un ratio de nouvelles commandes sur revenus supérieur à 1,0 pour un quatrième exercice consécutif.
 - L'avion *Global 7000* est le principal facteur de croissance d'Avions d'affaires et de Bombardier sur lequel repose l'atteinte des objectifs de 2020. Son carnet de commandes prévoit des livraisons jusqu'en 2021.⁽³⁾ La certification du programme approche alors que les cinq FTV ont intégré le programme d'essais et cumulent plus de 1500 heures de vol. L'avion est en bonne voie d'être mis en service au second semestre de 2018.
 - En 2017, nous avons réalisé des investissements dans nos stocks, pour soutenir l'accélération de projets clés dans Transport, pour lancer la production de l'avion *Global 7000* et pour poursuivre l'accélération de la cadence de production des avions *C Series*. Ces investissements nous placent en bonne position pour accroître le nombre de livraisons de trains et d'avions en 2018 et au-delà.

- **NOUS AVONS CONCLU UN PARTENARIAT HISTORIQUE AVEC AIRBUS POUR DOUBLER LA VALEUR DU PROGRAMME C SERIES :**⁽³⁾
 - Nous prévoyons que notre alliance stratégique avec Airbus permettra de réaliser le plein potentiel du révolutionnaire avion *C Series*. Ce partenariat transformateur renforce le programme d'avions *C Series* et Bombardier dans son ensemble, et atténue les risques qui leur sont liés. Airbus apporte une organisation de vente, de marketing et d'approvisionnement complète et sa présence mondiale en matière de service à la clientèle.

⁽¹⁾ Les bénéfices sont fondés sur le RAlIA avant éléments spéciaux, le RAlI avant éléments spéciaux et la marge RAlI avant éléments spéciaux. Les flux de trésorerie sont fondés sur les flux de trésorerie disponibles. Ces mesures financières sont non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR, Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽²⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie. Après la clôture prévue du partenariat *C Series* avec Airbus, les actifs et passifs du programme d'avions *C Series* sont présentés dans les actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux, ainsi qu'à la Note 15 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés, pour plus de détails sur l'opération et le traitement comptable au 31 décembre 2017.

⁽³⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions contenues dans les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

- Nous allons de l'avant et faisons des progrès en vue d'obtenir l'approbation des organismes de réglementation pour le partenariat annoncé avec Airbus concernant les avions *C Series*. Nous nous attendons à obtenir toutes les approbations relatives au partenariat en 2018, et, dans l'intervalle, nous planifions les activités d'exploitation de la chaîne d'assemblage final américaine située à Mobile, en Alabama, tout en travaillant sur les autres volets de l'intégration conformément aux lois antitrust.
 - Le 26 janvier 2018, la Commission du commerce international des É.-U. a rejeté la tentative de Boeing de faire imposer des tarifs sur les avions *C Series*, libérant la voie pour nous permettre de soutenir Delta Air Lines Inc. cette année alors que nous travaillons à clore notre partenariat avec Airbus.
- **NOUS CONTINUONS DE NOUS CONCENTRER SUR LES PRINCIPALES PRIORITÉS QUI APPUIENT NOTRE TRANSFORMATION :**
 - Nous avons terminé l'année 2017 en pleine transformation opérationnelle et structurelle dans l'ensemble de nos secteurs d'activité. Les mesures prises incluent : des progrès significatifs dans la création de centres d'excellence en vente, en ingénierie et en fabrication à l'échelle du secteur Transport. Un accroissement supplémentaire de la marge devrait découler de l'exécution soutenue du plan, les deux tiers des initiatives de transformation devant être terminées avant la fin de l'exercice.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Énoncé prospectif. Se reporter aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions contenues dans les énoncés prospectifs et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

Le tableau ci-dessous résume les mesures clés et indicateurs connexes de rendement évalués uniquement de manière consolidée. Nos secteurs isolables utilisent de nombreuses autres mesures de rendement clés pour évaluer les principaux indicateurs. Voir les rubriques Mesures clés et indicateurs de rendement respectives de chaque secteur isolable pour plus de détails.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • RPA dilué et RPA ajusté,⁽¹⁾ comme mesures du rendement global.
LIQUIDITÉS	<ul style="list-style-type: none"> • Sources de financement disponibles à court terme,⁽²⁾ comme mesure de la suffisance des liquidités. • Flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾, comme mesure de la génération de liquidités.
STRUCTURE DU CAPITAL	<ul style="list-style-type: none"> • Ratio du RAII ajusté⁽¹⁾ sur les intérêts ajustés,⁽¹⁾ comme mesure de la couverture des intérêts. • Ratio de la dette ajustée⁽¹⁾ sur le RAIIA ajusté,⁽¹⁾ comme mesure de levier financier. • Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme, comme mesure du profil des échéances de la dette.

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

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

SOMMAIRE DES CINQ DERNIERS EXERCICES

Aux 31 décembre et pour les exercices clos à ces dates

	2017	2016	2015	2014	2013
Rentabilité					
Revenus	16 218 \$	16 339 \$	18 172 \$	20 111 \$	18 151 \$
RAII	246 \$	(58) \$	(4 838) \$	(566) \$	923 \$
Marge RAI	1,5 %	(0,4) %	(26,6) %	(2,8) %	5,1 %
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾⁽³⁾	672 \$	427 \$	554 \$	923 \$	893 \$
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾⁽³⁾	4,1 %	2,6 %	3,0 %	4,6 %	4,9 %
RAIIA ⁽¹⁾	611 \$	323 \$	(100) \$	1 117 \$	1 314 \$
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾⁽³⁾	993 \$	798 \$	992 \$	1 340 \$	1 284 \$
Résultat net	(553) \$	(981) \$	(5 340) \$	(1 246) \$	572 \$
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	63 \$	(268) \$	326 \$	648 \$	608 \$
RPA dilué (en dollars)	(0,25) \$	(0,48) \$	(2,58) \$	(0,74) \$	0,31 \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	0,03 \$	(0,15) \$	0,14 \$	0,35 \$	0,33 \$
Liquidités					
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 317 \$	1 201 \$	1 862 \$	1 964 \$	2 287 \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	531 \$	137 \$	20 \$	847 \$	1 380 \$
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(786) \$	(1 064) \$	(1 842) \$	(1 117) \$	(907) \$
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	4 225 \$	4 477 \$	4 014 \$	3 846 \$	4 837 \$
Structure du capital					
Ratio de couverture des intérêts ⁽⁴⁾	1,2	0,8	1,5	3,1	2,8
Ratio du levier financier ⁽⁴⁾	8,3	9,7	7,3	4,7	5,4
Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme (en années)	5,3	5,8	6,3	6,4	6,4

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

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

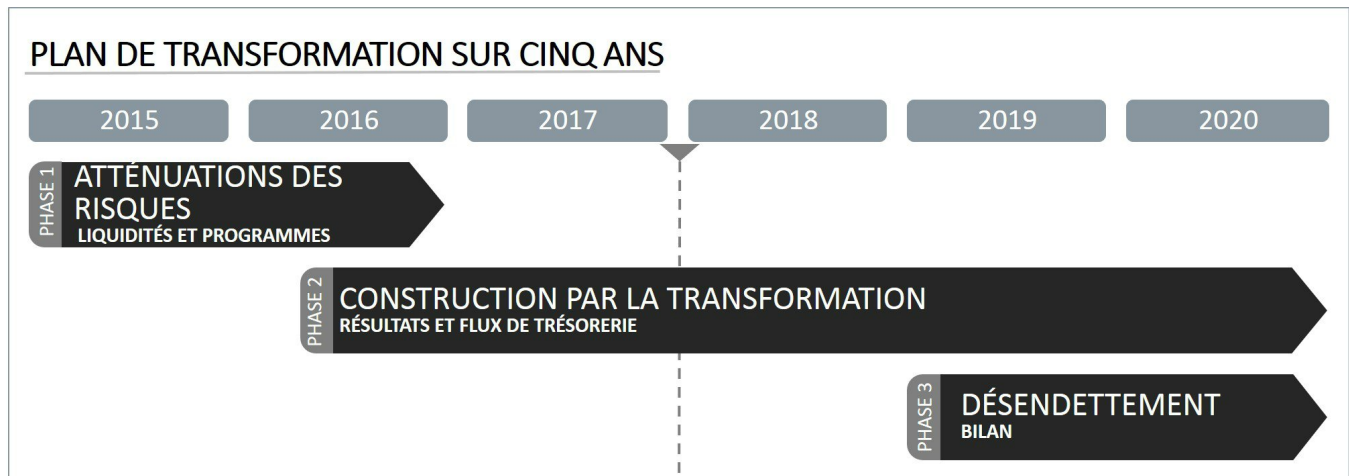
⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux comptabilisés en 2017 et 2016. En 2015, les éléments spéciaux avaient trait à une charge de dépréciation et autres charges de 3,2 milliards \$ par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec, à une charge de dépréciation et autres charges de 1,2 milliard \$ liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, à une augmentation de 353 millions \$ des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle liées aux avions régionaux par suite de modifications apportées aux hypothèses en raison de la conjoncture de marché difficile, à une charge de dépréciation de 243 millions \$ sur la partie résiduelle des coûts de développement du programme d'avions *CRJ1000* attribuable à l'absence de nouvelles commandes, à la radiation de frais différés de 194 millions \$ par suite de la restructuration d'ententes commerciales avec des clients, à un montant de 133 millions \$ engagé à la résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution avec des tiers afin d'accroître le nombre de canaux de vente directe, à la dépréciation nette de 106 millions \$ des actifs d'impôt différé, liés principalement à Transport, à une charge de dépréciation de 53 millions \$ sur la partie résiduelle de l'outillage des programmes aéronautiques de la gamme *Learjet*, à une charge de 50 millions \$ liée à une provision pour litige fiscal, à une perte de 22 millions \$ liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$ échéant en 2016 et à des charges de restructuration de 9 millions \$. En 2014, les éléments spéciaux avaient trait à une charge de dépréciation et autres charges de 1,4 milliard \$ liées à la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85* et à la dépréciation nette de 273 millions \$ d'actifs d'impôt différé à la suite de cette décision, à des charges de restructuration de 142 millions \$, à une perte de 43 millions \$ sur remboursement de dette à long terme et à un gain de 18 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, de la *Loi sur les impôts* du Québec, dont un montant de 8 millions \$ a été comptabilisé dans les revenus de financement. En 2013, les éléments spéciaux avaient trait à un gain de 43 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la taxe sur le capital dont un montant de 12 millions \$ a été comptabilisé dans les revenus de financement, à une dépréciation des stocks de 24 millions \$ et à un gain de 23 millions \$ sur la cession d'activités.

⁽⁴⁾ Se reporter aux rubriques Structure du capital et Mesures financières non conformes aux PCGR pour le calcul de ces ratios.

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Miser sur l'exécution pour atteindre les objectifs financiers de 2020

En cette fin d'exercice 2017, grâce à nos initiatives de transformation, Bombardier affiche un bilan impressionnant sur le plan de l'amélioration de sa performance financière, tandis que l'approche proactive et rigoureuse de la direction a permis de franchir des étapes clés des programmes et de positionner la Société en vue de la croissance jusqu'en 2020.⁽¹⁾



À l'aube de 2018, alors que nous parvenons à la moitié de notre plan de transformation sur cinq ans lancé en 2015, nous avons confiance que les éléments structurels maintenant en place nous permettront d'atteindre nos objectifs financiers de 2020. Ces éléments découlent d'initiatives axées sur la création de valeur provenant du portefeuille de produits et services de premier plan de la Société. Nous entamons 2018 avec un carnet de commandes solide dans nos secteurs d'activité en croissance et un plan clair d'accélération des projets de Transport et des programmes aéronautiques. Deux de ces initiatives sont la MES prévue de l'avion *Global 7000* et la clôture de notre entente de partenariat avec Airbus relatif au programme d'avions *C Series*, laquelle libérera le plein potentiel de cet avion révolutionnaire. Nos priorités pour les exercices à venir sont claires et nous nous concentrons désormais sur leur mise en œuvre.⁽¹⁾

PLAN D'ACTION CLAIR JUSQU'EN 2020

- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> LIVRER LE CARNET DE COMMANDES DE TRANSPORT | <input checked="" type="checkbox"/> ACCÉLÉRER LA CADENCE DE PRODUCTION DES AVIONS <i>C SERIES</i> |
| <input checked="" type="checkbox"/> COMMERCIALISER L'AVION <i>GLOBAL 7000</i> | <input checked="" type="checkbox"/> SOUTENIR L'ACCÉLÉRATION DES NOUVEAUX PROGRAMMES PAR AÉROSTRUCTURES |
| <input checked="" type="checkbox"/> ACCROÎTRE LES SERVICES APRÈS-VENTE D'AVIONS D'AFFAIRES | <input checked="" type="checkbox"/> POURSUIVRE LES INITIATIVES DE TRANSFORMATION À L'ÉCHELLE DU PORTEFEUILLE |
| <input checked="" type="checkbox"/> CONCLURE LE PARTENARIAT AVEC AIRBUS | |

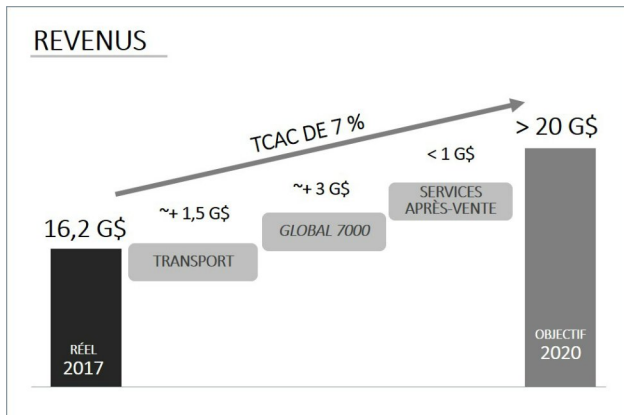
Revenus : augmentation de 4 milliards \$ jusqu'en 2020

Les revenus devraient dépasser les 20 milliards \$ d'ici 2020, augmentant à un TCAC d'environ 7 % par

rapport à ceux de 2017. Cette augmentation est surtout attribuable à la MES de l'avion *Global 7000* en 2018 et est mise en évidence par le solide carnet de commandes de l'avion, qui est complet jusqu'en 2021, et au carnet de commandes robuste et en

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs.

croissance de Transport, dont la valeur totalise à l'heure actuelle plus de 34 milliards \$. En outre, notre stratégie de services, y compris les services après-vente, laquelle tire parti des investissements récents visant à étendre notre présence et à mieux servir l'importante flotte en service de Bombardier d'environ 7000 avions et de plus de 100 000 voitures de trains à l'échelle mondiale, stimulera aussi la croissance des revenus.⁽¹⁾



Notre objectif de revenus pour 2020 tient compte du retrait du programme d'avions *C Series* du périmètre de consolidation après la clôture prévue du partenariat avec Airbus et de la prudence dont nous faisons preuve en ce qui a trait à la reprise du marché des avions d'affaires.⁽¹⁾

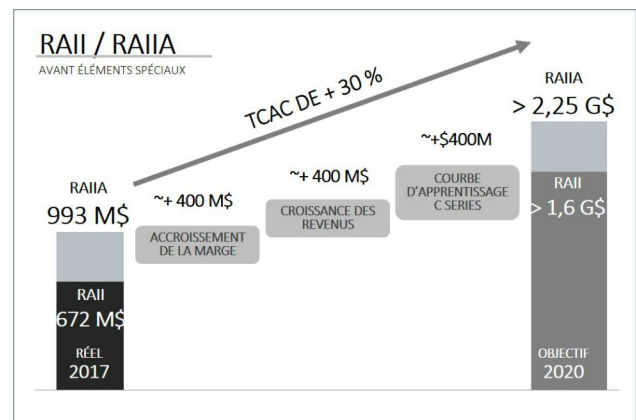
Rentabilité : Progression de plus du double du RAI et du RAIIA d'ici 2020⁽¹⁾

Nous visons à ce que nos bénéfices feront plus que doubler, nos objectifs de RAIIA avant éléments spéciaux⁽²⁾ passant de 1 milliard \$ à plus de 2,25 milliards \$ sur cette période de trois exercices. Cette tendance s'appuie sur les projets et les programmes mentionnés plus haut ainsi que sur l'exécution soutenue de nos initiatives de transformation. Parmi ces initiatives, mentionnons les efforts de restructuration déployés en 2016, qui se traduisent aujourd'hui par la création de centres d'excellence dans notre secteur Transport, et l'accent mis sur la réduction de la nomenclature des matières des fournisseurs et des coûts indirects.

Le retrait des pertes du programme d'avions *C Series* du périmètre de consolidation après la clôture prévue du partenariat avec Airbus devrait aussi contribuer à l'amélioration de nos indicateurs de rendement.⁽¹⁾⁽²⁾

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs.

⁽²⁾ Les objectifs de rentabilité sont fondés sur le RAIIA et le RAI avant éléments spéciaux et sur les marges RAIIA et RAI avant éléments spéciaux, qui sont, à l'instar des flux de trésorerie disponibles, des mesures non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs.



En atteignant ces objectifs, les marges RAIIA et RAI avant éléments spéciaux devraient dépasser respectivement 11 % et 8 % en 2020.⁽¹⁾⁽²⁾ Cette révision à la hausse de notre prévision de RAI alors que nous allons de l'avant avec notre plan de transformation reflète les progrès réalisés à ce jour, soit le fait que le RAI avant éléments spéciaux de 2017 était déjà supérieur à 8 % dans chacun de nos secteurs d'activité (à l'exclusion d'Avions commerciaux, étant donné que nous avons accéléré la cadence de production des avions *C Series*).

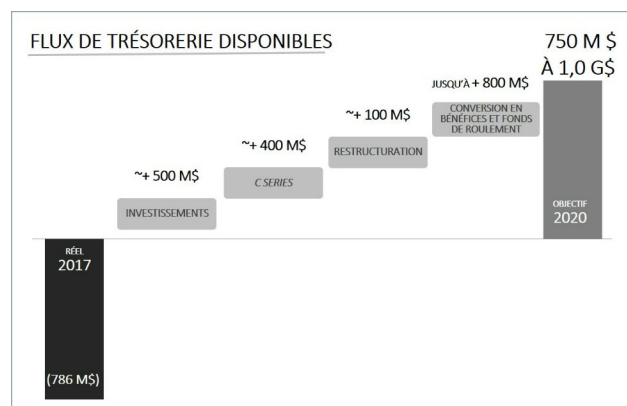
Flux de trésorerie disponibles : Atteinte du point d'inflexion et génération durable de liquidités

Au moment où nous approchons la fin du cycle d'investissement, nous continuons d'entrevoir clairement que nous pourrions atteindre notre objectif de générer durablement des liquidités de 750 millions \$ à 1 milliard \$ par exercice d'ici 2020.⁽¹⁾

Déjà en 2017, la génération de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ avant les investissements que nous avons faits dans la croissance des avions *C Series*, l'avion *Global 7000* et la restructuration dépasseraient 600 millions \$. Notre plan présume l'achèvement de ces investissements sur les 24 prochains mois, à l'appui du plan de flux de trésorerie de 2020.⁽¹⁾

Pour générer des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ positifs, notre stratégie comporte trois volets :
1) obtenir la certification de l'avion *Global 7000* en vue de le commercialiser au second semestre de 2018, réduisant nos investissements en capital annuels pour les ramener à un montant estimatif de

800 millions \$ par exercice d'ici 2020, soit près des niveaux d'amortissement; 2) atteindre le seuil de rentabilité du programme d'avions *C Series* à mesure qu'il approche de sa maturité, et que les conditions s'améliorent grâce au partenariat annoncé avec Airbus; et 3) réaliser nos investissements dans la restructuration qui continue de stimuler la croissance de la marge et de favoriser la conversion en bénéfices.⁽¹⁾



Le retour à la génération de flux de trésorerie disponibles appuiera la dernière phase de notre plan, soit de désendetter notre bilan pour créer une valeur solide pour les actionnaires.⁽¹⁾⁽²⁾

Une vision claire des objectifs des secteurs d'activité pour 2020

Du point de vue des secteurs d'activité, nous avons confirmé nos objectifs pour 2020 et, dans certains

cas, les avons bonifiés, mais nous les avons également ajustés pour tenir compte du retrait du programme d'avions *C Series* du périmètre de consolidation et du moment de la reprise du marché des biréacteurs d'affaires.⁽¹⁾

Nous continuons de cibler des revenus de plus de 10 milliards \$ pour notre secteur Transport en 2020, en nous fondant sur le carnet de commandes solide et le ratio de nouvelles commandes sur revenus supérieur à 1 sur les quatre derniers exercices. Nous avons accru notre prévision de marge RAI pour la faire passer de plus de 8 % à plus de 9 %, à la lumière des résultats récents et de la poursuite des mesures de restructuration.⁽¹⁾

La croissance des revenus de notre secteur Avions d'affaires est toujours prévue et les revenus actuels de 5 milliards \$ devraient atteindre plus de 8,5 milliards \$ en 2020, stimulés par la MES du biréacteur d'affaires *Global 7000* et par les services après-vente, tandis que la marge devrait continuer de suivre une tendance à la hausse, pour se situer entre 8 % et 10 %.⁽¹⁾

Nos projections de résultats pour Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie sont ajustées pour refléter le retrait du programme d'avions *C Series* du périmètre de consolidation et la plus grande prudence en matière de production des avions *CRJ Series* et *Q400*, tout en conservant les objectifs de rentabilité.⁽¹⁾

OBJECTIFS POUR 2020				
	TRANSPORT	AVIONS D'AFFAIRES	AVIONS COMMERCIAUX	AÉROSTRUCTURES
REVENUS	> 10 G\$	> 8,5 G\$	~ 5,0 G\$ Y compris C.SERIES ~ 1,5 G\$ <i>Retrait du C Series du périmètre de consolidation</i>	> 2,25 G\$
MARGE RAI <small>AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX</small>	> 9 %	De 8 % à 10 %	RENTABLE	De 9 % à 11 %

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs ci-après pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les objectifs. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs.

⁽²⁾ Les objectifs de rentabilité sont fondés sur le RAI et le RAI avant éléments spéciaux et sur les marges RAI et RAI avant éléments spéciaux, qui sont, à l'instar des flux de trésorerie disponibles, des mesures non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs.

Énoncés prospectifs :

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

Tous les secteurs

- l'exécution normale et la livraison des commandes fermes et des projets figurant dans le carnet de commandes;
- notre capacité d'exécuter et de réaliser des initiatives visant l'amélioration du modèle d'affaires;
- la capacité de comprendre les besoins des clients et d'offrir un portefeuille de produits et de services permettant de stimuler la demande sur le marché et d'obtenir des commandes stratégiques clés;
- la mise en œuvre et l'exécution continues des stratégies de croissance, y compris les activités de services après-vente;
- la mise en œuvre et l'exécution soutenues des principales mesures prévues afin d'améliorer la conversion des revenus en bénéfices et en flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ accrus, grâce à l'amélioration des coûts d'approvisionnement, du contrôle des dépenses et de l'efficacité de la main-d'œuvre;
- l'atteinte des cibles du plan de transformation, en mettant en œuvre des restructurations et d'autres mesures visant la structure des coûts directs et indirects et en se concentrant sur la réduction durable des coûts et les améliorations opérationnelles, tout en réduisant l'utilisation du fonds de roulement;
- le fait de pouvoir tirer parti de la capacité de fabrication mondiale et de partager les pratiques exemplaires et la technologie à l'échelle des installations de production et de tirer parti d'emplacements géographiques à moindres coûts et d'économies émergentes;
- la capacité du bassin de fournisseurs de soutenir le développement de produits, les cadences de production prévues et l'exécution des projets;
- la capacité de repérer et de conclure d'autres partenariats et initiatives de partage des risques;
- l'efficacité des mesures de déploiement rigoureuses du capital à l'égard des nouveaux programmes et produits afin de stimuler la croissance des revenus;
- la capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour mettre en œuvre la stratégie de développement des projets et d'exécution des produits;
- le maintien du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale;
- la stabilité des taux de change; et
- la capacité de disposer de liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le plan stratégique, de respecter les clauses financières restrictives, de rembourser la dette à long terme ou de refinancer les facilités bancaires et de renégocier les échéances à compter de 2020.

⁽¹⁾ Se reporter aussi à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

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

Secteurs aéronautiques

- l'ajustement des cadences de production en fonction de la demande du marché;
- un volume similaire de livraisons d'avions;
- la capacité d'accélérer la cadence de production et les livraisons de nouveaux programmes, particulièrement les avions *C Series* et incluant l'amélioration de la courbe d'apprentissage, et de respecter les dates de MES du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*;
- notre capacité à renforcer notre position sur le marché et notre proposition de valeur en ce qui concerne les avions *CRJ Series* et *Q400*;
- le maintien de notre capacité de saisir et de remporter des campagnes et des projets d'après les prévisions du marché⁽¹⁾, donnant lieu aux nouvelles commandes futures estimées;
- la réduction des investissements et des dépenses de développement à des niveaux normalisés correspondant à l'amortissement d'ici 2020;
- le respect de toutes les conditions de la clôture et la réalisation de l'opération avec Airbus dans le délai prévu, y compris la réception des approbations des organismes de réglementation (y compris à l'égard des lois antitrust) et d'autres approbations;⁽²⁾
- le respect et l'exécution par chacune des parties de ses obligations aux termes de l'accord relatif à l'opération avec Airbus et aux accords commerciaux futurs et l'absence d'inefficacités importantes et d'autres problèmes connexes;
- la réalisation des avantages et des synergies prévues de l'opération avec Airbus selon l'échéancier prévu;
- notre capacité à maintenir notre plan de financement actuel de la SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie et le caractère adéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projet; et
- l'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles.

Transport

- la conversion des revenus et l'achèvement progressif de nos contrats antérieurs;
- un niveau soutenu de dépenses du secteur public;
- la réalisation des appels d'offres à venir et notre capacité à les remporter d'après les prévisions du marché,⁽³⁾ donnant lieu aux nouvelles commandes futures estimées; et
- la mise en œuvre et l'exécution réussies des stratégies de croissance, y compris l'application du concept de chaîne de valeur et la création d'écosystèmes, la spécialisation des sites et la création de centres d'excellence en ingénierie, et l'évolution de la composition des revenus générés par un plus grand nombre de contrats dans le secteur de la signalisation et des systèmes de même que dans le secteur de l'exploitation et de la maintenance.

Pour une analyse des facteurs de risque importants associés à l'information prospective, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres.

⁽¹⁾ Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché de la rubrique Industrie et conjoncture économique des secteurs aéronautiques.

⁽²⁾ Les prévisions pour 2018 reposent sur la poursuite de la consolidation du programme *C Series* pour l'exercice 2018 au complet. À la suite de la clôture prévue de son partenariat *C Series* avec Airbus, Bombardier retirera le programme *C Series* de son périmètre de consolidation. Si la clôture du partenariat *C Series* intervenait avant la fin de 2018, ce retrait du périmètre de consolidation du programme *C Series* par Bombardier aura une incidence sur nos résultats et les prévisions présentés.

⁽³⁾ Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché de la rubrique Industrie et conjoncture économique du secteur Transport.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Nous avons respecté ou dépassé l'ensemble de nos prévisions révisées pour 2017

		Prévisions initiales pour 2017	Prévisions révisées pour 2017	Ce que nous avons fait en 2017	Ce qui s'en vient pour 2018 ⁽¹⁾
CONSOLIDÉES	Revenus	Compte non tenu de l'incidence des taux de change, les revenus de 2017 devraient être plus élevés qu'en 2016, avec une croissance de quelques points de pourcentage	~ 16,3 milliards \$	16,2 milliards \$	17,0 milliards \$ à 17,5 milliards \$
	RAIIA avant éléments spéciaux	s. o.	s. o.	1,0 milliard \$	1,15 milliard \$ à 1,25 milliard \$
	RAII avant éléments spéciaux	530 millions \$ à 630 millions \$	≥ 630 millions \$	672 millions \$	800 millions \$ à 900 millions \$
	Flux de trésorerie disponibles	Utilisation de 750 millions \$ à 1,0 milliard \$	Utilisation ~ 1,0 milliard \$	Utilisation de 786 millions \$	Neutres ± 150 millions \$
AVIONS D'AFFAIRES	Revenus	~ 5,0 milliards \$	Aucun changement	5,0 milliards \$	≥ 5,0 milliards \$
	Marge RAII avant éléments spéciaux	~ 7,5 %	~ 8,0 %	8,4 %	≥ 8,0 %
	Livraisons (en unités)	~135	Aucun changement	140	~ 135
AVIONS COMMERCIAUX	Revenus	~ 2,9 milliards \$	~ 2,5 milliards \$	2,4 milliards \$	~ 2,7 milliards \$
	RAII avant éléments spéciaux	~ (400 millions \$)	Aucun changement	(377 millions \$)	~ (350 millions \$)
	Livraisons (en unités)	80 à 85	~ 70 à 75, y compris ~ 20 à 22 C Series	73, y compris 17 C Series et 56 CRJ et Q400	~ 75, y compris ~ 40 C Series et ~ 35 CRJ et Q400
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	Revenus	~ 1,7 milliard \$	Aucun changement	1,6 milliard \$	~ 2,0 milliards \$
	Marge RAII avant éléments spéciaux	> 8,5 %	~ 8,0 %	10,0 %	> 8,5 %
TRANSPORT	Revenus	~ 8,5 milliards \$	Aucun changement	8,5 milliards \$	~ 9,0 milliards \$
	Marge RAII avant éléments spéciaux	~ 7,5 %	~ 8,0 %	8,4 %	> 8,5 %

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire et aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions. Les objectifs de rentabilité sont fondés sur le RAIIA avant éléments spéciaux, le RAII avant éléments spéciaux ou la marge RAII avant éléments spéciaux, qui sont, à l'instar des flux de trésorerie disponibles (utilisation des flux de trésorerie disponibles), des mesures non conformes aux PCGR. Les flux de trésorerie disponibles (utilisation des flux de trésorerie disponibles) comprennent les flux de trésorerie liés aux éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs et aux rubriques Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable, pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2017. Les prévisions pour 2018 tiennent compte de l'adoption de l'IFRS 9, *Instruments financiers*, et de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Les prévisions pour 2018 reposent sur la poursuite de la consolidation du programme C Series pour l'exercice 2018 au complet. À la suite de la clôture prévue du partenariat C Series avec Airbus, nous retirerons le programme C Series de notre périmètre de consolidation. Si la clôture du partenariat C Series avec Airbus intervenait avant la fin de 2018, ce retrait du périmètre de consolidation du programme C Series aura une incidence sur nos résultats et nos prévisions.

La marge RAI avant éléments spéciaux négative d'Avions commerciaux découle principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions *C Series*. Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avions engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement tandis que le prix de vente des premières unités est habituellement moins élevé.

La prévision de revenus pour Aérostructures et Services d'ingénierie devrait provenir principalement de contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.

La prévision de revenus de Transport est fondée sur l'hypothèse que les taux de change demeureront stables.

Prévisions pour 2017

CONSOLIDÉES⁽¹⁾

Au deuxième trimestre de 2017, nous avons resserré notre prévision de RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ à la partie supérieure de la fourchette, soit de 580 millions \$ à 630 millions \$, en regard de 530 millions \$ à 630 millions \$ auparavant.

Au troisième trimestre de 2017, nous avons révisé nos prévisions de revenus et d'utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ sur une base consolidée pour l'exercice à environ respectivement 16,3 milliards \$ et 1,0 milliard \$, près de la partie inférieure de la fourchette de nos prévisions antérieures. Cette mise à jour tient compte du nombre moins élevé de livraisons d'avions *C Series* en raison du retard de livraison de moteurs accusé par Pratt & Whitney. Nous avons également accru notre prévision de RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ sur une base consolidée pour l'établir à 630 millions \$ ou plus, soit dans la partie supérieure de la fourchette de notre prévision précédente. Cette mise à jour reflète l'amélioration de notre performance financière.

AVIONS D'AFFAIRES⁽¹⁾

Au deuxième trimestre de 2017, nous avons révisé à la hausse notre prévision de marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'Avions d'affaires pour l'exercice 2017, pour la faire passer à environ 8,0 %, en raison essentiellement du solide rendement enregistré au premier semestre de l'exercice.

AVIONS COMMERCIAUX⁽¹⁾

Au troisième trimestre de 2017, nous avons révisé les prévisions de revenus et de livraisons d'Avions commerciaux, compte tenu des nouveaux retards de livraison des moteurs des avions *C Series* par Pratt & Whitney. De plus, certains moteurs destinés initialement aux avions de série au quatrième trimestre ont plutôt servi à répondre aux besoins en moteurs de rechange des clients *C Series* actuels. Par conséquent, nous avons révisé notre prévision de revenus pour la fixer à environ 2,5 milliards \$, notre prévision de livraisons à environ 70 à 75 livraisons, dont environ 20 à 22 livraisons d'avions *C Series*, sans toutefois réviser la prévision de RAI négatif avant éléments spéciaux d'Avions commerciaux.⁽²⁾

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE⁽¹⁾

Au deuxième trimestre de 2017, nous avons révisé la prévision de la marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'exercice 2017 complet à environ 8,0 %, en raison essentiellement de la performance enregistrée au premier semestre de l'exercice.

TRANSPORT⁽¹⁾

Au deuxième trimestre de 2017, nous avons augmenté notre prévision de marge RAI avant éléments spéciaux,⁽²⁾ pour la faire passer à environ 8,0 % pour l'exercice, en raison principalement de la performance enregistrée au premier semestre de l'exercice, laquelle découlait de la robuste exécution de projet.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire ainsi qu'aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

⁽²⁾ Les prévisions de rentabilité sont fondées sur le RAI avant éléments spéciaux, le RAI avant éléments spéciaux ou la marge RAI avant éléments spéciaux, qui sont, à l'instar des flux de trésorerie disponibles (utilisation des flux de trésorerie disponibles), des mesures non conformes aux PCGR. Les flux de trésorerie disponibles (utilisation des flux de trésorerie disponibles) comprennent les flux de trésorerie liés aux éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs et aux rubriques Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement, ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable, pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2017.

Notre stratégie pour réaliser les prévisions pour 2018⁽¹⁾

Après une période d'investissement intensif dans le développement des produits, nous prévoyons que les revenus augmenteront dans tous nos secteurs isolables en 2018. En ce qui concerne l'aéronautique, l'augmentation des revenus devrait provenir de l'accélération des livraisons des avions *C Series* et de la mise en service prévue de l'avion *Global 7000*, ainsi que des activités de services après-vente. Dans Transport, notre carnet de commandes est solide et comprend des projets importants prêts à être livrés en 2018.

Les marges devraient s'améliorer en raison de la structure de coûts moindre attribuable aux initiatives de transformation, combinée à la diminution des coûts liés à la courbe d'apprentissage, alors que la cadence de production des avions *C Series* s'accélère. Des flux de trésorerie disponibles devraient être générés à partir du second semestre de 2018, au fur et à mesure de l'intensification de la livraison des projets de trains, de l'accélération de la cadence de production des avions *C Series* et de la MES de l'avion *Global 7000*.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la section Sommaire ainsi qu'aux hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

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

Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. Les énoncés prospectifs sont présentés dans le but d'assister les investisseurs et autres dans la compréhension de certains éléments clés de nos objectifs, priorités stratégiques, attentes et plans actuels, ainsi que pour leur permettre d'avoir une meilleure compréhension de nos activités et de l'environnement dans lequel nous prévoyons exercer nos activités. Le lecteur est prévenu que de telles informations pourraient ne pas convenir à d'autres fins.

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport relativement à l'opération avec Airbus décrite aux présentes comprennent les hypothèses importantes suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture et la réalisation de l'opération dans les délais prévus, y compris la réception des approbations des organismes de réglementation (y compris à l'égard des lois antitrust) et des autres approbations; le respect et l'exécution par chacune des parties de ses obligations aux termes de l'accord relatif à l'opération et aux accords commerciaux futurs et l'absence d'inefficacités importantes et d'autres problèmes connexes; la réalisation des avantages et des synergies prévues de l'opération selon l'échéancier prévu; notre capacité à maintenir notre plan de financement actuel de la SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère adéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet; et l'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir la rubrique Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable.

En ce qui a trait spécifiquement à l'opération avec Airbus faisant l'objet des présentes, certains facteurs, qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs, comprennent ce qui suit, sans s'y limiter : les risques associés à la non-réception des approbations des organismes de réglementation (y compris à l'égard des lois antitrust) ou d'autres approbations ou au retard dans la réception de celles-ci ou au non-respect des conditions rattachées à la réalisation de l'opération ou au retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien l'opération; les changements touchant les modalités de l'opération; le défaut de l'une des parties de respecter et d'exécuter ses obligations aux termes de l'accord relatif à l'opération et aux accords commerciaux futurs et/ou des inefficacités importantes et d'autres problèmes connexes; l'incidence de l'annonce de l'opération sur nos relations avec les tiers, notamment les contreparties commerciales, les employés et les concurrents, ainsi que sur les relations

stratégiques, les résultats d'exploitation et les entreprises en général; la non-réalisation des avantages ou des synergies prévus de l'opération ou le fait qu'ils ne soient pas réalisés selon l'échéancier prévu; notre capacité à maintenir notre plan de financement actuel de la SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère inadéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet. Parmi les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés au Brexit, à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale (y compris les modifications potentielles à l'Accord de libre-échange nord-américain actuel entre le Canada, les É.-U. et le Mexique qui fait l'objet de discussions, ou son abrogation); à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou catastrophes naturelles), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie et notre plan de transformation; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs; aux ressources humaines; à la fiabilité des systèmes informatiques; à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide du financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. En outre, rien ne garantit que l'opération proposée avec Airbus se concrétisera ni que les avantages stratégiques prévus et les synergies attendues sur le plan de l'exploitation, de la concurrence et des coûts seront réalisés en totalité ou en partie, voire qu'ils se réaliseront. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous n'ions 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.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus	4 715 \$	4 380 \$	16 218 \$	16 339 \$
Coût des ventes	4 084	3 942	14 276	14 622
Marge brute	631	438	1 942	1 717
Charges de vente et d'administration	331	287	1 194	1 133
R et D	81	95	240	287
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(36)	(65)	(175)	(126)
Autres charges (revenus)	40	17	11	(4)
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	215	104	672	427
Éléments spéciaux	66	30	426	485
RAII	149	74	246	(58)
Charges de financement	273	281	778	819
Revenus de financement	(23)	(49)	(56)	(70)
RAI	(101)	(158)	(476)	(807)
Impôts sur le résultat	8	101	77	174
Résultat net	(109) \$	(259) \$	(553) \$	(981) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(108) \$	(251) \$	(516) \$	(1 022) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(1) \$	(8) \$	(37) \$	41 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,05) \$	(0,12) \$	(0,25) \$	(0,48) \$
En pourcentage des revenus totaux				
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	4,6 %	2,4 %	4,1 %	2,6 %
RAII	3,2 %	1,7 %	1,5 %	(0,4) %

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

Calcul du RPA dilué

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Résultat net attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.	(108) \$	(251) \$	(516) \$	(1 022) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(8)	(14)	(27)	(32)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(116) \$	(265) \$	(543) \$	(1 054) \$
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 194 868	2 194 304	2 195 379	2 212 547
RPA dilué (en dollars)	(0,05) \$	(0,12) \$	(0,25) \$	(0,48) \$

Calcul du RPA ajusté

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Résultat net ajusté	51 \$	(141) \$	63 \$	(268)
Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle	1	8	37	(41)
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(8)	(14)	(27)	(32)
Incidence dilutive de l'option de conversion de la Caisse	(2)	—	—	—
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.	42 \$	(147) \$	73 \$	(341) \$
Nombre moyen pondéré ajusté dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 311 057	2 194 304	2 264 722	2 212 547
RPA ajusté (en dollars)⁽¹⁾	0,02 \$	(0,07) \$	0,03 \$	(0,15) \$

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
RAIIA	244 \$	183 \$	611 \$	323 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	304 \$	203 \$	993 \$	798 \$
Résultat net ajusté	51 \$	(141) \$	63 \$	(268) \$

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

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus				
Avions d'affaires	1 473 \$	1 651 \$	4 961 \$	5 741 \$
Avions commerciaux	677	699	2 382	2 617
Aérostructures et Services d'ingénierie	413	319	1 570	1 549
Transport	2 493	1 948	8 525	7 574
Siège social et élimination	(341)	(237)	(1 220)	(1 142)
	4 715 \$	4 380 \$	16 218 \$	16 339 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾				
Avions d'affaires	120 \$	100 \$	416 \$	369 \$
Avions commerciaux	(142)	(141)	(377)	(417)
Aérostructures et Services d'ingénierie	63	30	157	124
Transport	217	181	712	560
Siège social et élimination	(43)	(66)	(236)	(209)
	215 \$	104 \$	672 \$	427 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	(9) \$	1 \$	25 \$	(108) \$
Avions commerciaux	5	3	8	486
Aérostructures et Services d'ingénierie	13	6	7	(4)
Transport	11	20	295	164
Siège social et élimination	46	—	91	(53)
	66 \$	30 \$	426 \$	485 \$
RAII				
Avions d'affaires	129 \$	99 \$	391 \$	477 \$
Avions commerciaux	(147)	(144)	(385)	(903)
Aérostructures et Services d'ingénierie	50	24	150	128
Transport	206	161	417	396
Siège social et élimination	(89)	(66)	(327)	(156)
	149 \$	74 \$	246 \$	(58) \$

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

Analyse des résultats consolidés

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

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2017	2016	2017	2016
Charges de restructuration	1	37 \$	35 \$	285 \$	215 \$
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts	2	46	—	91	—
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	3	—	—	43	—
Renégociation d'une entente commerciale	4	—	—	35	—
Reprise des provisions liées à l'annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	5	(17)	(5)	(28)	(59)
Perte sur remboursement de dette à long terme	6	23	86	23	86
Litige fiscal	7	—	—	11	40
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i>	8	—	—	—	492
Coûts de transaction	9	—	—	—	8
Obligation au titre des avantages de retraite	10	—	—	—	(139)
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport	11	—	—	—	(38)
Incidences fiscales des éléments spéciaux		(6)	(1)	(15)	(20)
		83 \$	115 \$	445 \$	585 \$
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAII		66 \$	30 \$	426 \$	485 \$
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme	6	23	86	23	86
Charges de financement – charge d'intérêts liée à un litige fiscal	7	—	—	11	26
Charges de financement – coûts de transaction	9	—	—	—	8
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux		(6)	(1)	(15)	(20)
		83 \$	115 \$	445 \$	585 \$

1. Pour l'exercice 2017, représente des indemnités de départ de 253 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 6 millions \$, et une charge de dépréciation des immobilisations corporelles de 38 millions \$, ces éléments étant liés aux mesures de restructuration annoncées antérieurement. Pour l'exercice 2016, représente des indemnités de départ de 227 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 22 millions \$, et une charge de dépréciation des immobilisations corporelles de 10 millions \$ toutes liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
2. Au cours de l'exercice 2017, à la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, nous avons comptabilisé une dépréciation des stocks de 22 millions \$, des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 6 millions \$ et une provision pour pertes relatives aux contrats de 63 millions \$, dont un montant de 46 millions \$ a été comptabilisé au quatrième trimestre de 2017. *Primove* offre des solutions de mobilité électrique pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route.
3. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 43 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2017 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport.
4. Une provision a été constituée pour l'exercice 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.
5. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 28 millions \$ pour l'exercice 2017, dont un montant de 17 millions \$ a été comptabilisé au quatrième trimestre (59 millions \$ pour l'exercice 2016, y compris un montant de 5 millions de dollars pour le quatrième trimestre). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.
6. Pour l'exercice 2017, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 600 millions \$ échéant en 2019. Pour l'exercice 2016, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 650 millions \$ et 750 millions \$ échéant en 2018.
7. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.
8. Représente la provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016.
9. Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco.
10. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 139 millions \$ a été reprise au deuxième trimestre de 2016.
11. Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille afin de faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 250 millions \$ et 722 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017, comparativement à 232 millions \$ et 749 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 18 millions \$ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- une perte nette plus élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (52 millions \$);
- une hausse des charges nettes de financement découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (17 millions \$); et
- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (13 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une diminution des pertes sur remboursement de dette à long terme⁽¹⁾ (63 millions \$), comptabilisées comme des éléments spéciaux.

La diminution de 27 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- une diminution des pertes sur remboursement de dette à long terme⁽¹⁾ (63 millions \$), comptabilisées comme des éléments spéciaux;
- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (61 millions \$); et
- une diminution de la charge d'intérêt liée à une provision pour litige fiscal (15 millions \$), comptabilisée comme un élément spécial.

En partie contrebalancées par :

- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (51 millions \$);
- une perte nette plus élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (22 millions \$);
- une hausse de la charge de désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite (12 millions \$);
- une hausse des charges nettes de financement découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (10 millions \$); et
- une hausse de la désactualisation des provisions (7 millions \$).

⁽¹⁾ Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 600 millions \$ échéant en 2019. Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 650 millions \$ et 750 millions \$ échéant en 2018.

Impôts sur le résultat

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017, les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de (7,9) % et (16,2) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada.

Pour le quatrième trimestre, les taux d'imposition effectifs négatifs découlent surtout :

- de l'incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur, principalement aux É.-U.; et
- des différences permanentes et autres.

En partie contrebalancées par :

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les taux d'imposition effectifs négatifs découlent surtout :

- de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires;
- de l'incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur, principalement aux É.-U.; et
- des différences permanentes.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016, les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de (63,9) % et (21,6) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016, les taux d'imposition effectifs négatifs découlaient surtout :

- de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires; et
- de la dépréciation des actifs d'impôt différé.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 2,2 milliards \$ pour l'exercice⁽¹⁾, compte tenu d'une incidence positive des taux de change de 668 millions \$. L'augmentation de 1,5 milliard \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- une augmentation de 1,1 milliard \$ des stocks bruts, principalement dans Transport, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie, contrebalancée en partie par une diminution dans Avions d'affaires; et
- une hausse de 1,0 milliard \$ de l'outillage des programmes aéronautiques principalement attribuable au programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*.

En partie contrebalancées par :

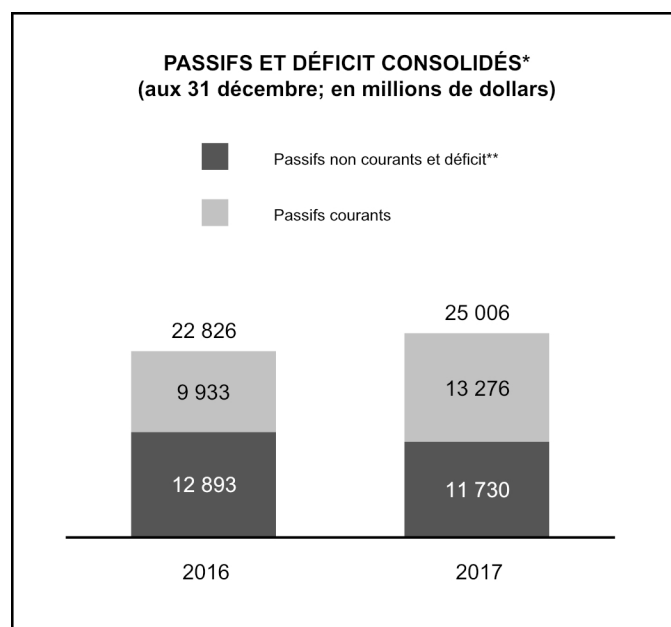
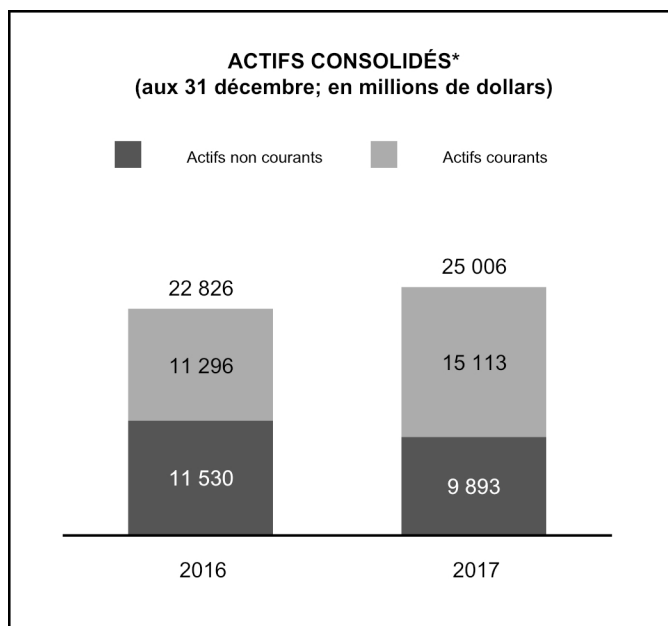
- une diminution de 361 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Utilisation des flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails; et
- une augmentation de 293 millions \$ des avances et facturations progressives liées à Transport.

Le total des passifs et des capitaux propres a augmenté de 2,2 milliards \$⁽¹⁾ au cours de l'exercice, compte tenu d'une incidence des taux de change de 668 millions \$. L'augmentation de 1,5 milliard \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- une augmentation de 1,0 milliard \$ des fournisseurs et autres créiteurs, principalement dans Transport et Avions d'affaires;
- une hausse de 337 millions \$ de la dette à long terme; et
- une augmentation de 338 millions \$ des avances et des facturations progressives reçues en excédent des stocks de contrats à long terme liées à Transport.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 312 millions \$ des avances sur programmes aéronautiques principalement dans Avions d'affaires.



* Le total des actifs et le total des passifs présentés dans les graphiques ci-dessus au 31 décembre 2017 comprennent des montants de respectivement 4,2 milliards \$ et de 2,5 milliards \$ liés au programme d'avions *C Series*, qui sont présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux et à la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés, pour des détails sur l'opération et sur le traitement comptable au 31 décembre 2017.

** Comprend un déficit de 3,7 milliards \$ au 31 décembre 2017 et de 3,5 milliards \$ au 31 décembre 2016.

⁽¹⁾ Aux fins des explications fournies dans cette section sur la situation financière consolidée, les actifs et passifs comprennent les actifs et passifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de la SCACS.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾⁽²⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Résultat net	(109) \$	(259) \$	(553) \$	(981) \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	89	99	314	371
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	6	10	51	10
Impôts sur le résultat différés	(6)	121	34	31
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(36)	(65)	(175)	(126)
Perte sur remboursement de dette à long terme	23	86	23	86
Autres	5	—	7	3
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	25	31	55	141
Variation nette des soldes hors caisse	1 240	800	775	602
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	1 237	823	531	137
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(365)	(327)	(1 317)	(1 201)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾	872	496	(786)	(1 064)
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	(187)	(139)	(619)	(651)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés⁽¹⁾	1 059 \$	635 \$	(167) \$	(413) \$

L'amélioration de 376 millions \$ des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- un écart positif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (440 millions \$) (voir l'explication ci-après).

En partie contrebalancé par :

- une hausse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (38 millions \$).

L'amélioration de 278 millions \$ de l'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour l'exercice est attribuable essentiellement à :

- une perte nette avant les éléments sans effet de trésorerie moins importante (307 millions \$) attribuable essentiellement à la hausse du RAIIA avant éléments spéciaux⁽³⁾ et à la baisse des éléments spéciaux⁽³⁾; et
- un écart positif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (173 millions \$) (voir l'explication ci-après).

En partie contrebalancés par :

- une hausse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (116 millions \$); et
- une diminution des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (86 millions \$).

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

⁽²⁾ Aux fins des explications fournies dans cette section sur les flux de trésorerie disponibles, les actifs et passifs comprennent les actifs et passifs reclassés comme actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la Note 28 - Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de la SCACS.

⁽³⁾ Éléments spéciaux présentés dans le RAI, compte non tenu des charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles. Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux. Se reporter également au tableau Rapprochement du RAIIA avant éléments spéciaux et du RAIIA par rapport au RAI à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR.

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2017, les entrées de fonds de 1,2 milliard \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des fournisseurs et autres créiteurs liés principalement à Transport et à Avions d'affaires;
- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à de nouvelles commandes et à des contrats existants;
- une diminution des stocks bruts de Transport par suite des livraisons, contrebalancée en partie par l'accélération de la cadence de production;
- une diminution des stocks des programmes aéronautiques, principalement dans Avions d'affaires, contrebalancée en partie par une augmentation dans Aérostructures et Services d'ingénierie, par suite surtout de l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7000*, et dans Avions commerciaux, du fait principalement de l'accélération de la cadence de production des avions *C Series*, contrebalancée en partie par une diminution des biturbopropulseurs et des biréacteurs régionaux; et
- une hausse des autres passifs de Transport, liée principalement aux taxes de vente.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires.

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2016, les entrées de fonds de 800 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- une baisse des stocks, notamment les stocks de programmes aéronautiques d'Avions d'affaires dans les catégories d'avions intermédiaires et de grande taille et une diminution des stocks de Transport à la suite des livraisons, contrebalancée en partie par l'accélération de la cadence de production.

En partie contrebalancée par :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires, surtout dans les catégories d'avions intermédiaires et de grande taille, contrebalancée en partie par une augmentation des avances sur programmes aéronautiques d'Avions commerciaux dans toutes les catégories d'avions.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2017, les entrées de fonds de 775 millions \$ s'expliquent surtout par :

- une augmentation des fournisseurs et autres créiteurs liés principalement à Transport et à Avions d'affaires;
- une augmentation des avances et des facturations progressives de Transport liées à de nouvelles commandes et à des contrats existants;
- une diminution des créances clients et autres débiteurs de Transport; et
- une hausse des autres passifs de Transport, liée principalement aux taxes de vente.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires; et
- une augmentation des stocks des programmes aéronautiques, principalement dans Avions commerciaux, en raison surtout de l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series* et dans Aérostructures et Services d'ingénierie, par suite de l'accélération de la cadence de production des avions *Global 7000* et *C Series*, contrebalancée en partie par une diminution des stocks d'Avions d'affaires.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2016, les entrées de fonds de 602 millions \$ s'expliquent surtout par :

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

En partie contrebalancées par :

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

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

Sources de financement disponibles à court terme

Nous surveillons continuellement notre niveau des liquidités, y compris les sources de financement disponibles à court terme et les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, pour répondre aux besoins prévus, y compris soutenir les initiatives de développement de produits et assurer la souplesse financière. Pour évaluer nos besoins de liquidités, nous tenons compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, du profil des échéances de la dette à long terme, du financement des programmes de développement de produits, de l'importance des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, de la conjoncture économique et de l'accès aux marchés financiers. Nous utilisons des analyses de scénarios pour soumettre nos prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité.

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Solde au début de la période/de l'exercice	1 835 \$	3 392 \$	3 384 \$	2 720 \$
Produit net de l'émission de dette à long terme	988	1 366	988	1 367
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽¹⁾	872	496	(786)	(1 064)
Remboursements de dette à long terme	(627)	(1 510)	(651)	(1 566)
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	(36)	(33)	(89)	(77)
Incidence des fluctuations des taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(13)	(153)	34	(252)
Dividendes versés sur actions privilégiées	(3)	(4)	(18)	(17)
Produit net de la vente de participations minoritaires dans des filiales	—	(1)	—	2 418
Achat d'actions classe B à droits de vote limités détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI	—	—	—	(43)
Variation nette des emprunts à court terme	(167)	(84)	—	—
Autres	208	(85)	195	(102)
Solde à la fin de la période/de l'exercice	3 057 \$	3 384 \$	3 057 \$	3 384 \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	69	—	69	—
Solde à la fin de la période/de l'exercice	2 988 \$	3 384 \$	2 988 \$	3 384 \$

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

⁽²⁾ Après la clôture anticipée du partenariat stratégique *C Series* avec Airbus, les actifs et passifs du programme d'avions *C Series* sont présentés dans les actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux, ainsi qu'à la Note 15 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés, pour plus de détails sur l'opération et le traitement comptable au 31 décembre 2017.

Sources de financement disponibles à court terme

	31 décembre 2017	Aux 31 décembre 2016
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	3 057 \$	3 384 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	1 168	1 093
Sources de financement disponibles à court terme	4 225 \$	4 477 \$

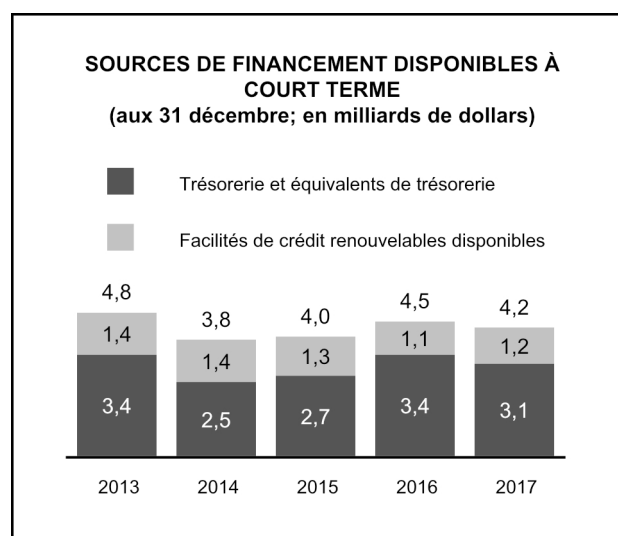
⁽¹⁾ Après la clôture anticipée du partenariat stratégique *C Series* avec Airbus, les actifs et passifs du programme d'avions *C Series* sont présentés dans les actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux, ainsi qu'à la Note 15 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés, pour plus de détails sur l'opération et le traitement comptable au 31 décembre 2017.

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

En mars 2017, nous avons prolongé les dates d'échéance des facilités de crédit renouvelables non garanties de Transport de 658 millions € et de 400 millions \$⁽¹⁾ respectivement jusqu'en mai 2020 et juin 2020. De plus, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € de Transport a été ramenée à 640 millions € (768 millions \$). Ces facilités étaient inutilisées au 31 décembre 2017.

Nous avons conclu une entente avec Pratt & Whitney visant le financement des stocks excédentaires découlant des retards de livraison des moteurs. En vertu de cette entente, Pratt & Whitney nous a consenti une avance au quatrième trimestre de 2017. Cette avance n'est pas comprise dans nos flux de trésorerie disponibles,⁽²⁾ mais a permis d'augmenter l'ensemble des liquidités et des fonds en caisse.

⁽¹⁾ Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.
⁽²⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de cet indicateur et pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.



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

Facilités de lettres de crédit

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

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2017				
Facilité de Transport	4 270 \$	4 013 \$	257 \$	2021
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	400	169	231	2020
	4 670 \$	4 182 \$	488 \$	
31 décembre 2016				
Facilité de Transport	3 489 \$	3 311 \$	178 \$	2020
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	400	136	264	2019
	3 889 \$	3 447 \$	442 \$	

Le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport a augmenté, passant de 3,31 milliards € (3,5 milliards \$) au 31 décembre 2016 à 3,56 milliards € (4,3 milliards \$) en 2017.

En plus des lettres de crédit en cours susmentionnées, des lettres de crédit totalisant 3,0 milliards \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales et des lettres de crédit de 377 millions \$ en vertu de la facilité de GCB au 31 décembre 2017 (respectivement 1,9 milliard \$ et 206 millions \$ au 31 décembre 2016).

Nous utilisons aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 3,4 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2017 (2,9 milliards \$ au 31 décembre 2016).

Voir la Note 32 – Facilités de crédit, des états financiers consolidés, pour de plus amples renseignements.

Clauses financières restrictives

Aux termes de notre facilité de lettres de crédit et de nos deux facilités de crédit renouvelables non garanties disponibles aux fins d'emprunt, nous devons respecter diverses clauses restrictives financières tous les trimestres.

La facilité de lettres de crédit de 400 millions \$⁽¹⁾ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$ comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute, un seuil minimum du RAIIA et un niveau minimum de liquidités se situant entre 750 millions \$ et 850 millions \$, selon le niveau du ratio du RAIIA sur les charges fixes, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure le secteur Transport.

La facilité de lettres de crédit de Transport de 3,56 milliards € (4,3 milliards \$) et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 640 millions € (768 millions \$) exigent un seuil minimum de liquidités de 600 millions € (720 millions \$), de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données distinctes du secteur Transport.

Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport de gestion. Le niveau minimum de liquidités tel qu'il est défini ne comprend pas uniquement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé. Toute violation de ces ententes ou l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait à nos banques d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus.

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit ont toutes été respectées chaque trimestre de 2017 et de 2016.

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

Besoins futurs de liquidités

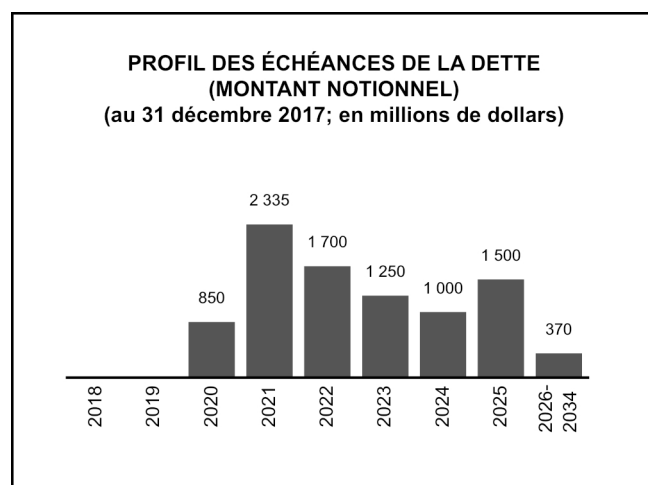
Nos secteurs aéronautiques ont besoin de capitaux pour développer des produits à l'avant-garde de l'industrie et pour tirer parti des occasions stratégiques afin d'accroître leur compétitivité et de mettre en œuvre des stratégies de croissance. Nous tirons avantage des conditions favorables des marchés financiers lorsqu'elles se concrétisent pour prolonger l'échéance de la dette, réduire le coût du financement et accroître la diversité des sources de financement.

Nous gérons de façon continue nos passifs en prenant en compte les flux de trésorerie disponibles prévus,⁽¹⁾ les remboursements de la dette et d'autres décaissements importants devant survenir dans le futur. Nous avons un plan de financement visant à nous doter d'un profil financier souple et robuste par lequel nous avons accès aux marchés financiers, selon la conjoncture des marchés, pour mobiliser des capitaux propres et des nouveaux capitaux d'emprunt à long terme.

Conformément à ce plan de financement, nous avons émis, en novembre 2017, des billets de premier rang non garantis de 1,0 milliard \$, portant intérêt à un taux nominal de 7,50 % et échéant le 1^{er} décembre 2024. Le produit tiré des billets de premier rang a été affecté au rachat anticipé facultatif de billets de premier rang d'un montant en capital de 600 millions \$, portant intérêt à un taux de 4,75 % et échéant en 2019, qui a été effectué en décembre 2017, et le solde du produit net devrait servir aux besoins généraux de l'entreprise. L'échéance moyenne pondérée de la dette à long terme était de 5,3 ans au 31 décembre 2017. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2020.

Nous passons en revue régulièrement notre profil de dette dans le but de gérer ou de prolonger les échéances (y compris, par exemple, comme mentionné à la rubrique « Facilités de lettres de crédit ») et/ou de négocier des modalités plus favorables pour nos facilités bancaires. Nous passons également en revue régulièrement les modalités de nos facilités bancaires dans le but d'obtenir des prolongations annuelles des périodes de disponibilité aux termes de celles-ci. À cet égard, nous négocions à l'heure actuelle la prolongation annuelle de chacune de nos principales facilités bancaires ainsi que certaines autres modifications, y compris des modifications à nos clauses financières restrictives et d'autres modifications techniques. Ces modifications sont assujetties aux conditions en vigueur sur le marché et à d'autres conditions qui sont hors de notre contrôle, et rien ne garantit que nous pourrions négocier avec succès ces modifications à des conditions raisonnables sur le plan commercial, le cas échéant. Toutefois, l'incapacité de négocier avec succès ces modifications ne devrait pas avoir une incidence défavorable importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels.

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



Calendrier prévu des besoins futurs de liquidités

31 décembre 2017

	Total	Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	Par la suite
Dettes à long terme ⁽¹⁾	9 089 \$	18 \$	893 \$	4 041 \$	4 137 \$
Paiements d'intérêt	4 103	643	1 283	1 151	1 026
Obligations au titre des contrats de location simple	954	124	213	144	473
Obligations d'achat ⁽²⁾	14 345	8 844	4 816	651	34
Fournisseurs et autres créiteurs	4 194	4 184	4	—	6
Autres passifs financiers	1 272	113	164	197	798
Passifs financiers dérivés	230	224	6	—	—
	34 187 \$	14 150 \$	7 379 \$	6 184 \$	6 474 \$

⁽¹⁾ Inclut les remboursements de capital seulement.

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

Le tableau précédent présente le calendrier prévu des obligations contractuelles en matière de liquidités. D'autres paiements conditionnels aux événements futurs, comme les paiements au titre des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle liées à la vente d'avions et des garanties de produits, n'ont pas été inclus dans le tableau précédent en raison de l'incertitude du montant et du calendrier de paiements découlant de leur nature conditionnelle. En outre, les cotisations requises en trésorerie aux régimes de retraite n'ont pas été reflétées dans le tableau précédent, puisque les cotisations en trésorerie dépendent des évaluations actuarielles périodiques aux fins de capitalisation. Pour 2018, les cotisations aux régimes de retraite sont estimées à environ 336 millions \$ (se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails). Les montants présentés dans le tableau représentent les paiements non actualisés et ne tiennent pas compte des instruments de couverture connexes, le cas échéant.

Nos sources de financement disponibles à court terme de 4,2 milliards \$ nous procurent des liquidités suffisantes pour mettre en œuvre notre plan. Nous sommes d'avis que ces sources de financement nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible et de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes.

Solvabilité

Nous évaluons et gérons la solvabilité en utilisant les indicateurs globaux définis à la rubrique Structure du capital. Nous surveillons continuellement notre structure du capital pour nous assurer que nous avons des liquidités suffisantes pour financer nos programmes de développement de produits. Notre objectif est d'améliorer nos indicateurs globaux et nos cotes de crédit. Nous visons également à améliorer nos indicateurs d'endettement en désendettant graduellement le bilan par des remboursements de dette à long terme stratégiques, dans le cadre de notre gestion active des liquidités consolidées, du coût du capital moyen pondéré et du profil des échéances.

En octobre 2017, Moody's Investors Service, Inc. a fait passer sa notation de B2 à B3, tandis que Fitch Ratings Ltd. et Standard & Poor's Rating Services n'ont pas modifié leur notation.

Cotes de crédit

	Cote de premier ordre	Cote de Bombardier Inc.	
		14 février 2018	31 décembre 2016
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	B	B
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	B3	B2
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	B-	B-

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

STRUCTURE DU CAPITAL

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

Le rapprochement de ces indicateurs avec les mesures financières les plus comparables des IFRS figure à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR. Le RAI1 ajusté et le RAI1A 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, selon nous, ne représentent pas notre rendement de base.

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

- ratio du RAI1 ajusté sur les intérêts ajustés supérieur à 5,0; et
- ratio de la dette ajustée sur le RAI1A ajusté inférieur à 2,5.

Ratio de couverture des intérêts

	Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016
RAI1 ajusté ⁽¹⁾	770 \$	498 \$
Intérêts ajustés ⁽¹⁾	631 \$	618 \$
Ratio du RAI1 ajusté sur les intérêts ajustés	1,2	0,8

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

Le ratio de couverture des intérêts s'est amélioré surtout par suite de la hausse du RAI1A avant éléments spéciaux, principalement dans Transport.

Ratio du levier financier

Aux 31 décembre et pour les exercices clos à ces dates		
	2017	2016
Dette ajustée ⁽¹⁾	9 631 \$	9 184 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	1 162 \$	943 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RIIIA ajusté	8,3	9,7

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

Le ratio du levier financier s'est amélioré surtout par suite de la hausse du RIIIA ajusté avant éléments spéciaux dans Transport, contrebalancée en partie par la hausse de la dette ajustée découlant principalement de l'émission en novembre 2017 de billets de premier rang non garantis de 1,0 milliard \$ dont le produit net a été affecté en partie au rachat anticipé optionnel de billets de premier rang d'un montant en capital de 600 millions \$ et échéant en 2019. Le solde du produit net devrait être affecté aux besoins généraux de la Société.

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

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,4 milliards \$ au 31 décembre 2017 (2,5 milliards \$ au 31 décembre 2016). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails.

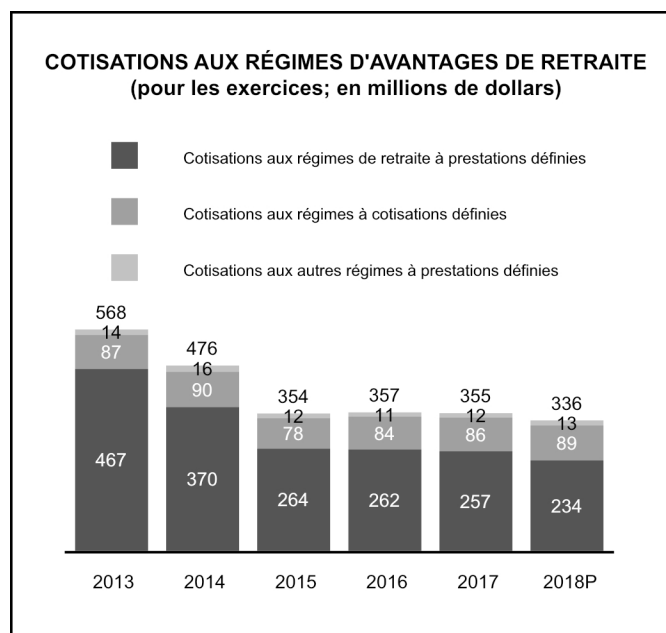
AVANTAGES DE RETRAITE

Survol des régimes d'avantages de retraite

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

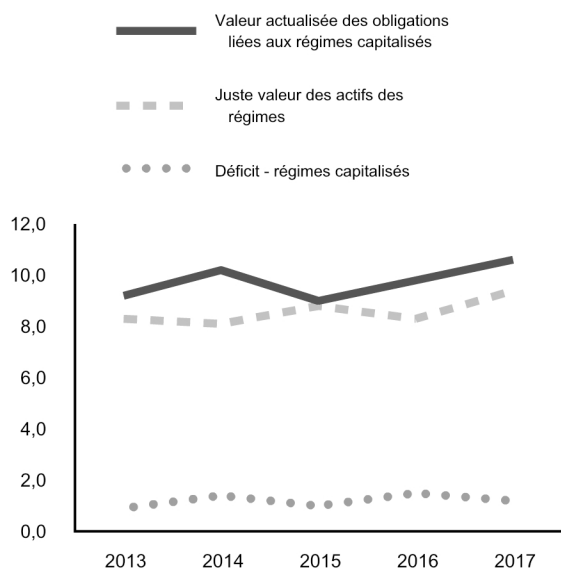
Les régimes de retraite sont soit des régimes à prestations définies, soit des régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies précisent le montant des prestations qu'un employé recevra à la retraite, tandis que les régimes à cotisations définies précisent le mode d'établissement des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

Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies sont demeurées stables à 269 millions \$ en 2017, par rapport à 273 millions \$ pour l'exercice précédent, et devraient diminuer en 2018.

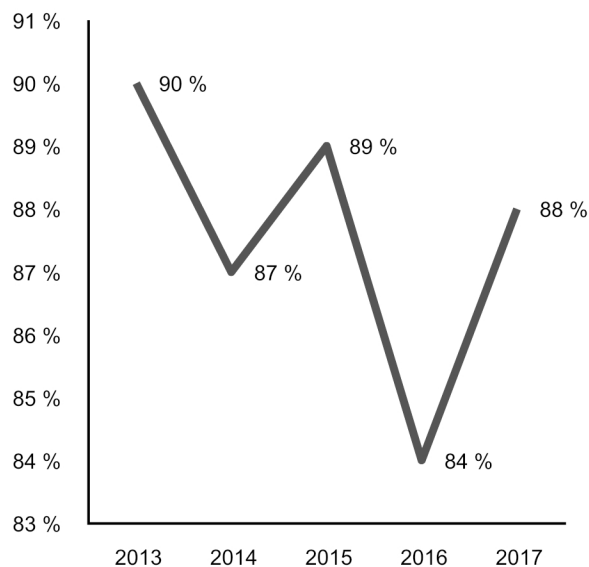


P : Préviation

ÉVOLUTION DES ACTIFS DES RÉGIMES DE RETRAITE, DES OBLIGATIONS ET DU DÉFICIT CAPITALISÉS (aux 31 décembre; en milliards de dollars)

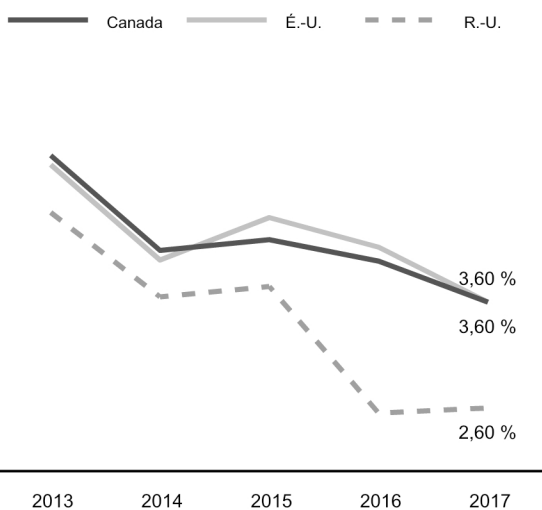


ÉVOLUTION DU RATIO DE CAPITALISATION DES RÉGIMES CAPITALISÉS (aux 31 décembre)

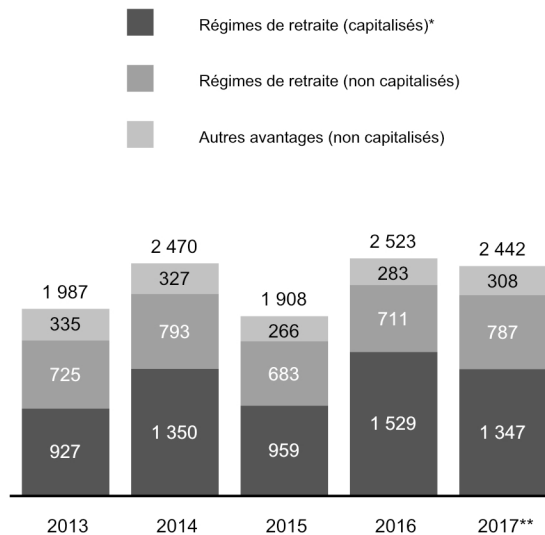


Passif net lié aux avantages de retraite

ÉVOLUTION DU TAUX D'ACTUALISATION MOYEN PONDÉRÉ (aux 31 décembre)



PASSIF NET LIÉ AUX AVANTAGES DE RETRAITE (aux 31 décembre; en millions de dollars)

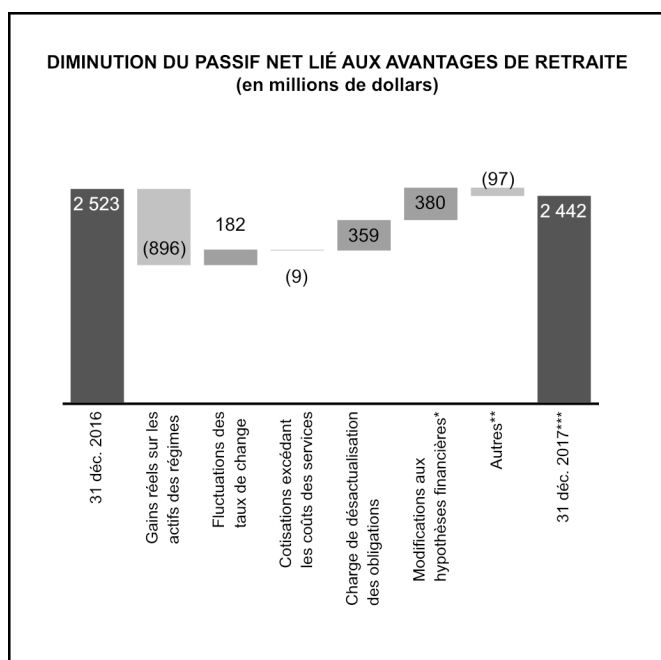


* Comprennent le passif découlant de l'exigence de financement minimal et l'incidence du test de plafonnement de l'actif, le cas échéant.

** Le solde comprend le passif net lié aux avantages de retraite liés au programme d'avions C Series d'un montant de 99 millions \$ reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente.

La valeur des actifs des régimes est grandement tributaire du rendement de l'actif des caisses de retraite et du niveau des cotisations. Le rendement des marchés des capitaux est un facteur clé dans la détermination du rendement de l'actif des caisses de retraite, puisque les actifs des régimes sont composés surtout de titres de participation cotés en Bourse et de titres à revenu fixe. Les IFRS exigent que l'excédent (le déficit) du rendement réel des actifs des régimes en regard du rendement estimé soit comptabilisé à titre d'écart actuariel dans les AERG. Le rendement estimé des actifs des régimes doit être calculé au moyen du taux d'actualisation qui est utilisé pour évaluer les passifs nets liés aux avantages de retraite, qui est déterminé d'après les taux de rendement des obligations de sociétés de grande qualité. En 2017, le rendement réel sur les actifs des régimes (896 millions \$) était supérieur au rendement prévu, ce qui a donné lieu à la comptabilisation d'un gain actuariel de 615 millions \$.

Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies sont estimées à 247 millions \$ pour 2018. Le niveau futur des cotisations subira l'incidence de l'évolution des taux d'intérêt du marché et du rendement réel des actifs du régime.



Au Canada et aux É.-U., depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent aux régimes à cotisations définies (ils ne peuvent plus participer aux régimes à prestations définies ou aux régimes hybrides). Au R.-U., tous les régimes à prestations définies n'acceptent plus de nouveaux participants. Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime original. Par suite de ces modifications, les cotisations aux régimes à cotisations définies ont augmenté au cours de ces dernières années. En 2017, les cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies ont totalisé 86 millions \$. Ces cotisations sont estimées à 89 millions \$ pour 2018.

* Comprend principalement les fluctuations des taux d'actualisation.

** Comprend principalement les variations des autres hypothèses actuarielles, les changements dans les écarts entre résultats et l'incidence du plafonnement de la valeur de l'actif.

*** Le solde comprend le passif net lié aux avantages de retraite liés au programme d'avions *C Series* d'un montant de 99 millions \$ reclassé dans les passifs liés directement aux actifs détenus en vue de la vente.

Politiques d'investissement

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

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

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

Au 31 décembre 2017, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 53 %, 57 % et 51 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 37 %, 30 % et 49 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.; et
- 10 % et 13 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada et du R.-U.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et/ou de contrats à terme sur des obligations à long terme) ont été mis en place en novembre 2016 pour un petit régime et seront mis en œuvre pour d'autres régimes lorsque le marché sera favorable et que les éléments déclencheurs des régimes surviendront.

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

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque d'inflation

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

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

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

Coût des avantages de retraite

	2017			2016		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total ⁽¹⁾
Régimes à prestations définies	320 \$	18 \$	338 \$	154 \$	17 \$	171 \$
Régimes à cotisations définies	86	—	86	84	—	84
Total des coûts au titre des avantages de retraite	406 \$	18 \$	424 \$	238 \$	17 \$	255 \$
Se rapportant aux						
Régimes à prestations définies capitalisés	282 \$	s. o.	282 \$	114 \$	s. o.	114 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	38 \$	18 \$	56 \$	40 \$	17 \$	57 \$
Régimes à cotisations définies	86 \$	s. o.	86 \$	84 \$	s. o.	84 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAIL ou coûts capitalisés	339 \$	7 \$	346 \$	183 \$	6 \$	189 \$
Charges de financement	67 \$	11 \$	78 \$	55 \$	11 \$	66 \$

⁽¹⁾ Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 139 millions \$ a été reprise et comptabilisée comme un élément spécial en 2016.

s. o. : sans objet

Le coût des avantages de retraite liés aux régimes à prestations définies pour l'exercice 2018 est estimé à 347 millions \$, dont un montant de 278 millions \$ a trait à la charge RAIL et aux coûts capitalisés et un montant de 69 millions \$ est lié aux charges nettes de financement.

Analyse de sensibilité

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

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

Augmentation (diminution)	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2018 <i>(Prévisionnel)</i>	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2017
Taux d'actualisation	(28) \$	(499) \$
Taux d'inflation	5 \$	125 \$
Taux de croissance des salaires	7 \$	88 \$

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

Augmentation	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2018 <i>(Prévisionnel)</i>	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2017
Canada	7 \$	115 \$
R.-U.	5 \$	118 \$
É.-U.	2 \$	32 \$

Pour plus de détails sur les hypothèses utilisées, se reporter à la Note 22 – Avantages de retraite, des états financiers consolidés.

GESTION DES RISQUES

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

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

De plus, chaque année, l'équipe du service d'audit d'entreprise et d'évaluation des risques (SAEER) évalue nos principaux risques. La haute direction examine cette évaluation des risques et met au point des plans d'action pour traiter les risques identifiés.

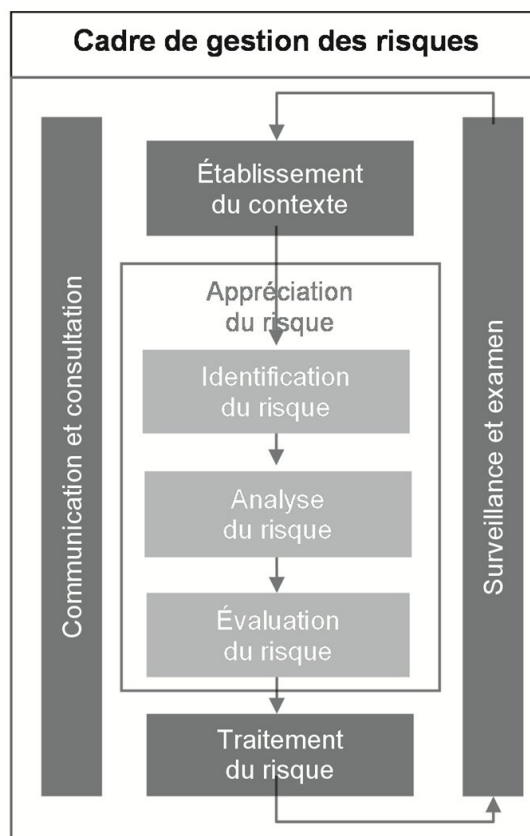
Le conseil d'administration⁽¹⁾ est ultimement responsable de passer en revue l'ensemble des risques auxquels est exposée la Société. Le conseil d'administration s'acquitte de cette responsabilité par l'entremise du comité des finances et de gestion des risques, constitué d'administrateurs indépendants, qui examine les risques d'entreprise importants et les mesures que prend la direction pour surveiller, contrôler et gérer ces risques, y compris la suffisance des politiques, des procédures et des contrôles conçus par la direction pour évaluer et gérer ces risques. Pour compléter la revue annuelle du SAEER, chaque secteur isolable met en œuvre, en collaboration avec le SAEER, un processus d'examen annuel de ses risques qui permet d'élaborer des cartes de sensibilité normalisées.

Le développement de produits constitue un axe principal d'intérêt, car s'y trouvent nos occasions les plus prometteuses de créer de la valeur, mais aussi nos risques les plus importants. Reconnaisant le caractère à long terme des activités de développement de produits et l'importance des ressources humaines et financières requises, nous suivons un processus par étape rigoureux en matière de développement de produits pour nous assurer de l'identification précoce et de l'atténuation efficace des risques éventuels. Au cœur de ce processus se trouve le Système d'ingénierie de Bombardier, qui est appliqué par tous les programmes tout au long du cycle de développement de produits. Ce processus est constamment perfectionné pour y intégrer les leçons tirées de nos propres programmes et de l'industrie. Des jalons précis doivent être atteints avant qu'un produit puisse passer à l'étape suivante du développement. Des examens de passage sont effectués à chaque étape par des membres de divers paliers de gestion et des experts réputés en vue de démontrer la faisabilité technique, l'acceptation par les clients et le rendement financier.

Le développement de produits aéronautiques relève des responsabilités du vice-président, Développement des produits, et ingénieur en chef, qui a lancé une démarche de transformation complète de la gestion de produits, à laquelle participent toutes les parties prenantes en développement et en gestion de produits. Nous appliquons sans cesse ce que nous apprenons d'un programme sur les autres, en partageant les idées et en apprenant dans nos différents comités fonctionnels et grâce à des évaluations régulières entre pairs, en rassemblant l'expertise de toutes les plateformes pour favoriser l'harmonisation et les approches communes, établir les meilleures pratiques et tirer parti des connaissances et de l'expérience de notre personnel. Cette évaluation confirme la disponibilité des ressources humaines et financières, la préparation à l'entrée en fabrication et en service des nouvelles technologies et la solidité globale de l'analyse de rentabilité.

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

⁽¹⁾ Pour plus d'informations sur les membres du conseil d'administration et les comités du conseil d'administration, se reporter à la section Renseignements à l'intention des investisseurs



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

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

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

Exposition au risque de change

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

Gestion du change

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

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

Secteurs aéronautiques isolables

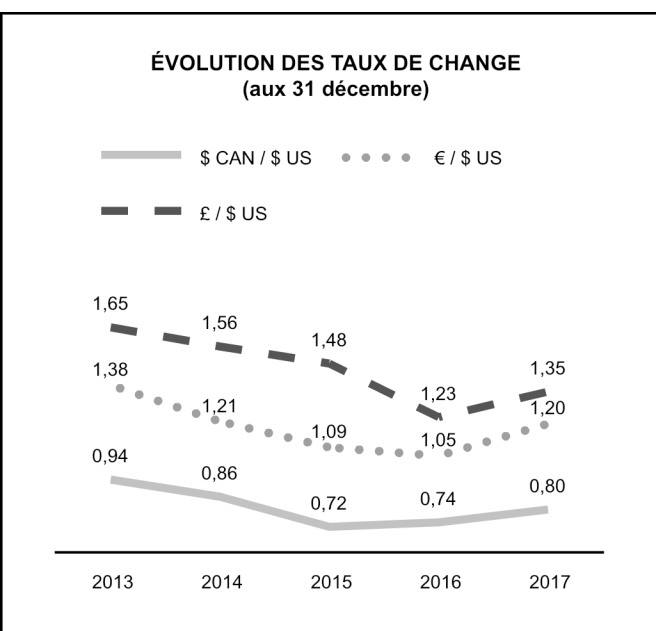
Au 31 décembre 2017, la partie couverte des coûts importants des secteurs aéronautiques isolables libellés en devises pour les exercices se terminant les 31 décembre 2018 et 2019 était comme suit :

Pour les exercices	Dollars canadiens		Livres sterling	
	2018	2019	2018	2019
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère d'Avions d'affaires	1 261 \$	1 655 \$	—	—
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère d'Avions commerciaux	895 \$	826 \$	—	—
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère d'Aérostructures et Services d'ingénierie	158 \$	195 \$	251 £	307 £
Partie couverte des coûts prévus libellés en monnaie étrangère	80 %	58 %	89 %	31 %
Taux de couverture moyens pondérés – devise / \$ US	0,7610	0,7865	1,2992	1,3391

Analyse de sensibilité

Une variation de un cent américain de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence sur les coûts prévus d'Avions d'affaires, d'Avions commerciaux et d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2018 d'environ respectivement 13 millions \$, 9 millions \$ et 2 millions \$, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de respectivement 2 millions \$, 2 millions \$ et moins de 1 million \$ compte tenu de ces contrats).

Une variation de un cent américain de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 3 millions \$ sur les coûts prévus d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2018, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de moins de 1 million \$, compte tenu de ces contrats).



Transport et siège social

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

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

Analyse de sensibilité

Pour les placements dans des établissements à l'étranger sensibles aux fluctuations des taux de change, une fluctuation de 1 % de la valeur des devises pertinentes au 31 décembre 2017 aurait une incidence sur les capitaux propres, avant impôts sur le résultat, de 14 millions \$.

Exposition au risque de crédit

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

Gestion du risque de crédit

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

Exposition au risque de liquidité

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

Exposition au risque de taux d'intérêt

Nos flux de trésorerie futurs sont exposés au risque de fluctuations des taux d'intérêt, surtout en raison des actifs et des passifs indexés sur des taux variables, y compris la dette à long terme à taux d'intérêt fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. La fonction de trésorerie centralisée du siège social gère ces risques dans le cadre de la politique de gestion globale des risques.

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

Analyse de sensibilité

Une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt qui aurait une incidence sur l'évaluation des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et des garanties de crédit et de valeur résiduelle, à l'exception du passif net lié aux avantages de retraite, aurait eu une incidence négative de 1 million \$ sur le RAI pour l'exercice 2017.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

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

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

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

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

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

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
RAII	149 \$	74 \$	246 \$	(58) \$
Amortissement	89	99	314	371
Charge de dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	6	10	51	10
RAIIA	244	183	611	323
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	60	20	382	475
RAIIA avant éléments spéciaux	304 \$	203 \$	993 \$	798 \$

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre			
	2017		2016	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(109) \$		(259) \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	66	0,03 \$	30	0,01 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	23	0,01	86	0,04
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19	0,01	16	0,01
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	57	0,02	(12)	(0,01)
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et autres éléments d'ajustement	(5)	0,00	(2)	0,00
Résultat net ajusté	51		(141)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	1		8	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(8)		(14)	
Incidence dilutive de l'option de conversion de la Caisse	(2)		—	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	42 \$		(147) \$	
Nombre moyen pondéré dilué ajusté d'actions ordinaires (en milliers)	2 311 057		2 194 304	
RPA ajusté	0,02 \$		(0,07) \$	

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

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre	
	2017	2016
RPA dilué	(0,05) \$	(0,12) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,07	0,05
RPA ajusté	0,02 \$	(0,07) \$

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

	Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016
	(par action)	(par action)
Résultat net	(553) \$	(981) \$
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	426	485
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :	0,19 \$	0,22 \$
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	23	86
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	78	66
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et perte nette (gain net) sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	95	63
Tranche d'intérêts d'un gain lié aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	11	26
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse ⁽¹⁾	—	8
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et autres éléments d'ajustement	(17)	(21)
Résultat net ajusté	63	(268)
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	37	(41)
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(27)	(32)
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier inc.	73 \$	(341) \$
Nombre moyen pondéré dilué ajusté d'actions ordinaires (en milliers)	2 264 722	2 212 547
RPA ajusté	0,03 \$	(0,15) \$

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

	Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016
RPA dilué	(0,25) \$	(0,48) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,28	0,33
RPA ajusté	0,03 \$	(0,15) \$

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

	Aux 31 décembre	
	2017	2016
Dette à long terme	9 218 \$	8 769 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(222)	(278)
Dette à long terme, montant net	8 996	8 491
Obligations au titre des transactions de cession-bail	—	25
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽²⁾	635	668
Dette ajustée	9 631 \$	9 184 \$

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

⁽²⁾ Actualisées en utilisant le taux moyen des obligations du Trésor américain à cinq ans plus l'écart de taux moyen, étant donné notre cote de crédit, pour la période correspondante.

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

	Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016
RAII	246 \$	(58) \$
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	426	485
Intérêts reçus	61	20
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	37	51
RAII ajusté	770	498
Amortissement	314	371
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	7	—
Ajustement pour l'amortissement des contrats de location simple ⁽⁴⁾	71	74
RAIIA ajusté	1 162 \$	943 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016
Intérêts versés	594 \$	565 \$
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	—	2
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	37	51
Intérêts ajustés	631 \$	618 \$

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

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

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

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

AVIONS D’AFFAIRES

Les données exposées dans le présent rapport de gestion contiennent 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 à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour plus de détails.

Table des matières

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	APERÇU	PROFIL	INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	ANALYSE DES RÉSULTATS	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS
55	56	58	61	64	69

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

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

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

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

APERÇU

Nous sommes en bonne position grâce à un portefeuille de produits et services solide

	Prévisions initiales pour 2017	Prévisions révisées pour 2017	Ce que nous avons fait en 2017	Prévisions pour 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾
Revenus	~ 5,0 milliards \$	Aucun changement	5,0 milliards \$	≥ 5,0 milliards \$
Marge RAIL avant éléments spéciaux	~ 7,5 %	~ 8,0 %	8,4 %	≥ 8,0 %
Livraisons d'avions (en unités)	~135	Aucun changement	140	~ 135

RÉSULTATS

Pour les exercices clos les 31 décembre	2017	2016	Écart
Revenus	4 961 \$	5 741 \$	(14) %
Livraisons d'avions (en unités)	140	163	(23)
RAII	391 \$	477 \$	(18) %
Marge RAIL	7,9 %	8,3 %	(40) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	416 \$	369 \$	13 %
Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽²⁾	8,4 %	6,4 %	200 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	513 \$	528 \$	(3) %
Marge RIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	10,3 %	9,2 %	110 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 075 \$	721 \$	49 %
Aux 31 décembre	2017	2016	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	14,0 \$	15,4 \$	(9) %

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Avions d'affaires ci-après pour plus de détails sur nos prévisions pour 2018. Les prévisions pour 2018 tiennent compte de l'adoption d'IFRS 9, *Instruments financiers*, et d'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

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

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- La performance financière d'Avions d'affaires en 2017 a été conforme aux prévisions ou les a dépassées. Avions d'affaires a effectué la livraison de 140 avions. Les revenus ont été de 5,0 milliards \$ et la marge RAIL avant éléments spéciaux⁽¹⁾ s'est établie à 8,4 %.
- Au quatrième trimestre, nous avons livré 44 unités, incluant une solide combinaison d'avions des gammes *Challenger* et *Global*, soit respectivement 29 et 13 livraisons. Ces gammes d'avions ont continué de mener leur segment respectif au cours du trimestre.
- L'amélioration de 200 pdb de la marge RAIL avant éléments spéciaux⁽¹⁾ reflète la rigueur constante de nos activités d'exploitation et l'apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente, lesquelles ont bénéficié de nos récents investissements visant à augmenter la capacité de service et le portefeuille de services offerts. Fidèles à notre stratégie axée sur l'expansion de nos activités de service après-vente, les revenus tirés de ces activités ont augmenté de plus de 10 % en 2017.

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

- Témoignant de nos efforts soutenus à générer une performance financière améliorée dans tous les marchés, le RAll avant éléments spéciaux⁽¹⁾ a progressé de 35 % au cours des deux derniers exercices, passant de 308 millions \$ à 416 millions \$, et ce, malgré une diminution des revenus d'environ 30 %. Par conséquent, le secteur est prêt à tirer parti de son efficacité de production accrue et de sa structure de coûts plus légère lorsque l'avion *Global 7000* sera mis en service et que s'amorcera la reprise du marché de l'aviation d'affaires.
- Au quatrième trimestre 2017, les nouvelles commandes ont atteint un sommet par rapport à celles des trois premiers trimestres de 2017, et ont surpassé celles des quatrième trimestres de respectivement 2016 et 2015.
- L'avion *Global 7000* continue d'afficher d'excellentes performances et de présenter un degré élevé de fiabilité. La disponibilité de quatre FTV durant tout le quatrième trimestre a accéléré les essais en vol et le cinquième et dernier FTV a intégré le programme d'essais le 30 janvier 2018. Le programme d'essais a accumulé plus de 1500 heures de vol à ce jour et de nombreux avions étant en assemblage final, l'avion *Global 7000* est en bonne voie d'être mis en service au second semestre de 2018.⁽²⁾

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

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde relative au programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* à la fin du présent rapport de gestion.

PROFIL

Produits de calibre international

Nous concevons, développons, fabriquons et commercialisons avec compétence trois gammes de biréacteurs d'affaires de premier ordre, nommément *Learjet*, *Challenger* et *Global*, en plus d'offrir des services après-vente pour ces avions. Notre portefeuille de biréacteurs d'affaires comprend des avions des catégories d'avions légers à grands.

Avec environ 4700 avions en service dans le monde entier, Avions d'affaires a développé un réseau de services et de soutien d'établissements de service, dont des centres de service en propriété exclusive aux É.-U., en Europe et en Asie, des bureaux de soutien régionaux, des véhicules de réparation mobiles et une disponibilité hors pair de pièces d'avions soutenue par des entrepôts de pièces, des plaques tournantes de distribution des pièces et des installations de réparation de pièces de par le monde.

SEGMENT DE MARCHÉ : AVIONS D'AFFAIRES

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES LÉGERS

Modèles : *Learjet 70*, *Learjet 75*

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires légers

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Faisant partie de la gamme bien établie des avions *Learjet*, dont 3000 avions ont été livrés à ce jour, les avions *Learjet*, emblématiques de leur catégorie, continuent d'établir la norme en intégrant des caractéristiques d'avion à réaction à large fuselage à une plateforme d'avion léger. Les avions *Learjet* présentent un plancher plat dans toute la cabine et offrent un vol en douceur ainsi qu'un confort exceptionnel. En outre, l'avion *Learjet 75* se distingue comme le seul biréacteur d'affaires de sa catégorie à présenter une configuration de huit fauteuils club doubles et une porte avant escamotable.



Avion *Learjet 75*

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES INTERMÉDIAIRES

Modèles : *Challenger 350* et *Challenger 650*

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires intermédiaires

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Expression magistrale haut de gamme du savoir-faire et de la fonctionnalité, les avions de la gamme *Challenger* offrent des outils permettant d'améliorer la productivité en affaires, grâce à leurs cabines les plus confortables de leur catégorie. Chaque avion offre des coûts d'exploitation peu élevés, une grande fiabilité, une connectivité hors pair dans l'industrie, un système de son enveloppant et un système de gestion de cabine qui allie le tout sans effort.

L'avion *Challenger 350* est le biréacteur d'affaires intermédiaire le plus livré depuis 10 ans.

Au cours de l'exercice 2017, les livraisons d'avions *Challenger 650* ont été deux fois plus nombreuses que celles de la concurrence directe.



Avion *Challenger 650*

⁽¹⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service.

BIRÉACTEURS D’AFFAIRES DE GRANDE TAILLE

Modèles : *Global 5000*, *Global 6000*, *Global 7000*⁽¹⁾ et *Global 8000*⁽¹⁾

Catégorie de marché : Biréacteurs d’affaires de grande taille

Caractéristiques principales⁽²⁾ : Habilement conçue pour laisser une impression durable, la gamme emblématique d’avions *Global* couvre la catégorie de marché des biréacteurs de grande taille avec quatre modèles d’avions qui assurent des vols en douceur, sont dotés de l’intérieur de cabine Premier réalisé avec intelligence pour assurer un équilibre entre luxe et productivité, et offrent le système de connectivité internet en vol le plus rapide au monde combiné à un système de gestion de cabine complet permettant aux voyageurs d’être connectés et de se divertir en tout temps.

Les avions *Global 5000* et *Global 6000* comptent le plus grand nombre de livraisons dans la catégorie des avions de grande taille.

L’avion *Global 7000*, définissant sa catégorie, agrandit la gamme en offrant une véritable cabine à quatre zones, dont une zone de repos pleine grandeur et une autonomie encore plus grande pour assurer presque toutes les liaisons du monde sans escale. La MES de l’avion *Global 7000* est prévue pour le second semestre de 2018.



Avion *Global 7000*

⁽¹⁾ En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative au programme d’avions *Global 7000* et *Global 8000* à la fin du présent rapport de gestion.

⁽²⁾ Sous certaines conditions d’exploitation, par rapport aux avions actuellement en service.

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES À LA CLIENTÈLE

MAINTENANCE : AJOUTER DE LA VALEUR DURANT TOUT LE CYCLE DE VIE

Portefeuille de services : Très grandes capacités à l'échelle mondiale de maximiser les maintenances prévues et fournir des gammes de services à valeur ajoutée, notamment des services de remise à neuf et de modification d'avions d'affaires, et des services de réparation et de révision de composants. Grâce à notre expertise en tant que fabricant d'équipement d'origine, un large éventail de services peuvent être réalisés en interne ou attribués à nos équipes de réparation mobiles pour les avions de nos clients.

Caractéristiques principales : Services et soutien dans le monde entier grâce à des centres de service détenus en propriété exclusive, à des installations de service agréées, dont des installations de maintenance en piste, une station de maintenance en piste en propriété exclusive et des véhicules et un avion d'intervention mobile Bombardier.

LA PAIX D'ESPRIT GRÂCE À NOS SERVICES DE PIÈCES ET SMART SERVICES

Portefeuille de services : Fourniture de pièces approuvées par le manufacturier et assortie d'une garantie de 2 ans, la meilleure de l'industrie, réparations de pièces pour les propriétaires-utilisateurs et un portefeuille croissant de plans innovateurs de facturation par heure de vol et de maintenance pour les avions *Learjet*, *Challenger* et *Global*. Les options comprennent les nouveaux services *Smart Services*, qui peuvent être adaptés pour comprendre l'inspection du train d'atterrissage et des services de maintenance imprévus.

Caractéristiques principales : Services de soutien en matière de pièces offerts aux clients 24 heures sur 24, sept jours sur sept, par l'intermédiaire d'installations de par le monde approvisionnées par trois principales plaques tournantes à Chicago, à Francfort et à Singapour, ainsi que par sept entrepôts régionaux. Un système de gestion des stocks sophistiqué assure la disponibilité des pièces partout dans le monde, dans l'ensemble de notre réseau d'entrepôts et de plaques tournantes ainsi que dans les centres de service détenus en propriété exclusive. Des installations de réparation en Amérique du Nord et en Europe fournissent des services de réparation de pièces aux propriétaires-utilisateurs. Accès illimité au service *Parts Express* de livraison de pièces pour les besoins reliés aux avions immobilisés au sol. De la couverture des échanges aux réparations des composants de fuselages, y compris les suites avioniques des postes de pilotage, *Smart Services* offre une prévisibilité budgétaire et assure la disponibilité des pièces partout dans le monde.

SOUTIEN À LA CLIENTÈLE 24 HEURES SUR 24

Portefeuille de services : Portefeuille complet de soutien à la clientèle des avions d'affaires, y compris des centres de réponse à la clientèle ouverts 24 heures sur 24, un service à la clientèle en matière d'ingénierie, un réseau de personnel de service sur place, des camions dédiés pour les équipes d'intervention du service à la clientèle, des bureaux de soutien régionaux, des publications techniques et du soutien pour les MES.

Caractéristiques principales : Services aux exploitants via un guichet unique, 24 heures sur 24, 365 jours par année, pour répondre à toutes les demandes critiques et les demandes pour avions immobilisés au sol et soutenir toutes les exigences des clients, dès la MES et tout au long de leur détention de l'avion, en tirant parti d'un réseau de soutien mondial d'équipes stratégiquement situées.

FORMATION : NOUS CONNAISSONS NOS AVIONS

Portefeuille de services : Services complets de formation au personnel navigant et au personnel de maintenance sur les avions d'affaires à deux installations et par l'intermédiaire d'un réseau de partenaires stratégiques à l'échelle mondiale. Nous fournissons aussi des services de formation technique où se trouvent nos clients.

Caractéristiques principales : Un constructeur de biréacteurs d'affaires de premier plan fournissant de la formation sur ses propres programmes d'avions. La formation est fournie au moyen de systèmes technologiques de pointe d'enseignement en classe conçus sur mesure, d'une gamme d'appareils de formation haute-fidélité et de simulateurs de vol complet de niveau D certifiés.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Le marché a continué de montrer des signes d'amélioration en 2017

En 2017, le marché a affiché des signes de regain, certains indicateurs, dont l'indice mesurant la confiance de l'industrie, les bénéfices des entreprises aux É.-U. et les niveaux de stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, montrant des signes d'amélioration par rapport à ceux de l'année précédente. De plus, le ratio de nouvelles commandes sur livraisons de l'industrie a augmenté par rapport à celui de l'année dernière.

Le taux de croissance du PIB mondial en 2017 a été de 3,0 %, contre 2,4 % en 2016.⁽¹⁾ Cette hausse est attribuable à la croissance modeste des marchés développés et à une certaine reprise des marchés émergents tels que le Brésil et la Russie. D'après le dernier indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires publié en octobre 2017, la confiance de l'industrie a progressé pour s'établir à 53 points, dépassant le seuil de stabilité du marché.⁽²⁾ Les bénéfices prévus des entreprises aux É.-U. pour 2017 devraient aussi augmenter pour atteindre 2,2 billions \$.⁽³⁾ De plus, le pourcentage des stocks d'avions d'occasion sur la flotte totale en service a diminué, demeurant sain à 10,1 %. L'amélioration continue de ces indicateurs devrait aider à créer des conditions plus favorables à la demande future.

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

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
CONFIANCE DE L'INDUSTRIE	D'après le dernier indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires publié en octobre 2017, la confiance de l'industrie s'est établie à 53 points, ⁽²⁾ dépassant le seuil de stabilité du marché. L'indice mondial a augmenté de 2 points par rapport à celui du quatrième trimestre de 2016, surtout en raison d'une amélioration du niveau des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, d'une plus grande volonté d'accroître les niveaux des stocks et d'une perception plus positive à l'endroit des prix.	▲
BÉNÉFICE DES ENTREPRISES	Les bénéfices prévus des entreprises aux É.-U. devraient augmenter de 5,4 % comparativement à ceux de l'année dernière, pour atteindre 2,2 billions \$ en 2017. ⁽³⁾	▲
NIVEAUX DES STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION	Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte mondiale a diminué au cours de l'année dernière, et s'est établi à 10,1 %, le niveau le plus bas en dix ans. À notre avis, ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la partie inférieure de la fourchette historique, à un niveau sain. Les niveaux des stocks d'avions d'occasion dans la catégorie des avions légers, intermédiaires et de grande taille ont tous connu une baisse au cours de l'année dernière.	▲
TAUX D'UTILISATION DES AVIONS	L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a légèrement augmenté de 1,4 % en 2017 par rapport à celle de 2016. L'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe a augmenté de 6,4 % en 2017 par rapport à celle de 2016.	▲
EXPÉDITIONS D'AVIONS ET FACTURATIONS	En 2017, nous estimons que le nombre de livraisons d'avions d'affaires et le total des facturations dans les catégories d'avions d'affaires où nous livrons concurrence ont diminué par rapport à ceux de 2016. ⁽⁴⁾	▼

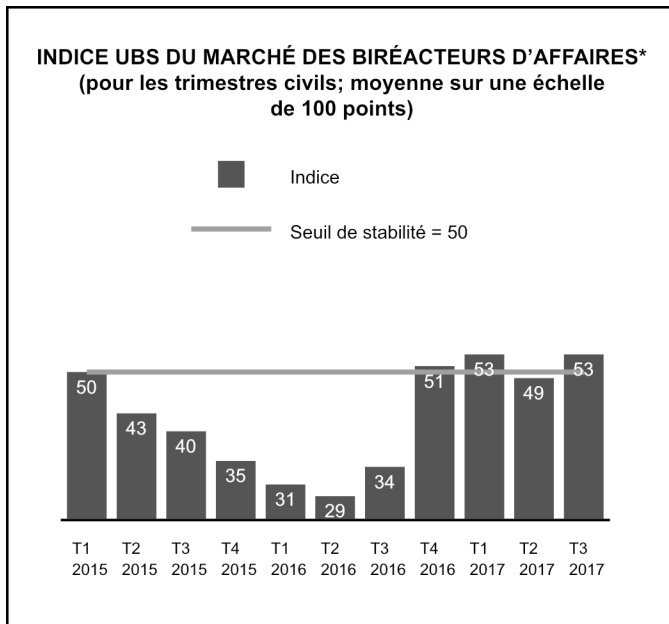
▲ ► ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

⁽¹⁾ Selon le rapport *Oxford Economics Global Data Report* daté du 19 janvier 2018.

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par UBS daté du 5 octobre 2017.

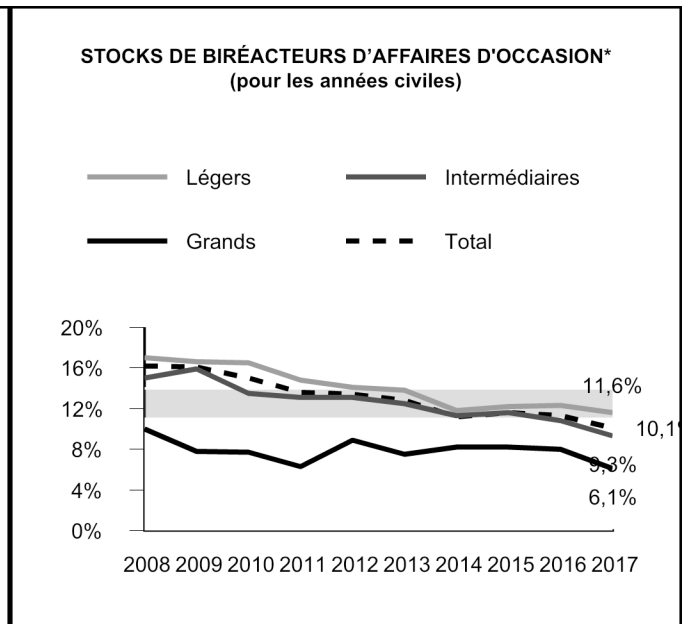
⁽³⁾ Selon le communiqué de presse du Bureau of Economic Analysis des É.-U. daté du 21 décembre 2017.

⁽⁴⁾ Selon nos estimations et selon l'information publique de certains de nos concurrents.



Source : UBS

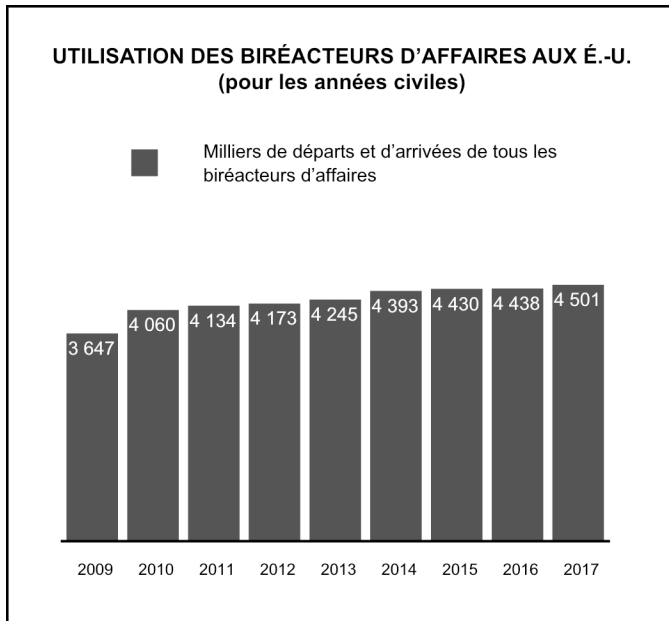
* L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages bimestriels menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.



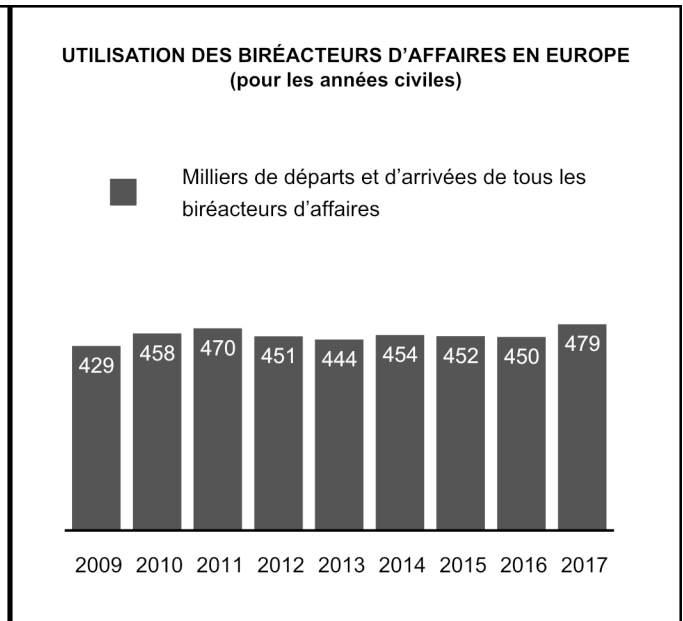
Sources : JETNET et Ascend online

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

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



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



Source : Eurocontrol

Perspectives à court terme

Nous prévoyons que le marché des biréacteurs d'affaires continuera à se stabiliser en raison des meilleures perspectives économiques et du lancement de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies.

Le PIB en Amérique du Nord et en Europe devrait progresser de respectivement 2,7 % et 2,3 % en 2018. Les marchés émergents tels que le Brésil et la Russie devraient progressivement sortir de leur ralentissement économique respectif. Le Brésil et la Russie devraient connaître une croissance de leur PIB de respectivement 2,5 % et 1,8 % en 2018.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Selon le rapport *Oxford Economics Global Data Report* daté du 19 janvier 2018.

Perspectives à long terme

À long terme, tous les inducteurs de la demande sont bien orientés. La création de richesse, la mondialisation des échanges commerciaux et l'émergence continue de pays en développement élargiront notre clientèle. Le retrait d'anciens modèles d'avions et l'introduction de nouveaux modèles aideront à répondre aux besoins de nouveaux clients. L'introduction de nouveaux modèles de propriété, tels que les activités en multipropriété ou de nolisement, rendra l'aviation d'affaires encore plus accessible.

L'aviation d'affaires est prête à croître et, avec le portefeuille de produits le plus complet de l'industrie, nous sommes en bonne position.

Services à la clientèle

Le réseau mondial de service à la clientèle d'Avions d'affaires comprend des centres de service en propriété exclusive, des plaques tournantes de pièces, des entrepôts de pièces, des installations de maintenance en piste, des bureaux de soutien régionaux, des centres de réponse à la clientèle, des équipes mobiles de réponse à la clientèle, des centres de formation ainsi que des installations de service agréées et des fournisseurs de formation agréés.

La demande de services et de soutien dépend de la taille de la flotte d'avions d'affaires Bombardier, du nombre d'heures de vol effectuées par cette flotte et de l'âge moyen de la flotte. Comme la flotte en service d'Avions d'affaires est importante, nous continuerons de miser sur ces activités très rentables.

Indicateurs du marché

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
FLOTTE EN SERVICE	En 2017, 4729 avions d'affaires Bombardier étaient en service, soit une augmentation d'environ 3 % en regard de 4595 avions en 2016. ⁽¹⁾	▲
NOMBRE MOYEN D'HEURES DE VOL	Selon nos estimations, le nombre moyen annuel d'heures de vol d'avions d'affaires Bombardier a augmenté de 2,9 % en 2017 par rapport à l'année précédente.	▲
ÂGE MOYEN DE LA FLOTTE	En général, plus l'âge d'un avion augmente, plus ses coûts de maintenance directs sont élevés. Par conséquent, l'âge moyen de la flotte d'avions Bombardier aura une incidence sur la taille du marché de la maintenance. En 2017, l'âge moyen de la flotte d'avions d'affaires Bombardier a diminué de 5 % en regard de 2016. ⁽¹⁾	▼

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

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

Perspectives à court terme

Selon les indicateurs de marché précités, la demande de pièces et de programmes de services devrait croître. Nous continuons de rechercher activement des endroits stratégiques pour notre expansion afin de nous rapprocher de nos clients, de raccourcir davantage les délais de réponse et d'établir des relations plus solides dans le monde entier.

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

Perspectives à long terme

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

Nous nous démarquons dans tous les marchés

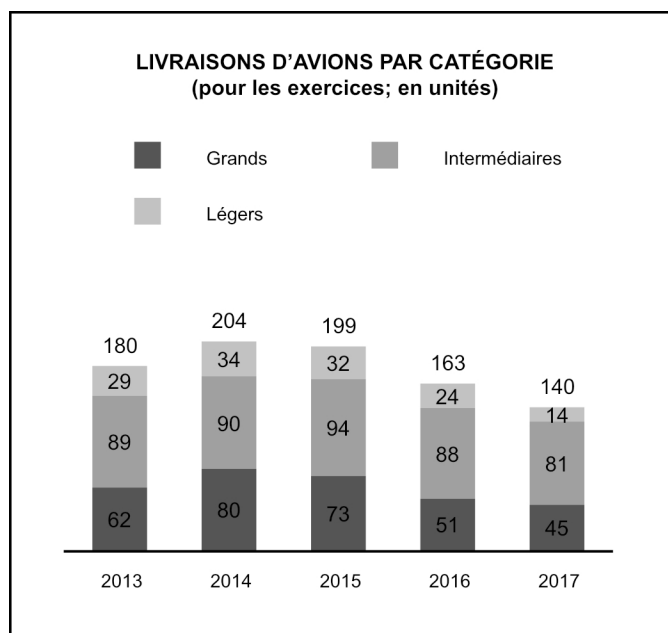
Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus	1 473 \$	1 651 \$	4 961 \$	5 741 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	151 \$	150 \$	513 \$	528 \$
Amortissement	31	50	97	159
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	120	100	416	369
Éléments spéciaux	(9)	1	25	(108)
RAII	129 \$	99 \$	391 \$	477 \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,1 %	6,1 %	8,4 %	6,4 %
Marge RII	8,8 %	6,0 %	7,9 %	8,3 %

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

Revenus

La baisse des revenus tirés des avions, essentiellement attribuable à la diminution prévue du nombre de livraisons d'avions, et la baisse des revenus tirés de la vente d'avions d'occasion, reflétant un niveau moins élevé de stocks d'avions d'occasion, en partie contrebalancées par la hausse des revenus tirés des activités d'après-vente, sont les principaux facteurs des diminutions de respectivement 178 millions \$ et 780 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice.



Éléments spéciaux

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

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

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2017	2016	2017	2016
Renégociation d'une entente commerciale	1	— \$	— \$	35 \$	— \$
Charges de restructuration	2	8	6	18	14
Obligation au titre des avantages de retraite	3	—	—	—	(63)
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	4	(17)	(5)	(28)	(59)
		(9) \$	1 \$	25 \$	(108) \$
Incidence sur la marge RAI		0,7 %	(0,1) %	(0,5) %	1,9 %

1. Une provision a été constituée au deuxième trimestre de 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.
2. Représentent des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
3. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes au deuxième trimestre de 2016 pour les informer que nous ne prévoyons pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 63 millions \$ a été reprise.
4. Compte tenu de la poursuite des activités liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de respectivement 28 millions \$ et 59 millions \$ en 2017 et 2016. La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux du trimestre a augmenté de 2,0 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques inclus dans les charges de R et D; et
- de l'apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a augmenté de 2,8 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAI avant éléments spéciaux pour l'exercice a augmenté de 2,0 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques inclus dans les charges de R et D; et
- de l'apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente.

En partie contrebalancés par :

- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration en raison de la baisse prévue des revenus.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI de l'exercice a diminué de 0,4 point de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent.

L'avion *Global 7000* est en bonne voie d'être mis en service au second semestre de 2018

Investissements dans le développement de produits

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Outillage des programmes ⁽¹⁾	238 \$	220 \$	1 004 \$	710 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	1	2	10	6
	239 \$	222 \$	1 014 \$	716 \$
En pourcentage des revenus	16,2 %	13,4 %	20,4 %	12,5 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 21 millions \$ et 51 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017 (respectivement 38 millions \$ et 120 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Au 31 décembre 2017, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽¹⁾ s'établissait à 3,6 milliards \$, comparativement à 2,6 milliards \$ au 31 décembre 2016. La hausse de la valeur comptable nette de l'outillage des programmes d'avions d'affaires au 31 décembre 2017 est principalement attribuable aux additions à l'outillage du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*.

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 441 millions \$ au 31 décembre 2017 (266 millions \$ au 31 décembre 2016).

Rapprochement de la valeur comptable de l'outillage des programmes aéronautiques

Solde au 31 décembre 2016	2 631 \$
Investissements dans le développement de produits	1 004
Amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	(51)
Solde au 31 décembre 2017	3 584 \$

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

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

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

Le 30 janvier 2018, le cinquième et dernier véhicule d'essais en vol *Global 7000* a intégré le programme d'essais en vol du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, qui cumule plus de 1500 heures de vol. Le FTV5 validera tous les essais en vol et au sol effectués à ce jour, y compris des essais exhaustifs de vibration au sol et sur des bancs d'essais statiques. En octobre 2017, Bombardier a présenté officiellement l'avion au congrès et salon annuel de la National Business Aviation Association (NBAA), à Las Vegas. Les activités de la chaîne d'assemblage final accélèrent, alors que les avions de plusieurs clients sont en cours de production.

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

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

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

Nombre de livraisons d'avions supérieur aux prévisions

Livraisons d'avions d'affaires⁽¹⁾

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Légers				
<i>Learjet 70/75</i>	2	11	14	24
Intermédiaires				
<i>Challenger 350</i>	22	19	56	62
<i>Challenger 605/650</i>	7	11	23	26
<i>Challenger 850</i>	—	—	2	—
Grands				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	13	13	45	51
	44	54	140	163

⁽¹⁾ Les livraisons réalisées aux troisième et quatrième trimestres de 2017 ainsi que celles au quatrième trimestre de 2016 comprennent chacune la vente d'un avion à Avions commerciaux. Dans nos états financiers consolidés, les revenus et la marge associés à ces avions ont été repris et seront comptabilisés lorsque les travaux de spécialisation pour répondre aux exigences des missions d'un client externe seront terminés sur les avions.

Carnet de commandes le plus important de l'industrie

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	31 décembre 2017	31 décembre 2016
	14,0 \$	15,4 \$

Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2017, nous avons conquis une part de marché en fonction des revenus de 34 % du marché global sur lequel nous livrons concurrence, et notre part de marché en fonction des unités livrées a été de 30 %. Nous avons été le leader du marché en fonction du nombre d'unités livrées et deuxième en fonction des revenus. En comparaison, nos parts de marché en fonction des revenus et des unités livrées se sont élevées à respectivement 36 % et 32 % pour la période de trois ans close le 31 décembre 2016. Au cours de cette période, nous étions aussi le leader du marché en fonction du nombre d'unités livrées et deuxième en fonction des revenus.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Selon nos estimations, l'information publique de nos concurrents, les rapports annuels sur les livraisons de la *General Aviation Manufacturers Association* (GAMA) et les prix publiés par *Ascend Flight Global* et dans la revue *B&CA*.

Effectifs

Nombre total d'employés

	Aux	
	31 décembre 2017	31 décembre 2016
Permanents ⁽¹⁾	9 700	9 000
Contractuels ⁽²⁾	500	400
	10 200	9 400
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	45 %	41 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

⁽²⁾ Y compris les non-employés et le personnel sous-traitant.

Les effectifs au 31 décembre 2017 comptaient 800 employés, ou 9 %, de plus que ceux d'un an plus tôt.

Cette hausse découle essentiellement d'une embauche stratégique visant à soutenir l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, ainsi que notre stratégie de croissance dans les activités du marché de l'après-vente, en partie compensée par les réductions d'effectifs liées à l'incidence de mesures de restructuration annoncées antérieurement.

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous nos sites récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. Un total d'environ 5800 employés de par le monde, ou 60 % des employés permanents, participent au programme. En 2017, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles avant les montants nets au titre des intérêts et des impôts sur le résultat.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Prévisions initiales de 2017	Prévisions révisées pour 2017	Ce que nous avons fait en 2017	Ce qui s'en vient pour 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾
Revenus	~ 5,0 milliards \$	Aucun changement	5,0 milliards \$	≥ 5,0 milliards \$
Marge RAI avant éléments spéciaux	~ 7,5 %	~ 8,0 %	8,4 %	≥ 8,0 %
Livraisons d'avions (en unités)	~135	Aucun changement	140	~ 135

Prévisions pour 2017

Au deuxième trimestre de 2017, nous avons révisé à la hausse notre prévision de marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'Avions d'affaires pour l'exercice 2017, pour la faire passer à environ 8,0 %, en raison essentiellement du solide rendement enregistré au premier semestre de l'exercice.

Nous avons surpassé nos prévisions à l'égard des livraisons en tirant parti des possibilités du marché, tout particulièrement au quatrième trimestre. La plus solide performance sur le plan de marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ s'explique par la combinaison d'une augmentation du nombre de livraisons et d'une plus forte proportion de livraisons d'avions intermédiaires et de grande taille, par la croissance des activités d'après-vente ainsi que par les progrès réalisés dans le cadre des initiatives de transformation.

Notre stratégie pour réaliser les prévisions pour 2018

Nous maintenons une gestion prudente et rigoureuse de nos activités et, par conséquent, nous prévoyons des revenus et un nombre de livraisons en 2018 similaires à ceux enregistrés en 2017. Nous continuons de miser sur la croissance des activités sur le marché de l'après-vente et sur les progrès réalisés dans le cadre des initiatives de transformation pendant que nous nous préparons à la MES de l'avion *Global 7000*.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

⁽²⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽³⁾ Les prévisions pour 2018 tiennent compte de l'adoption d'IFRS 9, *Instruments financiers*, et d'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

Énoncés prospectifs :

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

- le nombre de livraisons d'après le carnet de commandes fermes actuel et les nouvelles commandes futures estimatives;⁽²⁾
- un nombre de livraisons d'avions à l'exercice 2018 semblable à celui de l'exercice 2017 et la croissance des services à la clientèle;
- l'alignement des cadences de production en fonction de la demande du marché;
- le déploiement et l'exécution continus des initiatives de transformation principales, particulièrement celles touchant les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité de la main-d'œuvre et l'amélioration du fonds de roulement;
- notre capacité d'exécuter et de réaliser des initiatives visant l'amélioration du modèle d'affaires;
- notre capacité de respecter les dates de MES et les coûts prévus du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer la stratégie de développement de nos produits;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir les cadences de production prévues;
- le maintien du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale; et
- la stabilité des taux de change.

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

⁽²⁾ Les prévisions de la demande sont fondées sur l'analyse des principaux indicateurs de marché, dont la croissance du PIB réel, la confiance de l'industrie, la rentabilité de notre clientèle, les niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, l'utilisation des avions, les expéditions d'avions et les facturations, le nombre d'avions en service et l'âge moyen de la flotte. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché dans la section Industrie et conjoncture économique.

AVIONS COMMERCIAUX

Les données exposées dans le présent rapport de gestion contiennent 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 à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour plus de détails.

Table des matières

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	APERÇU	PROFIL	INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	ANALYSE DES RÉSULTATS	PARTENARIAT STRATÉGIQUE	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS
72	73	75	78	85	90	92

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
CROISSANCE ET POSITION EN REGARD DE LA CONCURRENCE	<ul style="list-style-type: none"> • Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. • Ratio de nouvelles commandes sur livraisons,⁽¹⁾ comme indicateur des revenus futurs. • Revenus et nombre de livraisons d'avions, comme mesures de la croissance. • Part de marché (en fonction des revenus et du nombre de livraisons d'avions), comme mesures de notre position en regard de la concurrence.
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • RAI, marge RAI, RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ et marge RAI avant éléments spéciaux,⁽²⁾ comme mesures du rendement.
LIQUIDITÉS	<ul style="list-style-type: none"> • Flux de trésorerie disponibles,⁽²⁾ comme mesure de la génération de liquidités.
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE	<ul style="list-style-type: none"> • Livraisons à temps des avions, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients. • Ponctualité des vols, comme mesure de la fiabilité de nos produits. • Disponibilité régionale des pièces et des matériaux pour répondre aux demandes des clients, comme mesure de satisfaction des besoins de la clientèle tout au long de la vie utile des avions. • Taux de respect de l'horaire, comme mesure du pourcentage de vols réguliers non annulés de nos clients exploitant des sociétés aériennes.

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

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

APERÇU

Réaliser la pleine valeur des avions C Series

	Prévisions initiales pour 2017	Prévisions révisées pour 2017	Ce que nous avons fait en 2017	Prévisions pour 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾
Revenus	~ 2,9 milliards \$	~ 2,5 milliards \$	2,4 milliards \$	~ 2,7 milliards \$
RAII avant éléments spéciaux	~ (400 millions \$)	aucun changement	(377 millions \$)	~ (350 millions \$)
Livraisons d'avions (en unités)	De 80 à 85	~ 70 à 75, y compris ~ 20 à 22 C Series	73, y compris 17 C Series et 56 CRJ et Q400	~ 75, y compris ~ 40 C Series et ~ 35 CRJ et Q400

RÉSULTATS

Pour les exercices clos les 31 décembre	2017	2016	Écart
Revenus	2 382 \$	2 617 \$	(9) %
Livraisons d'avions (en unités)	73	86	(13)
Commandes nettes (en unités)	70	161	(91)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽³⁾	1,0	1,9	(0,9)
RAII	(385) \$	(903) \$	57 %
Marge RAI	(16,2) %	(34,5) %	1830 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(377) \$	(417) \$	10 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(15,8) %	(15,9) %	10 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(305) \$	(353) \$	14 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(12,8) %	(13,5) %	70 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	107 \$	392 \$	(73) %
Aux 31 décembre	2017	2016	Écart
Carnet de commandes (en unités)	433	436	(3)

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Avions commerciaux pour obtenir d'autres détails sur les prévisions pour 2018. Les prévisions pour 2018 reflètent l'adoption de l'IFRS 9, *Instruments financiers*, et de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Les prévisions pour 2018 sont basées sur l'hypothèse de la poursuite de la consolidation du programme C Series pour l'exercice 2018 au complet. À la suite de la clôture prévue du partenariat C Series avec Airbus, nous retirerons le programme C Series de notre périmètre de consolidation. Si la clôture du partenariat C Series avec Airbus intervenait avant la fin de 2018, le retrait du programme C Series du périmètre de consolidation en résultant aura une incidence sur nos résultats et nos prévisions.

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

⁽³⁾ Ratio des commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- Nous allons de l'avant et faisons des progrès en vue d'obtenir l'approbation des organismes de réglementation pour le partenariat annoncé avec Airbus concernant les avions C Series. Nous nous attendons à obtenir toutes les approbations relatives au partenariat en 2018, et, dans l'intervalle, nous effectuons des visites sur place et nous planifions les activités d'exploitation de la chaîne d'assemblage final américaine située à Mobile, en Alabama, tout en travaillant sur d'autres volets de l'intégration conformément aux lois antitrust. Le 26 janvier 2018, la Commission du commerce international des É.-U. a rejeté la tentative de Boeing de faire imposer des tarifs sur les avions C Series, libérant la voie pour nous permettre de soutenir Delta Air Lines cette année alors que nous travaillons à clore notre partenariat avec Airbus.
- Nous avons livré 73 avions au cours de l'exercice, soit 30 avions Q400, 26 avions CRJ et 17 avions C Series, respectant la fourchette présentée dans notre prévision pour l'exercice. Cela comprend 22 avions livrés au cours du quatrième trimestre, nombre similaire à celui de l'année précédente.

- Nous avons livré les deux premiers avions *CS300* à Korean Air Lines, le premier client du programme en Asie, au cours de la dernière semaine de décembre 2017 et participé à ces préparatifs en vue de leur entrée en service commerciale au mois de janvier 2018.
- L'année a été marquée par un ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾ de 1,0 pour Avions commerciaux. Au cours du quatrième trimestre, nous avons obtenu des commandes portant sur l'ensemble des trois gammes d'avions. Ces commandes comprenaient ce qui suit :
 - Le 29 décembre 2017, nous avons signé une commande ferme avec la compagnie EgyptAir pour l'acquisition de 12 avions *CS300* et des droits d'achat sur 12 avions supplémentaires. Selon le prix affiché de l'avion *CS300*, la valeur de la commande ferme s'élèverait à environ 1,1 milliard \$.
 - Le même jour, nous avons signé un accord visant six biréacteurs régionaux *CRJ900* et pris des options sur six autres avions du même type avec un client souhaitant garder l'anonymat. Selon le prix affiché, la valeur de la commande ferme s'élèverait à environ 290 millions \$.
 - Nous avons également signé une commande avec Qazaq Air et une autre avec Cemair portant chacune sur deux avions *Q400* d'une valeur totale d'environ 133 millions \$ d'après le prix affiché.
- La performance financière d'Avions commerciaux en 2017 a été marquée par l'accélération soutenue de la cadence de production du programme d'avions *C Series*. Tel qu'il a été annoncé dans nos résultats financiers du troisième trimestre, le retard de livraison de moteurs accusé par Pratt & Whitney a eu une incidence sur la livraison de nos avions *C Series*, particulièrement au quatrième trimestre. Tandis que les revenus atteignaient 2,4 milliards \$, conformément à nos prévisions, la perte RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ de 377 millions \$ se comparait favorablement aux attentes.

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

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

PROFIL

Portefeuille de premier plan dans les segments des avions de 60 à 150 sièges

Nous concevons et fabriquons un vaste portefeuille d'avions commerciaux dans les segments d'appareils de 60 à 150 sièges, y compris les biréacteurs régionaux *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000*, ainsi que les biréacteurs de grande ligne *C Series* de conception entièrement nouvelle et le biturbopropulseur *Q400*. Nous offrons des services après-vente pour ces avions et pour ceux du segment des avions de 20 à 59 sièges. Environ 2300 avions Bombardier sont actuellement en service.

SEGMENT DE MARCHÉ : AVIONS COMMERCIAUX

BIRÉACTEURS COMMERCIAUX MONOCOULOIRS

Modèles : *CS100* et *CS300*

Segment de marché : Petits biréacteurs commerciaux monocouloirs

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Composée de l'avion *CS100* et de l'avion *CS300* de plus grande capacité, la gamme d'avions *C Series* allie performances et technologie. Il en résulte des avions qui offrent des performances et des caractéristiques économiques inégalées sur le segment des avions monocouloirs de petite taille. Établissant une nouvelle norme en fait de conception et de polyvalence de cabine de monocouloirs, les avions *C Series* offrent une expérience passager sans pareille grâce à de plus larges sièges et à de plus grands coffres à bagages et hublots. Les turbosoufflantes à réducteur révolutionnaires combinées à l'aérodynamisme évolué de cet avion permettent une réduction du bruit et réduisent de plus de 20 % la consommation de carburant comparativement à celle des avions en production de son segment, ce qui se traduit directement par une réduction de 20 % des émissions de CO₂. Les avions *C Series* offrent des coûts par passager jusqu'à 18 % inférieurs à ceux des avions remotorisés de plus grande taille et confèrent un avantage de plus de 25 % sur le plan des coûts directs de maintenance en raison de leur programme de maintenance optimisé, de l'augmentation des intervalles de maintenance, de l'intégration de systèmes de pointe et de la conception de moteurs de haute technologie.



Avion *CS100*

⁽¹⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service sur des vols court-courriers allant jusqu'à 500 miles nautiques.

BIRÉACTEURS RÉGIONAUX

Modèles : CRJ700, CRJ900 et CRJ1000

Segment de marché : Biréacteurs régionaux de grande taille

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Conçue pour accroître la portée des plaques tournantes et le nombre de vols directs, la gamme CRJ Series est optimisée pour les liaisons régionales de moyennes et longues distances. Le programme d'avions régionaux le plus populaire, soit la gamme CRJ Series, confère un avantage pouvant atteindre 10 % sur le plan des coûts d'exploitation, consomme jusqu'à 13 % moins de carburant et dégage le moins d'émissions de CO₂ comparativement aux avions en production de son segment. L'optimisation du plan de maintenance, la simplification des tâches ainsi que la plus récente augmentation des intervalles de maintenance des avions CRJ Series permettent de réaliser d'importantes économies sur le plan des coûts de maintenance directs. La gamme CRJ Series propose une cabine améliorée dotée d'une zone d'entrée plus ouverte et d'une plus grande capacité de rangement à bord, assurant une expérience passager améliorée.



Avion CRJ900

BITURBOPROPULSEURS

Modèle : Q400

Segment de marché : Biturbopropulseurs de grande taille

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Offrant une vitesse digne d'un avion à réaction et une autonomie accrue, en plus d'une expérience passager à l'avant-garde de l'industrie et d'une empreinte environnementale réduite, l'avion Q400 est polyvalent et peut être adapté à différents types d'exploitation. Il s'agit du biturbopropulseur le plus performant en matière de distance franchissable et de vitesse de croisière et du seul biturbopropulseur en production pouvant être configuré pour accueillir jusqu'à 90 passagers et entrant dans le segment de marché des avions de 90 sièges. La configuration combi fret-passagers de l'avion Q400 est disponible en diverses configurations et propose une capacité fret tout en pouvant accueillir des passagers.



Avion Q400

⁽¹⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service sur des vols court-courriers allant jusqu'à 500 miles nautiques.

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES À LA CLIENTÈLE

SERVICES DE MAINTENANCE : MAXIMISER LA VIE UTILE DE L'AVION

Portefeuille de services : Capacités étendues pour répondre aux besoins en matière de maintenance, de remise à neuf et de modification d'avions commerciaux, ainsi que des équipes de réparation mobiles.

Caractéristiques principales : Offre de services et de soutien dans le monde entier grâce aux centres de service détenus en propriété exclusive par Bombardier, à des installations de service agréées (ASF) et aux équipes de réparation mobiles de Bombardier.

SERVICES DE MATÉRIEL : PRÉVISIBILITÉ ET FIABILITÉ

Portefeuille de services : Fourniture de pièces neuves, de services d'approvisionnement initiaux et de réparations de pièces détenues par les propriétaires-utilisateurs ainsi qu'un portefeuille croissant de plans innovateurs de facturation par heure de vol.

Caractéristiques principales : Soutien aux clients couvrant tous leurs besoins en matière de pièces grâce à plusieurs entrepôts de pièces à l'échelle mondiale, au soutien de maintenance aux avions immobilisés au sol, à la meilleure performance sur le marché des avions de série, à une prévisibilité budgétaire et à une protection en matière de coûts.

SERVICES DE SOUTIEN : EXPERTISE MONDIALE EN TOUT TEMPS

Portefeuille de services : Portefeuille complet de services à la clientèle, y compris des centres de réponse à la clientèle ouverts 24 heures sur 24, un service à la clientèle en matière d'ingénierie, un réseau de personnel de service sur place, des bureaux de soutien régionaux, des publications techniques et du soutien pour les MES.

Caractéristiques principales : Offre de services aux exploitants via un guichet unique, 24 heures sur 24, 365 jours par année, pour répondre à toutes les demandes essentielles et les demandes pour avions immobilisés au sol. Soutien de toutes les exigences des clients, dès la MES et tout au long de la période de détention de l'avion, au moyen d'un réseau de soutien mondial d'équipes stratégiquement situées.

SERVICES DE FORMATION : TIRER LE MAXIMUM DE NOS AVIONS

Portefeuille de services : Services complets de formation au personnel navigant et au personnel de maintenance sur les avions commerciaux aux installations détenues en propriété exclusive et par l'intermédiaire d'un réseau de partenariats stratégiques à l'échelle mondiale.

Caractéristiques principales : Expérience d'apprentissage de haute qualité. En tant que fabricant d'équipement d'origine, Bombardier modifie rapidement les didacticiels et les appareils de formation pour refléter les améliorations continues apportées aux avions.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Perspectives positives à long terme des segments du marché des avions commerciaux de 60 à 150 sièges

La solide performance du marché des avions commerciaux se poursuit, le trafic-passagers et la performance financière des sociétés aériennes demeurant remarquables en 2017. Les indicateurs clés suivants servent à effectuer le suivi de la vigueur du marché de l'aviation commerciale à court terme :

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
VOLUMES DE TRAFIC-PASSAGERS	La demande d'avions neufs est surtout tributaire de la demande de transport aérien. Le trafic-passagers national et international régulier, mesuré par les revenus passagers-kilomètres (RPK), a augmenté de respectivement 7,0 % et 7,9 % en 2017, par rapport à celui de 2016. ⁽¹⁾	▲
	En particulier, les hausses enregistrées par les marchés du transport aérien commercial national en Chine, aux É.-U. et en Inde représentent la plus grande partie de la croissance de 7,0 % des RPK par rapport à celles de 2016. Les hausses enregistrées par les marchés du transport aérien commercial international en Europe, en Asie-Pacifique et au Moyen-Orient représentent la plus grande partie de la croissance de 7,9 % des RPK par rapport à celle de 2016. ⁽¹⁾	
	Les sociétés aériennes ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges de respectivement 83,0 % et 80,6 % en 2017 comparativement à respectivement 82,2 % et 79,6 % en 2016.	▲
	La croissance des voyageurs en avion pour 2017 a été solide et s'est renforcée vers la fin de 2017, soutenue par la reprise de la conjoncture économique mondiale, bien que la stimulation entraînée par la baisse des prix des billets d'avion ait diminué. ⁽¹⁾	
PRIX DU CARBURANT	En 2017, le trafic-passagers régional, mesuré par RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U. et de leurs affiliées ⁽²⁾ qui représente une partie importante du trafic-passagers aérien régional aux É.-U., notre principal marché, a diminué légèrement de 1 % en regard de celui de 2016.	▶
	Ces sociétés aériennes ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 79,6 % en 2017, en baisse par rapport à 80,3 % en 2016.	▼
	Le prix du carburant, l'une des plus importantes composantes des coûts opérationnels des sociétés aériennes, demeure volatil. Le prix moyen annuel du pétrole brut Brent a augmenté, passant de 44 \$ le baril en 2016 à 54 \$ en 2017. ⁽³⁾ À la fin de 2017, le prix a grimpé pour s'établir à 67 \$ le baril reflétant l'incidence nette de la baisse prévue de l'approvisionnement provenant des producteurs traditionnels et de l'augmentation de l'approvisionnement provenant des producteurs américains de pétrole. ⁽³⁾	▶
	La volatilité des prix du pétrole brut devrait entraîner une demande soutenue d'avions plus écoénergétiques.	▲
RENTABILITÉ DES SOCIÉTÉS AÉRIENNES	La performance financière des sociétés aériennes est demeurée positive en 2017. Les bénéfices des sociétés aériennes devraient totaliser 34,5 milliards \$ en 2017, une huitième année d'affilée de bénéfices nets positifs pour l'industrie, en regard de 35,3 milliards \$ de bénéfices en 2016. Les sociétés aériennes d'Amérique du Nord sont celles qui devraient générer les bénéfices en dollars et les marges bénéficiaires les plus élevés en raison d'une combinaison de la consolidation de l'industrie, contribuant au maintien des coefficients d'occupation des sièges, et des frais accessoires, qui limitent l'incidence de la hausse des coûts du carburant, suivies des sociétés aériennes de l'Europe et de l'Asie-Pacifique. La performance financière des sociétés aériennes devrait demeurer solide en 2018 avec des bénéfices totaux de 38,4 milliards \$. ⁽⁴⁾ Compte tenu des niveaux de rentabilité récents et prévus, les sociétés aériennes devraient être davantage portées à réinvestir dans leurs flottes.	▲

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

⁽¹⁾ D'après les rapports *Air Passenger Market Analysis* et *Airlines Financial Monitor* pour le mois de décembre 2017 de l'IATA.

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

⁽³⁾ Selon le site Web de l'Energy Information Administration (EIA) des É.-U.

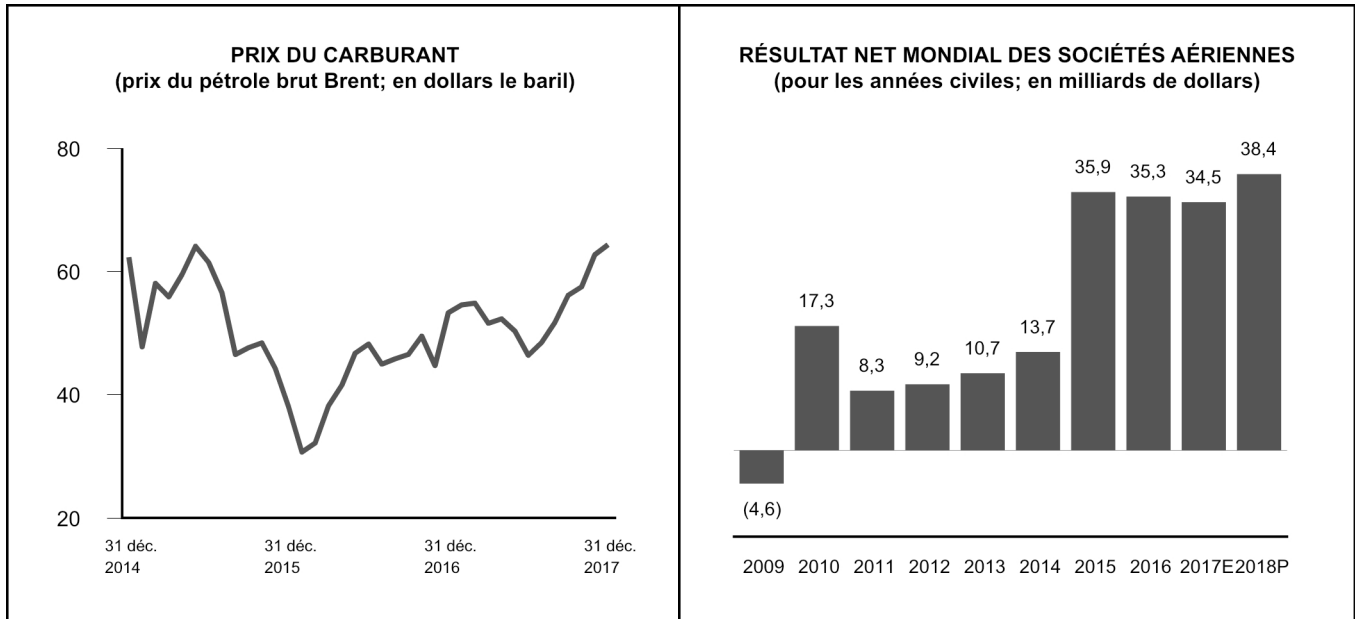
⁽⁴⁾ D'après les prévisions de l'IATA présentées dans son rapport de fin d'année intitulé *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2017.

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
RÉGLEMENTATIONS ENVIRONNEMENTALES	<p>Les questions et les nouvelles réglementations environnementales devraient façonner de plus en plus l'industrie mondiale du transport aérien. Ces questions peuvent être regroupées en larges catégories ayant trait à la qualité de l'air à l'échelle locale, aux émissions des avions et au bruit ambiant. Tout au long de son histoire, l'industrie de l'aviation a constamment amélioré sa performance environnementale et devrait continuer de le faire. L'industrie de l'aviation s'est engagée à afficher une croissance neutre en carbone d'ici 2020 et une réduction de 50 % des émissions de carbone d'ici 2050 par rapport à leur niveau de 2005. L'application de nouvelles technologies à la conception d'avions devrait jouer un rôle important dans le respect de ces engagements et accélérer le retrait des anciens avions à l'échelle mondiale.⁽¹⁾</p> <p>De plus, une récente assemblée de l'OACI a adopté une résolution pour implanter une mesure globale fondée sur le marché sous la forme d'un programme de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).</p>	▲
EXPÉDITIONS D'AVIONS	<p>Dans le segment des avions de 60 à 100 sièges, aussi appelé le segment des avions régionaux de grande taille, la tendance des livraisons a connu un déclin d'environ 10 % par rapport à celle de l'année précédente.⁽²⁾ Les sociétés aériennes reportent leurs achats visant à moderniser leur flotte avec des avions régionaux de plus grande taille et plus écoénergétiques par suite de la baisse du prix du pétrole.</p> <p>Dans le segment des avions de 100 à 150 sièges, aussi appelé le segment des petits avions monocouloirs, nous prévoyons une augmentation additionnelle des livraisons à mesure que les fabricants accélèrent la cadence de production d'avions de dernière génération. Nous croyons que nos avions C Series de conception entièrement nouvelle établissent la nouvelle norme dans le segment des avions monocouloirs.</p>	▼
DEMANDE DE REMPLACEMENT	<p>Nous estimons que la plupart des avions commerciaux ont un cycle de vie de 15 à 30 ans. Au 31 décembre 2017, environ 1765 avions représentant un pourcentage estimatif de 25 % de la flotte mondiale en service dans les segments des avions de 60 à 150 sièges avaient plus de 15 ans, par rapport à un pourcentage de 21 % à la fin de 2016.⁽¹⁾</p>	▲

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

⁽¹⁾ Selon nos prévisions pour le marché des avions commerciaux, publiées en septembre 2017 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

⁽²⁾ D'après les données de la base de données d'Ascend sur les flottes par Flightglobal.



Source : EIA des É.-U.

Source : Prévisions de l'IATA dans son rapport de fin d'année intitulé *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2017.

E : Estimation; P : Prévision

D'après l'IATA, les sociétés aériennes dans le monde entier devraient en 2017 afficher collectivement des bénéfices nets positifs pour la huitième année d'affilée. La performance financière des sociétés aériennes a légèrement diminué au cours de l'année en Amérique du Nord et au Moyen-Orient, une diminution contrebalancée par des augmentations marginales de celles établies en Europe et en Asie-Pacifique. La baisse générale, particulièrement aux É.-U., a été limitée en raison des regroupements de sociétés aériennes et des frais accessoires.⁽¹⁾

La conjoncture économique mondiale et celle de chaque pays représentent des facteurs déterminants de la demande de transport aérien. Ainsi, la vigueur de l'industrie aéronautique dépend de la conjoncture économique et, en général, d'un décalage entre la reprise économique et le moment où elle influe sur les livraisons et les revenus des fabricants d'équipement d'origine. La croissance du PIB réel est une mesure généralement acceptée de l'activité économique. Le PIB réel mondial a augmenté de 3,0 % en 2017, soit une augmentation plus forte que celle de 2,4 % en 2016.⁽²⁾

⁽¹⁾ D'après les prévisions de l'IATA dans son rapport de fin d'année intitulé *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2017.

⁽²⁾ Selon le rapport *Oxford Economics Global Data Report* daté du 19 janvier 2018.

Perspectives à court terme

La tendance positive actuelle des indicateurs du marché et la hausse future prévue des taux de croissance du PIB devraient entraîner une croissance supplémentaire de la demande en transport aérien et la demande d'avions neufs devrait suivre. L'économie mondiale devrait croître de 3,2 % en 2018, de 2,9 % en 2019 et de 2,7 % en 2020.⁽¹⁾

Nous croyons que le segment de marché des avions régionaux de plus grande taille et des avions de grande ligne de plus petite taille devrait enregistrer une croissance en Amérique du Nord, tandis que les sociétés aériennes continueront de se concentrer sur l'optimisation de leur flotte, l'efficacité énergétique et la réduction des impacts environnementaux. Le PIB en Amérique du Nord, le marché le plus important pour les avions commerciaux, devrait croître de 2,7 % en 2018, par rapport à une croissance de 2,3 % en 2017.⁽¹⁾

En Europe, le PIB devrait croître de 2,3 % en 2018, puis connaître une croissance soutenue d'environ 1,9 % en 2019 et de 1,7 % en 2020.⁽¹⁾ Ainsi, nous ne prévoyons guère de croissance de la demande d'avions régionaux en Europe. Les sociétés aériennes européennes devraient continuer de se concentrer sur la consolidation et la restructuration de leurs activités.

La Chine élargie et l'Inde, régions à fort potentiel de croissance pour l'aviation commerciale, devraient connaître une croissance respective de 6,4 % et 7,5 % en 2018, comparativement à 6,8 % et 6,2 % en 2017. La CÉI et l'Amérique latine, en contexte de reprise économique, devraient connaître une croissance respective de 2,2 % et 2,4 % en 2018.⁽¹⁾

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

⁽¹⁾ Selon le rapport *Oxford Economics Global Data Report* daté du 19 janvier 2018.

Perspectives à long terme

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

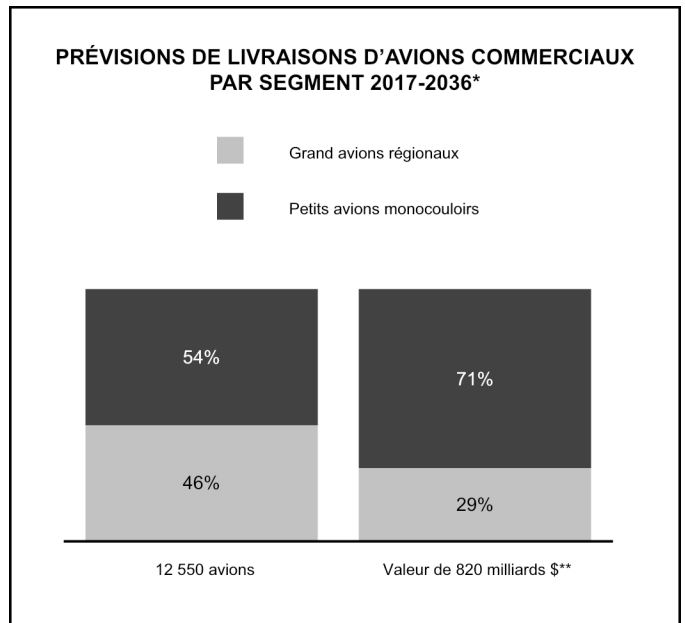
En septembre 2017, nous avons publié nos prévisions pour le marché mondial sur 20 ans pour 2017 à 2036.⁽¹⁾

Selon les prévisions pour le marché des avions commerciaux, 12 550 avions commerciaux de 60 à 150 sièges seront livrés au cours des 20 prochaines années par rapport à nos prévisions précédentes de 12 700 livraisons d'avions de 2015 à 2034.

La valeur des livraisons des 20 prochaines années est estimée à 820 milliards \$,⁽²⁾ alimentée par des livraisons dans le segment de marché des avions monocouloirs.

⁽¹⁾ Disponibles à l'adresse ri.bombardier.com.

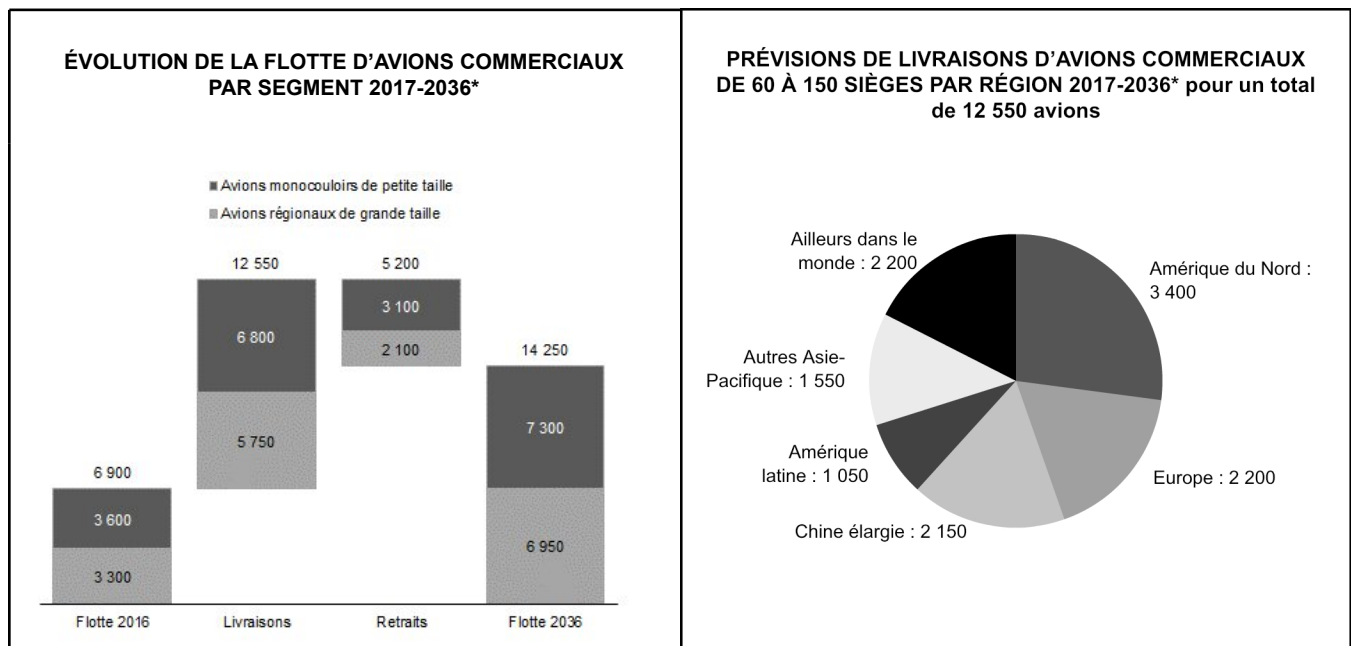
⁽²⁾ Les estimations de revenus sont fondées sur les prix affichés de 2017.



* Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions commerciaux publiées en septembre 2017 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

** Les estimations de revenus sont fondées sur les prix affichés de 2017.

Le nombre de livraisons prévues devrait découler de la demande d'avions de remplacement provenant des marchés établis comme l'Amérique du Nord et l'Europe, et du potentiel de croissance des flottes dans les marchés émergents. L'Amérique du Nord devrait afficher le plus grand nombre de livraisons d'avions commerciaux de 60 à 150 sièges, suivie par la Chine élargie, l'Europe et l'Amérique latine.



* En unités. Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions commerciaux publiées en septembre 2017 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

La plupart des livraisons d'avions neufs de 60 à 150 sièges sur les marchés développés de l'aviation, notamment l'Amérique du Nord, l'Europe, l'Océanie et l'Asie du Nord-Est (le Japon et la Corée du Sud) devraient servir à remplacer des flottes retirées du service.

Sur les marchés émergents, la demande de transport aérien augmente avec la relance économique et l'expansion de la classe moyenne. Les industries du transport aérien des régions émergentes (Autres Asie-Pacifique, Chine élargie, Inde, Amérique latine et CÉI) en sont à des stades divers de développement, mais toutes devraient avoir besoin d'avions offrant différents nombres de sièges et différentes caractéristiques économiques d'exploitation pour répondre à la demande passagers.

À long terme, la flotte d'avions de 60 à 150 sièges dans le monde entier devrait croître, pour atteindre 14 250 unités d'ici 2036. Près de 55 % des livraisons sont prévues dans le segment de marché des avions monocouloirs de petite taille et sont évaluées à environ 580 milliards \$.⁽¹⁾⁽²⁾ Les sociétés aériennes exerçant leurs activités dans ce segment, qui ont connu des contraintes avec les technologies actuellement offertes par ces avions, devraient assister à une transformation majeure de leur flotte. Les avions en service aujourd'hui dans ce segment de marché sont plus vieux que les avions monocouloirs plus grands. La flotte de ce segment n'a quasiment pas été renouvelée et, à ce jour, les avions *C Series*, mis en service en 2016, sont les seuls de conception entièrement nouvelle sur ce marché. Même si d'autres avions redessinés devraient faire leur entrée sur le marché, la gamme *C Series* offrira de meilleures caractéristiques économiques aux exploitants et plus de confort aux passagers. Nous prévoyons obtenir une part prépondérante des 6 800 livraisons prévues dans le segment des avions monocouloirs de petite taille au cours des 20 prochaines années.⁽¹⁾ Les réglementations environnementales et la nécessité d'exploiter des avions de plus grande taille que celle des avions régionaux devraient générer de la croissance dans ce segment de marché.

Le segment des avions régionaux de grande taille devrait connaître une croissance importante pendant la période prévisionnelle avec une demande de 5750 avions, d'une valeur de 240 milliards \$.⁽¹⁾⁽²⁾ Dans l'ensemble, la demande d'avions régionaux dans ce segment devrait être répartie de façon approximativement égale entre les biturbopropulseurs et les biréacteurs au chapitre du nombre d'unités.

⁽¹⁾ Selon nos prévisions pour le marché des avions commerciaux publiées en septembre 2017 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

⁽²⁾ Les revenus sont fondés sur les prix estimatifs affichés de 2017 pour les avions du segment.

Services à la clientèle

Notre réseau mondial de service à la clientèle comprend des plaques tournantes de pièces, des entrepôts de pièces, des établissements de service agréés, des centres de service, des bureaux de soutien régionaux, des centres de réponse à la clientèle, des équipes de réparation mobiles ainsi que des centres de formation et des fournisseurs de formation agréés. Pour des renseignements supplémentaires sur nos emplacements de soutien, se reporter à la rubrique Profil.

La demande de services à la clientèle est stimulée par la taille de la flotte d'avions commerciaux Bombardier, le nombre d'heures de vol effectuées par cette flotte et l'âge moyen des avions de la flotte.

Indicateurs du marché

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
FLOTTE EN SERVICE	La flotte d'avions commerciaux de Bombardier en service est demeurée stable en 2017 comparativement à celle de 2016, avec environ 2300 avions. ⁽¹⁾	►
NOMBRE MOYEN QUOTIDIEN D'HEURES DE VOL	Selon nos estimations, le nombre moyen quotidien d'heures de vol de la flotte d'avions commerciaux Bombardier a enregistré une baisse d'environ 2,4 % pour la période de douze mois close le 31 octobre 2017, comparativement à celui pour la période correspondante de l'année précédente.	►
ÂGE MOYEN DE LA FLOTTE	En général, plus l'âge d'un avion augmente, plus ses coûts de maintenance directs sont élevés. Par conséquent, l'âge moyen des avions de la flotte Bombardier devrait avoir une incidence sur la taille du marché de la maintenance. L'âge moyen de la flotte d'avions commerciaux de Bombardier a légèrement augmenté en 2017 par rapport à celui de 2016. ⁽¹⁾	►

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

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

Perspectives à court terme

La flotte en service à la base de notre performance devrait demeurer stable. La MES des avions *C Series* devrait engendrer une croissance générale de la flotte en service, qui en retour devrait susciter de nouvelles demandes de services après-vente.

Perspectives à long terme

La croissance engendrée par les avions *C Series* devrait annuler la réduction anticipée à long terme du nombre d'avions en service pour nos programmes existants, résultant en une augmentation générale du nombre d'avions commerciaux en service. Même si les marchés traditionnels, comme l'Amérique du Nord et l'Europe, devraient dominer pour ce qui est de la taille de marché, l'accroissement de la flotte dans les marchés non traditionnels, tels que l'Afrique, le Moyen-Orient, l'Asie du Sud et la Chine, s'accélère et crée de nouvelles occasions pour le service à la clientèle.

Au cours des 10 prochaines années, les livraisons de l'industrie des avions commerciaux devraient afficher les taux de croissance les plus élevés dans les économies émergentes comme l'Asie du Sud et la Chine. Cette demande croissante conjuguée à notre offre de services à la clientèle devraient stimuler la croissance à l'extérieur des marchés traditionnels.⁽¹⁾

La performance financière des sociétés aériennes s'améliore ces dernières années pour atteindre des sommets,⁽²⁾ mais les marges demeurent tributaires de facteurs de coûts importants, comme la maintenance et le carburant. Les exploitants axent de plus en plus et inlassablement leurs efforts sur la gestion des coûts, et portent notamment une attention particulière à la gestion des dépenses de maintenance.

⁽¹⁾ Selon nos prévisions pour le marché des avions commerciaux, publiées en septembre 2017 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

⁽²⁾ D'après les prévisions de l'IATA présentées dans son rapport de fin d'année intitulé *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2017.

La flotte de transport aérien commercial mondiale comprend plus de 26 000 avions et devrait croître à un TCAC de 3,7 %, pour atteindre environ 38 000 avions d'ici 2028. Pour les 10 prochaines années, la proportion de la flotte en Amérique du Nord devrait diminuer de 6 %, la croissance nette de cette dernière étant limitée par les efforts importants de renouvellement de flotte déployés par les grands exploitants. Les marchés d'Asie devraient connaître la plus forte croissance et compter la plus grande flotte au monde pendant cette période prévisionnelle, formant ainsi le centre du développement de l'industrie de la maintenance, de la réparation et de la révision. Le marché mondial de la demande en maintenance, réparation et révision lié au transport aérien commercial est de 77 milliards \$ et devrait croître à un TCAC de 4,0 %, pour atteindre environ 115 milliards \$ d'ici 2028.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Selon le rapport *Global Fleet MRO Market Forecast Commentary 2018-2028*, daté de janvier 2018, préparé par Oliver Wyman.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats reflétant l'accélération de la cadence de production des avions C Series

Résultats opérationnels

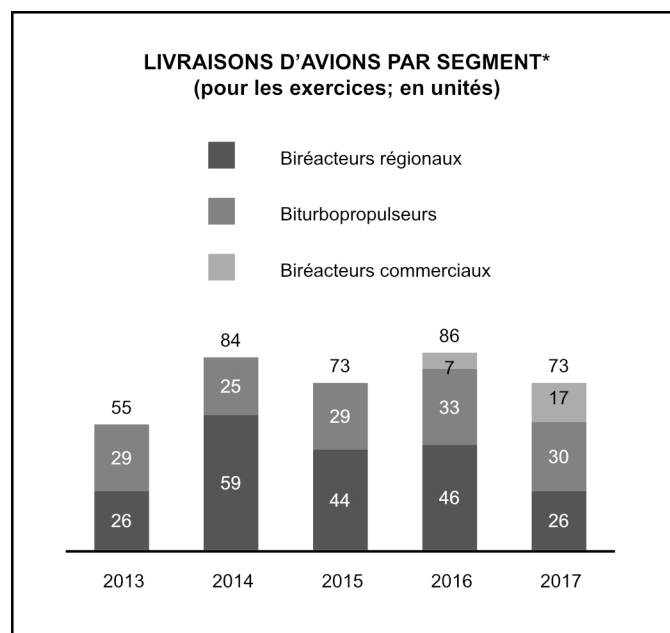
	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus	677 \$	699 \$	2 382 \$	2 617 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(124) \$	(127) \$	(305) \$	(353) \$
Amortissement	18	14	67	64
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	5	—
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(142)	(141)	(377)	(417)
Éléments spéciaux	5	3	8	486
RAII	(147) \$	(144) \$	(385) \$	(903) \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(21,0) %	(20,2) %	(15,8) %	(15,9) %
Marge RAII	(21,7) %	(20,6) %	(16,2) %	(34,5) %

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

Revenus

La baisse de 22 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par la baisse des revenus tirés des avions d'occasion.

La diminution de 235 millions \$ pour l'exercice s'explique principalement par la diminution du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux, à la suite de l'ajustement apporté à la cadence de production annoncé antérieurement, et par la diminution du nombre de livraisons de biturbopropulseurs et la baisse des revenus tirés des avions d'occasion, contrebalancées en partie par l'augmentation des livraisons d'avions C Series.



* Les livraisons d'avions commerciaux comprenaient également la livraison de 3 avions amphibies en 2013, de 2 en 2014 et de 3 en 2015.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2017	2016	2017	2016
Charge de restructuration	1	5 \$	3 \$	8 \$	3 \$
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i>	2	—	—	—	516
Obligation au titre des avantages de retraite	3	—	—	—	(33)
		5 \$	3 \$	8 \$	486 \$
Incidence sur la marge RAll		(0,7) %	(0,4) %	(0,4) %	(18,6) %

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

Marge RAll

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

- d'une variation négative des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle comptabilisées dans les autres charges;
- d'une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration plus élevées; et
- d'une diminution des marges tirées des avions, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series*.

En partie contrebalancées par :

- une variation positive des instruments financiers évalués à la juste valeur comptabilisée dans les autres charges; et
- une amélioration des marges tirées des activités liées aux avions d'occasion.

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

La marge RAll avant éléments spéciaux pour l'exercice a augmenté de 0,1 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une variation positive des instruments financiers évalués à la juste valeur et d'un gain sur cession d'immobilisations corporelles comptabilisés dans les autres charges;
- d'une amélioration des marges tirées des activités liées aux avions d'occasion; et
- d'un apport plus élevé des activités d'après-vente en raison de la combinaison favorable des activités d'après-vente et des livraisons d'avions et de la hausse des marges au cours de l'exercice.

En partie contrebalancés par :

- une diminution des marges tirées des avions, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series*, contrebalancée en partie par un taux de change favorable du dollar canadien, compte tenu des positions de couverture;
- une variation négative des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle comptabilisées dans les autres charges; et
- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration plus élevées.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAIL de l'exercice a augmenté de 18,3 points de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Outillage des programmes ⁽¹⁾	29 \$	113 \$	122 \$	365 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	3	2	6	4
	32 \$	115 \$	128 \$	369 \$
En pourcentage des revenus	4,7 %	16,5 %	5,4 %	14,1 %

Les additions à l'outillage des programmes sont liées au développement du programme d'avions *C Series*. Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017, les additions à l'outillage des programmes ont diminué par rapport à celles des périodes correspondantes de l'exercice précédent étant donné que les avions du programme d'avions *C Series* ont été certifiés en 2016.

Au 31 décembre 2017, la valeur comptable de l'outillage du programme d'avions commerciaux s'établissait à 2,6 milliards \$, soit une valeur similaire à celle de 2,6 milliards \$ au 31 décembre 2016. La valeur comptable au 31 décembre 2017 est essentiellement liée à l'outillage du programme d'avions *C Series*, qui est présenté dans les actifs détenus en vue de la vente au 31 décembre 2017, au même titre que les autres actifs et passifs de la SCACS, après la clôture du partenariat stratégique avec Airbus annoncé au quatrième trimestre de 2017.⁽³⁾

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 10 millions \$ et 36 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017 (respectivement 10 millions \$ et 24 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux et à la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et sur le traitement comptable au 31 décembre 2017.

Rapprochement de la valeur comptable de l'outillage des programmes aéronautiques

Solde au 31 décembre 2016	2 586 \$
Investissement net dans le développement de produits du programme d'avions <i>C Series</i>	90
Amortissement et dépréciation de l'outillage des programmes aéronautiques	(41)
Solde au 31 décembre 2017	2 635 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ À la suite de la clôture prévue de notre partenariat *C Series* avec Airbus, nous retirerons le programme *C Series* du périmètre de consolidation. La valeur comptable de l'outillage du programme d'avions commerciaux au 31 décembre 2017 comprend un montant de 2583 millions \$ lié au programme d'avions *C Series*, présenté dans les actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux et à la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et sur le traitement comptable au 31 décembre 2017. Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage du programme d'avions *C Series* totalisaient 296 millions \$ au 31 décembre 2017 (299 millions \$ au 31 décembre 2016).

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

Livraisons d'avions

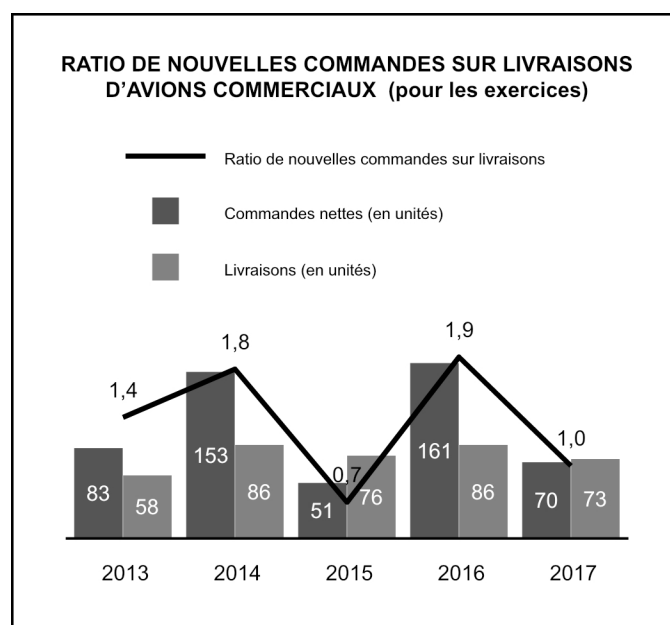
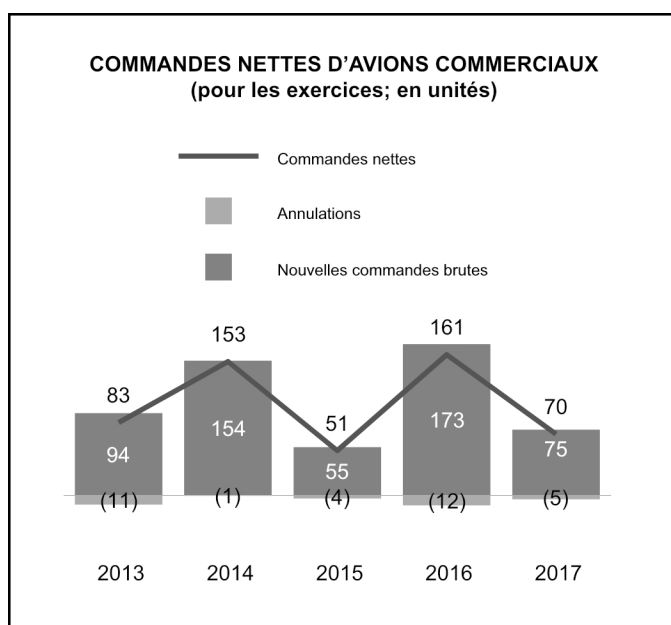
(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Biréacteurs commerciaux				
CS100	—	3	3	5
CS300	5	2	14	2
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	—	—	1	1
CRJ900	4	5	18	37
CRJ1000	3	3	7	8
Biturbopropulseurs				
Q400	10	10	30	33
	22	23	73	86

Commandes nettes

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Biréacteurs commerciaux				
CS100	—	—	—	75
CS300	12	2	12	42
Biréacteurs régionaux				
CRJ900	6	—	16	19
Biturbopropulseurs				
Q400	4	7	42	25
	22	9	70	161

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾	1,0	0,4	1,0	1,9
------------------------------------------------------------------	------------	------------	------------	------------

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



Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2017:

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾	Options ⁽²⁾
Quatrième trimestre			
EgyptAir Holding Company (Égypte) ⁽³⁾	12 CS300	1 100 \$	—
Client préférant garder l'anonymat	6 CRJ900	290 \$	6 CRJ900
Troisième trimestre			
SpiceJet Limited (Inde) ⁽⁴⁾	25 Q400	850 \$	—
Deuxième trimestre			
Philippine Airlines, Inc. (Philippines)	7 Q400	235 \$	—
Ethiopian Airlines Enterprise (Éthiopie)	5 Q400	162 \$	—
Premier trimestre			
CityJet (Irlande)	10 CRJ900	467 \$	—

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

⁽²⁾ Non incluses dans le carnet de commandes.

⁽³⁾ L'entente d'achat inclut également des droits d'achat visant 12 avions CS300 supplémentaires, non inclus dans le carnet de commandes au 31 décembre 2017. D'après le prix affiché, la valeur de la commande, en tenant compte des droits d'achat, pourrait atteindre 2,2 milliards \$.

⁽⁴⁾ L'entente d'achat est également assortie de droits d'achat visant 25 avions Q400 supplémentaires, non inclus dans le carnet de commandes au 31 décembre 2017. D'après le prix affiché, la valeur de la commande, en tenant compte des droits d'achat, pourrait atteindre 1,7 milliard \$.

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	2017		Aux 31 décembre 2016	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
Biréacteurs commerciaux				
CS100	115 ⁽¹⁾	94	118 ⁽¹⁾	99
CS300	233 ⁽¹⁾	128	235 ⁽¹⁾	133
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	8	—	9	—
CRJ900	24	6	26	18
CRJ1000	10	—	17	—
Biturbopropulseurs				
Q400	43	—	31	12
	433	228	436	262

⁽¹⁾ Le total de 348 commandes comprend 122 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions C Series au 31 décembre 2017 (le total de 353 commandes comprenait 137 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions C Series au 31 décembre 2016).

Conformément aux ajustements apportés à la cadence de production annoncés antérieurement, la diminution du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux pour l'exercice 2017 par rapport à celui de la période correspondante pour l'exercice précédent a été contrebalancée en partie par l'accélération des livraisons d'avions CS300.

Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2017, nous avons conquis 27 % du marché en fonction des unités livrées dans le segment des avions de 60 à 100 sièges. En comparaison, notre part de marché était de 29 % pour la période de trois ans close le 31 décembre 2016.⁽¹⁾

La diminution des commandes de l'exercice clos le 31 décembre 2017 en comparaison de celles de l'exercice précédent découle principalement des commandes importantes d'avions de la gamme C Series au deuxième trimestre de 2016 attribuables principalement à Delta Air Lines, Inc. ainsi qu'à Air Canada, contrebalancées en partie par la commande la plus importante de biturbopropulseurs Q400 obtenue à ce jour au troisième trimestre de 2017 de SpiceJet, le client de lancement de l'avion Q400 à capacité assise accrue de 90 sièges.

⁽¹⁾ Nos estimations d'après les données disponibles sur les livraisons d'avions de la base de données d'Ascend sur les flottes par Flightglobal.

Le nombre moins élevé d'annulations de l'exercice 2017 par rapport à celui de l'exercice précédent reflète essentiellement la restructuration, en août 2016, de l'entente d'achat signée en 2013 avec la société de crédit-bail établie à Moscou, Ilyushin Finance Co. (IFC). La commande ferme a été modifiée, passant d'une commande de 32 avions CS300 assortie d'options pour 10 avions CS300 supplémentaires à une commande de 20 avions CS300 et un biturbopropulseur Q400 assortie d'options pour cinq avions Q400 supplémentaires.

Au cours du quatrième trimestre, nous avons signé une lettre d'intention avec un client européen visant jusqu'à 61 avions C Series, dont une commande ferme visant 31 avions assortie d'options pour 30 avions supplémentaires. D'après le prix affiché des avions, la commande ferme serait évaluée à environ 2,4 milliards \$ et pourrait atteindre près de 4,8 milliards \$ si toutes les options étaient exercées. Cette lettre d'intention n'était pas incluse dans le carnet de commandes au 31 décembre 2017 et est conditionnelle à la signature d'une entente d'achat.

Après la fin de l'exercice, nous avons annoncé que nous avons signé, avec Conair Group Inc., une entente d'achat portant sur six avions Q400 pour conversion en avions-citernes Q400. Au prix affiché, la commande ferme est estimée à quelque 206 millions \$. Quatre avions couverts par cette entente d'achat n'étaient pas inclus dans le carnet de commandes au 31 décembre 2017.

Effectifs

Nombre total d'employés

	31 décembre 2017	Aux 31 décembre 2016
Permanents ⁽¹⁾	4 700	4 800
Contractuels ⁽²⁾	425	550
	5 125	5 350
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	42 %	42 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

⁽²⁾ Y compris les non-employés et le personnel sous-traitant.

Les effectifs au 31 décembre 2017 comptaient 225 employés, ou 4 %, de moins que ceux de l'exercice précédent.

Cette baisse découle principalement des réductions, y compris les incidences des mesures de restructuration annoncées antérieurement, contrebalancées en partie par l'embauche stratégique pour soutenir l'accélération de la cadence de production des avions C Series.

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous les sites d'Avions commerciaux récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. Un total d'environ 2950 employés de par le monde, ou 63 % des employés permanents, participent au programme. En 2017, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles avant les montants nets au titre des intérêts et des impôts sur le résultat.

PARTENARIAT STRATÉGIQUE

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

Le 16 octobre 2017, nous avons conclu un accord avec Airbus SE (Airbus) aux termes duquel cette dernière fournira son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à la Société en commandite Avions C Series (SCACS), l'entité de Bombardier chargée de fabriquer et commercialiser les avions de la famille C Series. À la clôture, Airbus acquerra une part de 50,01 % dans SCACS. Bombardier et Investissement Québec (IQ) détiendront, approximativement et respectivement, 31 % et 19 %.

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

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

Le programme d'avions *C Series* est exploité par la SCACS, dont le capital est détenu par Bombardier et IQ à hauteur d'environ respectivement 63 % et 37 % au 31 décembre 2017. L'accord d'investissement prévoit l'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % dans SCACS. Airbus engagera des accords commerciaux concernant i) les efforts de vente et de marketing du programme d'avions *C Series*, ii) la gestion des achats, qui impliquera la conduite de négociations visant à améliorer les accords en place avec les fournisseurs directs de SCACS, et iii) le support client. À la clôture, il n'y aura pas d'apport en numéraire de la part d'aucun des partenaires, et SCACS n'assumera pas non plus la dette financière. L'accord prévoit également que Bombardier maintiendra le plan de financement actuel de SCACS et assurera le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie de SCACS au cours de la première année suivant la clôture de l'opération jusqu'à concurrence de 350 millions \$ et, au cours de la deuxième et de la troisième années suivant la clôture de l'opération, jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions \$ sur les deux ans, en contrepartie des parts de participation sans droit de vote de SCACS, avec un dividende annuel cumulé de 2 %, tout besoin en trésorerie supplémentaire pendant ces périodes devant être couvert à égalité par la Société, Airbus et IQ, cette dernière pouvant toutefois le faire à sa discrétion.

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

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

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

L'opération a été approuvée par les conseils d'administration d'Airbus et de Bombardier, ainsi que par le cabinet du gouvernement du Québec. L'opération reste assujettie à l'approbation des organismes de réglementation, ainsi qu'aux autres conditions habituelles dans ce type d'opération. Aucune garantie ne permet d'affirmer que l'opération sera menée à bien et que les conditions auxquelles elle est soumise seront remplies. La clôture de l'opération est prévue en 2018.⁽¹⁾

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

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Prévisions initiales pour 2017	Prévisions révisées pour 2017	Ce que nous avons fait en 2017	Ce qui s'en vient pour 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾
Revenus	~ 2,9 milliards \$	~ 2,5 milliards \$	2,4 milliards \$	~ 2,7 milliards \$
RAII avant éléments spéciaux	~ (400 millions \$)	aucun changement	(377 millions \$)	~ (350 millions \$)
Livraisons d'avions (en unités)	De 80 à 85	~ 70 à 75, y compris ~ 20 à 22 <i>C Series</i>	73, y compris 17 <i>C Series</i> et 56 <i>CRJ</i> et <i>Q400</i>	~ 75, y compris environ 40 <i>C Series</i> et 35 <i>CRJ</i> et <i>Q400</i>

Prévisions pour 2017

Au troisième trimestre de 2017, nous avons révisé les prévisions de revenus et de livraisons d'Avions commerciaux, compte tenu des nouveaux retards de livraison des moteurs des avions *C Series* par Pratt & Whitney. De plus, certains moteurs destinés initialement aux avions de série au quatrième trimestre ont plutôt servi à répondre aux besoins en moteurs de rechange des clients *C Series* actuels. Par conséquent, nous avons révisé notre prévision de revenus pour la fixer à environ 2,5 milliards \$, et prévoyons environ 70 à 75 livraisons, dont environ 20 à 22 livraisons d'avions *C Series*, sans toutefois rajuster la prévision⁽¹⁾ de RAII négatif avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'Avions commerciaux.

Le total des livraisons en 2017 correspondait aux prévisions, alors que le nombre de livraisons d'avions *C Series* a été moins élevé que prévu, en raison de courts délais vers la fin de l'exercice.

Notre stratégie pour réaliser nos prévisions pour 2018

En 2018, en raison de l'accélération de la cadence, la production d'avions *C Series* devrait doubler par rapport à celle de 2017, pour réaliser environ 40 livraisons planifiées. Notre approche de production d'avions *CRJ Series* et de l'avion *Q400* comprendra des ajustements de cadence pour réaliser environ 35 livraisons en 2018, reflétant notre carnet de commandes.

La prévision de rentabilité pour 2018 correspondant à un RAII négatif avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'environ 350 millions \$ constitue une amélioration par rapport à la prévision pour 2017, malgré le fait que la production devrait doubler en 2018. À mesure que s'accélère la cadence de production du programme d'avions *C Series*, nous prévoyons que l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions sera contrebalancée en partie par les économies prévues tandis que nous progressons sur la courbe d'apprentissage de la production et tirons parti d'une meilleure performance opérationnelle découlant des initiatives de transformation.⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

⁽²⁾ Les prévisions de rentabilité reposent sur la marge RAII avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽³⁾ Les prévisions pour 2018 reflètent l'adoption de l'IFRS 9, *Instruments financiers*, et de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. La prévision pour 2018 est basée sur l'hypothèse de la poursuite de la consolidation du programme *C Series* pour l'exercice 2018 au complet. À la suite de la clôture prévue du partenariat *C Series* avec Airbus, nous retirerons le programme *C Series* de notre périmètre de consolidation. Si la clôture du partenariat *C Series* avec Airbus intervenait avant la fin de 2018, le retrait du programme de *C Series* du périmètre de consolidation aura une incidence sur nos résultats et nos prévisions.

⁽⁴⁾ La marge RAII négative avant éléments spéciaux découle principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions *C Series*. Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement tandis que le prix de vente des premières unités est habituellement moins élevé.

Énoncés prospectifs :

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

- le nombre de livraisons d'après le carnet de commandes fermes actuel et les nouvelles commandes futures estimatives;⁽²⁾
- la capacité d'accélérer la production et les livraisons et de respecter les coûts prévus du programme d'avions *C Series*, dont des améliorations découlant de la courbe d'apprentissage;
- notre capacité à renforcer notre position sur le marché et notre proposition de valeur en ce qui concerne les programmes d'avions *CRJ Series* et *Q400*;
- l'ajustement des cadences de production en fonction de la demande du marché;
- le déploiement et l'exécution continus des initiatives de transformation principales, particulièrement celles touchant les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité de la main-d'œuvre et l'amélioration du fonds de roulement;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir les cadences de production prévues;
- le maintien du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale;
- la stabilité des taux de change.
- les prévisions pour 2018 sont basées sur l'hypothèse que le programme *C Series* demeurera dans le périmètre de consolidation de l'entreprise pour l'exercice 2018 au complet. À la suite de la clôture prévue de son partenariat *C Series* avec Airbus, Bombardier retirera le programme *C Series* de son périmètre de consolidation. Si la clôture du partenariat *C Series* survient avant la fin de 2018, le retrait du programme *C Series* du périmètre de consolidation par Bombardier aura une incidence sur les résultats et les prévisions présentés.

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

⁽²⁾ Les prévisions de la demande sont fondées sur l'analyse des principaux indicateurs de marché, dont la croissance du PIB réel, les volumes de trafic-passagers, le prix du carburant, la rentabilité des sociétés aériennes, les réglementations environnementales, les expéditions d'avions, la demande de remplacement, la flotte en service, le taux d'utilisation et l'âge moyen des avions de la flotte. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché dans la section Industrie et conjoncture économique.

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

Les données exposées dans le présent rapport de gestion contiennent 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 à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour plus de détails.

Table des matières

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	APERÇU	PROFIL	INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	ANALYSE DES RÉSULTATS	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS
94	95	96	97	98	101

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
CROISSANCE ET POSITION EN REGARD DE LA CONCURRENCE	<ul style="list-style-type: none">Revenus, comme mesure de la croissance.Part de marché en fonction des revenus, comme mesure de notre position en regard de la concurrence.
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none">RAII, marge RAI, et RAI avant éléments spéciaux,⁽¹⁾ et marge RAI avant éléments spéciaux,⁽¹⁾ comme mesures du rendement.
LIQUIDITÉ	<ul style="list-style-type: none">Flux de trésorerie disponibles,⁽¹⁾ comme mesure de la génération de liquidités.
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE	<ul style="list-style-type: none">Livraison à temps des aérostructures, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients.
EXÉCUTION	<ul style="list-style-type: none">Réalisation des étapes importantes dans le développement de programmes, comme mesure d'une exécution sans faille.

⁽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.

APERÇU

Contribution à l'amélioration de la performance opérationnelle de Bombardier

	Prévisions initiales pour 2017	Prévisions révisées pour 2017	Ce que nous avons fait en 2017	Prévisions pour 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾
Revenus	~ 1,7 milliard \$	Aucun changement	1,6 milliard \$	~ 2,0 milliards \$
Marge RAII avant éléments spéciaux	> 8,5 %	~ 8,0 %	10,0 %	> 8,5 %

RÉSULTATS

Pour les exercices clos les 31 décembre	2017	2016	Écart
Revenus	1 570 \$	1 549 \$	1 %
Nouvelles commandes externes	443	392	13 %
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	1,1	0,9	0,2
RAII	150 \$	128 \$	17 %
Marge RAII	9,6 %	8,3 %	130 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	157 \$	124 \$	27 %
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	10,0 %	8,0 %	200 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	207 \$	175 \$	18 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	13,2 %	11,3 %	190 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	22 \$	20 \$	10 %
Aux 31 décembre	2017	2016	Écart
Carnet de commandes externes	87 \$	42 \$	107 %

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- La performance financière du secteur Aérostructures et Services d'ingénierie en 2017 a correspondu à nos attentes. Les revenus de l'exercice ont totalisé 1,6 milliard \$, tandis que la marge RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾ s'est établie à 10,0 %. Au quatrième trimestre, la marge RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾ s'est établie à 15,3 %, en forte hausse par rapport aux prévisions et à la marge de l'exercice précédent, démontrant une évolution positive des réductions de coûts prévues liées aux composants que nous avons fabriqués pour les avions *C Series*, telles que comptabilisées selon la méthode comptable relative aux contrats à long terme.
- Au cours du trimestre, Aérostructures et Services d'ingénierie a annoncé qu'il avait été choisi par Airbus à titre de fournisseur dans le cadre d'un nouveau programme de nacelles de moteur destiné à la gamme d'avions A320neo propulsée par des moteurs Pratt & Whitney. Ce contrat renforce notre stratégie à long terme qui vise à développer nos capacités visant le marché des nacelles et à nous concentrer sur la livraison de produits et services novateurs et de grande valeur.

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs d'Aérostructures et Services d'ingénierie ci-après pour d'autres détails sur les prévisions pour 2018. Les prévisions pour 2018 résultent de l'adoption de l'IFRS 9, *Instruments financiers*, et de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

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

PROFIL

Capacité de calibre international

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 et d'aérostructures.

Aérostructures et Services d'ingénierie est le plus important fournisseur d'aérostructures destinées aux programmes établis de Bombardier et au programme d'avions *C Series*, ainsi qu'au programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, fournissant des structures comme les postes de pilotage, l'aile entièrement en composites destinée au programme d'avions *C Series* et le fuselage arrière destiné au programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*. À court et à moyen terme, notre priorité demeure de développer de nouvelles technologies, d'assurer les livraisons à temps et de réaliser des économies de coûts afin d'accroître la compétitivité de nos programmes établis et de nos programmes en développement.

Nous avons des sites de production et d'ingénierie à Montréal, au Canada; à Belfast, en Irlande du Nord; à Querétaro, au Mexique; et à Casablanca, au Maroc. De plus, nos centres de service à Dallas, aux É.-U., et à Belfast, en Irlande du Nord, fournissent des services de maintenance pour les structures, dont d'importantes modifications et réparations.

Nos effectifs, nos capacités et nos technologies de pointe fournissent à notre clientèle des produits et des services dans les domaines suivants :

Aérostructures métalliques et en composites complexes

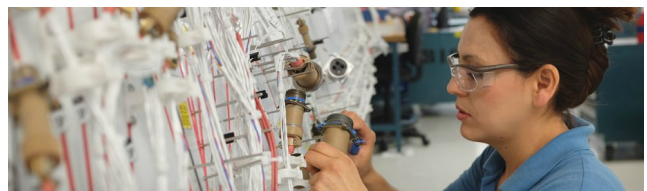
- les composants du poste de pilotage et du fuselage;
- le stabilisateur, la dérive et le cône de queue;
- l'aile complète en composites, y compris les sous-ensembles et composants de l'aile;
- les nacelles de moteur; et
- les portes.

Systèmes connexes des avions

- les harnais électriques;
- les composants tubulaires; et
- les conduits à haute pression.

Solutions d'ingénierie

- la conception de structures d'avions et l'analyse de contraintes; et
- les services d'essais au sol.



INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

Les indicateurs clés suivants servent à assurer le suivi de la vigueur de l'industrie des aérostructures et des services d'ingénierie à court terme :

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
Nombre de nouveaux produits en développement ou d'améliorations à des plateformes existantes par les fabricants d'équipement d'origine (OEM)	Le développement de nouveaux produits monocouloirs pourrait être amorcé au cours de la prochaine décennie, alors que d'autres nouveaux programmes devraient faire leur entrée sur les marchés de la Chine et de la Russie. ⁽¹⁾ Dans le marché de l'aviation d'affaires, plusieurs nouveaux programmes devraient entrer en service d'ici 2020. ⁽²⁾	▲
Cadence de production des OEM / nombre de livraisons d'avions	Les carnets de commandes des OEM d'avions commerciaux dans l'industrie demeurent solides. Bombardier accélère son programme d'avions <i>C Series</i> . Malgré le fait que certains OEM aient ralenti la cadence de production de programmes d'avions d'affaires, le marché devrait continuer de se stabiliser. ⁽³⁾	▲
Taux de croissance de la flotte mondiale	La flotte mondiale devrait croître en moyenne de 3,7 % par an de 2018 à 2028, passant de 26 307 à 37 978 avions. Un accroissement de la flotte mondiale devrait avoir une incidence positive sur nos activités après-vente de réparation et de remise à neuf de composants. ⁽⁴⁾	▲
Croissance de la maintenance, de la réparation et de la révision	Le marché mondial de la demande en maintenance, réparation et révision lié au transport aérien commercial devrait croître pour s'établir à environ 115 milliards \$ d'ici 2028 à un TCAC de 4,0 %. ⁽⁴⁾	▲

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

⁽¹⁾ Selon le rapport *Counterpoint Market Intelligence Limited (CPMIL) 2017 – The thirteenth review of the Aerostructures Market* de Counterpoint.

⁽²⁾ Selon nos prévisions pour le marché des avions d'affaires publiées en mai 2016 et disponibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Industrie et conjoncture économique dans la section Avions d'affaires pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Selon le rapport *Global Fleet & MRO Market Forecast Commentary 2018-2028*, daté de janvier 2018, préparé par Oliver Wyman.

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

L'état actuel de certains facteurs de croissance du marché devrait avoir une incidence positive sur l'industrie des aérostructures à court terme. La solide performance du marché des avions commerciaux se poursuit, le trafic-passagers et la performance financière des sociétés aériennes demeurant remarquables en 2017. Parallèlement, nous prévoyons que le marché des biréacteurs d'affaires demeurera stable en raison des meilleures perspectives économiques et du lancement de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies, soutenu par la confiance de l'industrie qui se situe au-dessus du seuil de stabilité du marché,⁽¹⁾ l'augmentation des bénéfices des entreprises aux É.-U. et le niveau des stocks d'avions d'occasion plus bas. De manière générale, nous gardons confiance dans le potentiel de croissance importante à long terme du secteur de l'aviation.

Les perspectives à long terme pour Aérostructures et Services d'ingénierie demeurent solides. La valeur de notre marché mondial pertinent et accessible d'aérostructures et de services après-vente connexes (y compris la réparation et la remise à neuf de composants, les pièces de rechange ainsi que d'autres services d'ingénierie) est actuellement estimée à 77 milliards \$, et devrait croître à environ 115 milliards \$ d'ici 2028 à un TCAC de 4,0 %.⁽²⁾ Le marché vise principalement la fabrication d'ailes, de nacelles et de fuselages, surtout de grands avions commerciaux.

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

⁽²⁾ Selon le rapport *Global Fleet & MRO Market Forecast Commentary 2018-2028*, daté de janvier 2018, préparé par Oliver Wyman.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Meilleure performance opérationnelle

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus				
Revenus intersectoriels	319 \$	215 \$	1 172 \$	1 119 \$
Revenus externes	94	104	398	430
	413 \$	319 \$	1 570 \$	1 549 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	77 \$	42 \$	207 \$	175 \$
Amortissement	14	12	50	51
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	63	30	157	124
Éléments spéciaux	13	6	7	(4)
RAII	50 \$	24 \$	150 \$	128 \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	15,3 %	9,4 %	10,0 %	8,0 %
Marge RII	12,1 %	7,5 %	9,6 %	8,3 %

⁽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 94 millions \$ pour le trimestre s'explique par :

- une augmentation des revenus intersectoriels (104 millions \$) principalement attribuable à l'augmentation du volume d'avions d'affaires et d'avions du programme *C Series* découlant de l'accélération de la cadence de production.

En partie contrebalancée par :

- une baisse des revenus externes (10 millions \$) principalement attribuable à une diminution du volume.

L'augmentation de 21 millions \$ pour l'exercice est attribuable à :

- une hausse des revenus intersectoriels (53 millions \$) principalement attribuable à l'augmentation du volume d'avions d'affaires et d'avions du programme *C Series* découlant de l'accélération de la cadence de production, contrebalancée en partie par la diminution du volume d'avions commerciaux régionaux à la suite de l'ajustement apporté à la cadence de production annoncé antérieurement.

En partie contrebalancée par :

- une baisse des revenus externes (32 millions \$) principalement attribuable à une diminution du volume, en partie contrebalancée par une augmentation des ventes de services après-vente.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux pour l'exercice 2017 représentaient des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

Les éléments spéciaux pour l'exercice 2016 représentaient :

- une diminution de 43 millions \$ de l'obligation au titre des avantages de retraite. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite a été reprise; et
- des charges de restructuration de 39 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées en février et en octobre 2016, dont 6 millions \$ ont été comptabilisés au quatrième trimestre.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le quatrième trimestre a augmenté de 5,9 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une augmentation des marges tirées des contrats intersectoriels d'avions, attribuable principalement à des pertes moins élevées que prévu sur le programme d'avions *C Series* conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme, en raison de réductions de coûts prévues, ainsi que des taux de change favorables du dollar canadien et de la livre sterling, compte tenu des positions de couverture; et
- d'une baisse des charges de vente et d'administration, comprenant notamment les économies découlant des initiatives de transformation.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de la marge tirée des contrats externes.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a augmenté de 4,6 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAI avant éléments spéciaux pour l'exercice a augmenté de 2,0 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une augmentation des marges tirées des contrats d'avions intersectoriels, y compris des pertes moins élevées que prévu sur le programme d'avions *C Series* conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme, en raison de réductions de coûts prévues, ainsi que des taux de change favorables du dollar canadien et de la livre sterling, compte tenu des positions de couverture.

En partie contrebalancée par :

- une diminution de la marge tirée des contrats externes.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI de l'exercice a augmenté de 1,3 point de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

Carnet de commandes externes

	31 décembre 2017	31 décembre 2016
Aux	87 \$	42 \$

Nouvelles commandes externes et ratio de nouvelles commandes

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Nouvelles commandes externes	93 \$	84 \$	443 \$	392 \$
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	1,0	0,8	1,1	0,9

Effectifs

Nombre total d'employés

	31 décembre 2017	31 décembre 2016
Aux		
Permanents ⁽¹⁾	8 800	8 950
Contractuels ⁽²⁾	1 225	1 050
	10 025	10 000
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	71 %	70 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

⁽²⁾ Y compris les non-employés et le personnel sous-traitant.

Les effectifs au 31 décembre 2017 sont comparables à ceux d'un an plus tôt.

Le nombre d'employés actuels résulte de l'embauche stratégique visant à soutenir les principaux programmes en croissance, y compris le programme d'avions *C Series* et le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, ainsi que des réductions compte tenu de l'incidence des mesures de restructuration annoncées antérieurement.

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous nos sites récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. Un total d'environ 3750 employés de par le monde, ou 43 % des employés permanents, participent au programme. En 2017, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles avant les montants nets au titre des intérêts et des impôts sur le résultat.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Prévisions initiales pour 2017	Prévisions révisées pour 2017	Ce que nous avons fait en 2017	Prévisions pour 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾⁽⁴⁾
Revenus	~ 1,7 milliard \$	Aucun changement	1,6 milliard \$	~ 2,0 milliards \$
Marge RAll avant éléments spéciaux	> 8,5 %	~ 8,0 %	10,0 %	> 8,5 %

Prévisions pour 2017

Au deuxième trimestre de 2017, nous avons révisé la prévision de la marge RAll avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'exercice 2017 complet à environ 8,0 %, en raison essentiellement de la performance enregistrée au premier semestre de l'exercice. Nous dépassons notre prévision de marge RAll en raison de l'amélioration de la performance sur le programme d'avions *C Series*, conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme, résultant de réductions de coûts prévues enregistrées au cours du quatrième trimestre de 2017.

Notre stratégie pour réaliser les prévisions pour 2018

Nous nous attendons à une croissance des revenus d'environ 2,0 milliards \$ en 2018 en raison de l'accélération de la cadence de production des composants pour les avions *C Series* et les avions *Global 7000* pour soutenir l'augmentation prévue des livraisons. De plus, nous diversifions les sources de revenus pour faire prospérer les activités d'après-vente.

Nous nous attendons à une croissance de la marge RAll avant éléments spéciaux⁽²⁾ à plus de 8,5 %, avec une attention particulièrement portée aux initiatives de transformation. Cela comprend la réduction des coûts des matériaux ainsi que l'amélioration de l'efficacité de la main-d'œuvre, tandis que nous accélérons la cadence de production des avions *C Series* et *Global 7000*.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

⁽²⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAll avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽³⁾ Les prévisions pour 2018 tiennent compte de l'adoption de l'IFRS 9, *Instruments financiers*, et de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

⁽⁴⁾ Les prévisions de revenus pour Aérostructures et Services d'ingénierie proviennent principalement des contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.

Énoncés prospectifs :

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

- un volume de production plus élevé au cours de l'exercice 2018 par rapport à celui de l'exercice 2017;⁽²⁾
- la capacité d'accélérer la production et les livraisons et de respecter les coûts prévus du programme d'avions *C Series*, et du programme d'avion *Global 7000*, dont des améliorations découlant de la courbe d'apprentissage;
- le déploiement et l'exécution continus des principales initiatives de transformation, particulièrement celles ayant une incidence sur les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité de la main-d'œuvre et l'amélioration du fonds de roulement;
- la capacité de notre empreinte manufacturière mondiale de tirer parti d'emplacements géographiques à moindres coûts et d'économies émergentes;
- notre capacité de respecter les dates de MES et les coûts prévus du programme d'avion *Global 7000*;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir nos cadences de production prévues;
- le maintien du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale; et
- la stabilité des taux de change.

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

⁽²⁾ La prévision de la demande se fonde sur les principaux indicateurs de marché, notamment le nombre de nouveaux produits en développement ou de mises à niveau de plateformes existantes par les fabricants d'équipement d'origine et les cadences de production. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché à la rubrique Industrie et conjoncture économique.

TRANSPORT

Les données exposées dans le présent rapport de gestion contiennent 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 à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour plus de détails.

Table des matières

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	APERÇU	PROFIL	INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	ANALYSE DES RÉSULTATS	PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS
103	104	105	110	115	122

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

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

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
CROISSANCE ET POSITION EN REGARD DE LA CONCURRENCE	<ul style="list-style-type: none"> • Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. • Ratio de nouvelles commandes sur revenus, comme indicateur des revenus futurs. • Revenus par segment de produits et diversification géographique des revenus, comme mesures de la croissance et de la durabilité de notre position en regard de la concurrence. • Position sur le marché, comme mesure de la position en regard de la concurrence.
RENTABILITÉ	<ul style="list-style-type: none"> • RAI, marge RAI, RAI avant éléments spéciaux,⁽¹⁾ et marge RAI avant éléments spéciaux,⁽¹⁾ comme mesures du rendement.
LIQUIDITÉS	<ul style="list-style-type: none"> • Flux de trésorerie disponibles,⁽¹⁾ comme mesure de la génération de liquidités.
SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE	<ul style="list-style-type: none"> • Divers indicateurs de satisfaction de la clientèle, concentrés sur les quatre dimensions principales : ventes et prix, orientation client, exécution de projet et offre de produits.
EXÉCUTION	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des étapes importantes dans le développement et la livraison de produits, comme mesure d'une exécution sans faille.

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

APERÇU

Prêts pour maintenir la croissance des revenus et de la marge sur la base d'un solide carnet de commandes

	Prévisions initiales pour 2017	Prévisions révisées pour 2017	Ce que nous avons fait en 2017	Prévisions pour 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾
Revenus	~ 8,5 milliards \$	Aucun changement	8,5 milliards \$	~ 9,0 milliards \$
Marge RAII avant éléments spéciaux	~ 7,5 %	~ 8,0 %	8,4 %	> 8,5 %

RÉSULTATS

Pour les exercices clos les 31 décembre	2017	2016	Écart
Revenus	8 525 \$	7 574 \$	13 %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	10,2 \$	8,5 \$	20 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,2	1,1	0,1
RAII	417 \$	396 \$	5 %
Marge RAII	4,9 %	5,2 %	(30) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	712 \$	560 \$	27 %
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	8,4 %	7,4 %	100 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	810 \$	657 \$	23 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	9,5 %	8,7 %	80 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	123 \$	116 \$	6 %

Aux 31 décembre	2017	2016	Écart
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	34,4 \$	30,1 \$	14 %

⁽¹⁾ Voir la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs dans la section Transport pour plus de détails sur les prévisions pour 2018. Les prévisions pour 2018 reflètent l'adoption de l'IFRS 9, *Instruments financiers*, et de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

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

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- Nous avons réalisé une performance financière supérieure en 2017, tout en positionnant notre secteur en vue d'une croissance accrue en ce qui a trait aux revenus et à la rentabilité.
 - Les revenus ont augmenté de 13 % sur douze mois pour s'établir à 8,5 milliards \$, conformément aux prévisions.
 - La marge RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾ a augmenté de 100 pdb pour s'établir à 8,4 % pour 2017, une marge égale ou supérieure à 8 % pour le cinquième trimestre consécutif. Un accroissement supplémentaire de la marge devrait découler de l'exécution soutenue du plan, les deux tiers des initiatives de transformation étant terminés à la fin de l'exercice.
 - Le carnet de commandes a atteint 34,4 milliards \$ au 31 décembre 2017, alimenté par une augmentation de 20 % des nouvelles commandes couvrant l'ensemble des segments de produits, surtout en Europe et en Asie-Pacifique. Ces prises de commandes ont poussé le ratio de nouvelles commandes sur revenus à 1,2 pour l'exercice complet, le ratio étant supérieur à 1,0 pour le quatrième exercice consécutif.

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

- Nos produits ont franchi d'importantes étapes, préparant ainsi le terrain à une augmentation des livraisons et des revenus à venir, y compris :
 - Le train d'essais pour le métro de New York a réussi le test en service en décembre 2017, permettant la livraison des autres voitures et leur mise en service;
 - Les premiers trains du projet de matériel roulant de prochaine génération de l'État du Queensland sont entrés en service en décembre 2017 le long du réseau ferroviaire dans le Queensland du Sud-Est en Australie;
 - En septembre 2017, les trains à deux niveaux *TWINDEXX* Vario pour la Deutsche Bahn (DB) ont obtenu l'homologation à simple traction de la German Federal Railway Authority (EBA) et ont été mis en service; et
 - En janvier 2018, nous avons annoncé que les premières voitures de métro pour le San Francisco Bay Area Rapid Transit District (BART) étaient entrées en service après avoir subi avec succès l'ensemble des tests et reçu la certification de la part de la California Public Utilities Commission.
- Les solides résultats de Transport en 2017 ont dépassé les objectifs de performance sous-tendant l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Par conséquent, pour la période de douze mois ouverte à compter du 12 février 2018, le pourcentage de la participation de Bombardier, à la conversion des actions de la Caisse, sera augmenté de 2,5 %, passant de 70 % à 72,5 %. Tout dividende versé par BT Holdco à ses actionnaires pendant cette période sera distribué en fonction du pourcentage de la participation de chaque actionnaire, à la conversion, soit 72,5 % pour Bombardier et 27,5 % pour la Caisse. Ces ajustements entreront en vigueur une fois que les états financiers consolidés audités de BT Holdco seront dûment approuvés par son conseil d'administration.

PROFIL

Un vaste portefeuille novateur dans l'industrie au service de clients dans le monde entier

Transport offre une gamme intégrale de solutions très performantes et novatrices dans l'industrie du transport sur rail. Nous couvrons toute la gamme des solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégrations de systèmes et de systèmes de signalisation, pour répondre aux besoins du marché. Nous avons décroché des commandes dans tous les segments de produits et les principales régions, soulignant la compétitivité de nos produits et services dans le monde entier.

Nous comptons des sites de production et d'ingénierie ainsi que des centres de service partout dans le monde. Le siège mondial est situé à Berlin, en Allemagne.

SEGMENT DE MARCHÉ : MATÉRIEL ROULANT

TRAINS À GRANDE VITESSE ET À TRÈS GRANDE VITESSE

Application : Matériel pour les exploitations de moyenne et grande distance.

Produit principal : Gamme *ZEFIRO*

Caractéristiques principales : Solutions offrant une souplesse opérationnelle supérieure, des normes élevées en matière de confort et de sécurité pour les passagers, ainsi qu'une grande efficacité. Le portefeuille couvre l'éventail complet des exigences en matière de vitesse : grande vitesse (200-250 km/h) et très grande vitesse (250-380 km/h).



Train à très grande vitesse *ZEFIRO*

TRAINS DE BANLIEUE, TRAINS RÉGIONAUX ET TRAINS INTERURBAINS

Application : Transport en commun de banlieue et régional sur rail pour les centres urbains, les banlieues et les liaisons à moyenne vitesse entre les villes.

Produits principaux : *AVENTRA, TALENT 3, OMNEO, SPACIUM, TALENT 2, TWINDEXX Vario, BiLevel*

Caractéristiques principales : Vaste gamme de produits comprenant des véhicules/rames automotrices électriques, diesels et bimodes ainsi que des voitures tirées par des locomotives dans des configurations à un niveau et à deux niveaux. Nos plateformes de train modulaires offrent une souplesse supérieure aux autorités de transport et aux exploitants du transport en commun, ainsi que des niveaux élevés de confort et de capacité.



Train de banlieue *SPACIUM*

VÉHICULES LÉGERS SUR RAIL

Application : Transport en commun de surface efficace dans les centres urbains et dans les agglomérations de banlieue.

Produits principaux : Gamme *FLEXITY*, y compris les tramways (*FLEXITY 2, Elf, Freedom*), les tramways urbains (planchers bas et haut) et les trams-trains

Caractéristiques principales : Notre vaste portefeuille de véhicules *FLEXITY* présente des capacités techniques et des performances importantes associées à de faibles coûts de cycle de vie. S'appuyant sur des plateformes modulaires adaptables, notre gamme de véhicules présente un éventail complet de solutions novatrices de véhicules légers sur rail pour améliorer la connectivité et l'identité des villes dans le monde. En 2017, nous avons décroché le prix Innovation Leader in Rail Transport de l'European Railway Clusters Initiative (ERCI) pour notre système d'aide à la détection d'obstacles pour tramways et véhicules légers sur rail.



Tramway *FLEXITY*

MÉTROS

Application : Large éventail de solutions de mobilité à grande capacité pour tous les types de milieux urbains.

Produits principaux : Plateformes *MOVIA* et *INNOVIA* (métros, monorails et systèmes de navettes)

Caractéristiques principales : Large éventail de solutions de mobilité urbaine mises au point grâce à une technologie novatrice et confirmée. Valeur maximale du système pour toutes les capacités dans tout type d'environnement. Des éléments comme la sécurité, le coût sur le cycle de vie, le confort des passagers et l'intégration intelligente à la ville, pour n'en citer que quelques-uns, sont à l'origine des conceptions et des innovations de notre portefeuille, couvrant une très large gamme des besoins requis par les systèmes. Cela comprend une technologie qui se met en œuvre rapidement et est aussi peu invasive que possible comme celle du système *INNOVIA* Monorail 300. Les produits de Bombardier ont un riche passé lié à l'automatisation et, équipés de systèmes sans conducteur, ils desservent de nombreuses villes dans le monde. En 2017, nous avons remporté un prix GOOD DESIGN^{MC} pour le concept de notre projet de métro C30 *MOVIA* suédois pour la ville de Stockholm.

LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES ET DIESELS

Application : Locomotives pour les services de transport sur rail interurbain et régional et de transport de marchandises sur rail.

Produits principaux : Plateforme *TRAXX*, locomotives électriques et bimodes *ALP*

Caractéristiques principales : Plateforme de produits polyvalente et offrant une propulsion électrique, diesel-électrique, bimode ou polycourant, et des caractéristiques diesels ou batterie du dernier kilomètre. Des solutions novatrices augmentent la puissance et la fiabilité et améliorent l'efficacité énergétique tout en réduisant les coûts sur le cycle de vie.

Homologuées dans plusieurs pays européens, elles permettent le service transfrontalier. En mai 2017, nous avons inauguré les nouvelles locomotives *TRAXX MS3* (polycourant) et *DC3* (à courant continu).



Locomotive électrique *ALP*

PROPULSION ET CONTRÔLES

Application : Portefeuille complet de produits de propulsion et de contrôle pour tous les types de véhicules sur rail et d'applications de mobilité électrique de Bombardier et d'entreprises tierces, assurant l'alimentation électrique de manière hautement fiable et sécuritaire ainsi qu'efficace sur le plan énergétique.

Produits principaux : Plateforme *MITRAC*, qui comprend les convertisseurs de puissance et convertisseurs auxiliaires pour les châssis, les toits et les assemblages dans la salle des machines, les systèmes de traction (moteurs et engrenages), les systèmes de gestion des contrôles des trains (TCMS), l'équipement haute tension et les solutions de systèmes complets. Des solutions novatrices de radiocommunications entre le train et l'équipement en bordure de voie complètent le portefeuille de produits.

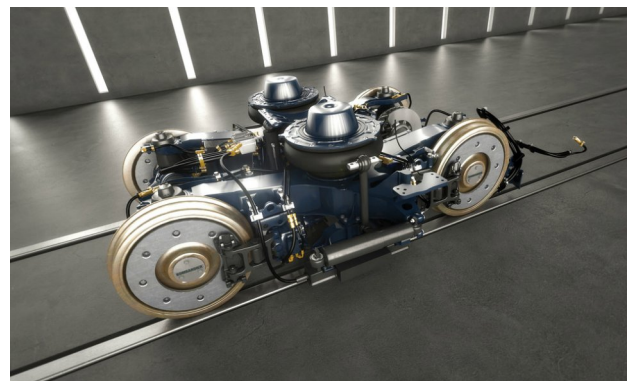
Caractéristiques principales : Un leader en matière de fiabilité, de conception modulaire, de sécurité en matière énergétique (conformité au niveau d'intégrité de sûreté (SIL 2)), d'efficacité énergétique, d'intégration des nouvelles technologies et de facilité d'entretien, des éléments qui maintiennent à un faible niveau les investissements initiaux et les coûts sur l'ensemble du cycle de vie.

BOGIES

Application : Série complète de bogies qui s'adaptent à toute la gamme des véhicules *Bombardier* ainsi qu'aux véhicules ferroviaires de tiers partout dans le monde.

Produits principaux : Portefeuille de bogies *FLEXX*, incorporant les dernières technologies : les systèmes *FLEXX Eco*, *FLEXX Urban*, *FLEXX Speed*, *FLEXX Power* et la technologie *WAKO* primée.

Caractéristiques principales : Technologie de produits de pointe et services complets du marché de l'après-vente couvrant la totalité des applications de matériel roulant. Nos bogies, respectueux des voies, sont conçus pour assurer une exploitation sécuritaire et en douceur, atténuer l'usure des roues et des voies et réduire au minimum les frais d'exploitation et le bruit.



SEGMENT DE MARCHÉ : SYSTÈMES ET SIGNALISATION

SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN ET SYSTÈMES AÉROPORTUAIRES

Application : Systèmes de navettes entièrement automatisés (APM), de métros, de monorails et de transport léger sur rail.

Produits principaux : Système *INNOVIA* APM 300, système *INNOVIA* Monorail 300, système *INNOVIA* Metro 300, système de tramway *FLEXITY* 2

Caractéristiques principales : Vaste portefeuille de matériel roulant pour des applications de transport urbain et aéroportuaire pouvant être adaptées pour fournir une solution complète clés en main de système de transport. Un solide historique de fiabilité et de disponibilité pour 60 systèmes complets dans le monde. En 2017, nous avons reçu le prix du projet en innovation et transport de l'année décerné par le Middle East Economic Digest's (MEED), soulignant l'excellente fiabilité de notre système de navettes automatisé.

SYSTÈMES DE GRANDES LIGNES

Application : Solutions de système pour des applications interurbaines et à grande vitesse couvrant de moyennes à grandes distances.

Caractéristiques principales : Approche clés en main pour fournir des systèmes sur rail fiables pour les grandes lignes, avec un niveau supérieur de confort pour les passagers et des normes de sécurité de pointe. Expérience reconnue en intégration des systèmes et en ingénierie.



Système *INNOVIA* Monorail 300

SIGNALISATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN

Application : Solutions de contrôle ferroviaire et de signalisation pour les systèmes de transport en commun comme les métros, les véhicules légers sur rail ou les navettes automatisées.

Produit principal : Solution *CITYFLO*

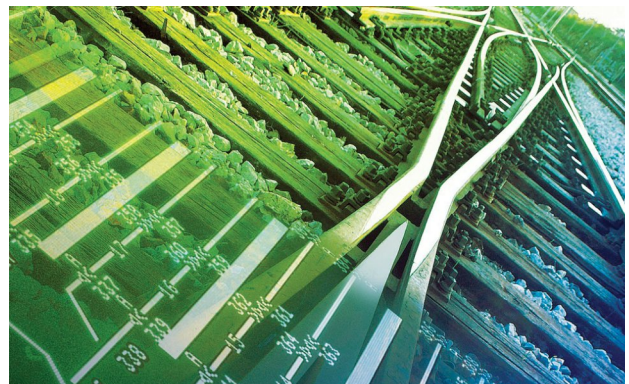
Caractéristiques principales : Portefeuille complet de solutions allant des applications manuelles (GoA 0) à la solution de commande de train basée sur les communications entièrement automatisée (GoA 4), qui aide à augmenter la capacité des infrastructures et qui peut être installée sans interruption de service.

SIGNALISATION POUR LES GRANDES LIGNES

Application : Solutions de signalisation et contrôle ferroviaire pour les grandes lignes de chemins de fer allant du transport de marchandises aux lignes régionales et de banlieue, interurbaines et à grande vitesse.

Produits principaux : *INTERFLO* et commande automatique de train par système embarqué *EBI* Cab.

Caractéristiques principales : Portefeuille complet de systèmes de signalisation conventionnels utilisant la technologie du système de gestion du trafic ferroviaire européen, opérationnel dans plusieurs pays du continent européen et à l'extérieur de l'Europe.



Solution *CITYFLO*

SIGNALISATION INDUSTRIELLE

Application : Solutions de signalisation et de contrôle ferroviaire pour le secteur industriel, offrant des applications importantes pour l'exploitation minière et le transport de marchandises industrielles.

Produit principal : Solution *INTERFLO 150*

Caractéristiques principales : Technologies innovatrices pour les systèmes de signalisation utilisées pour accroître la capacité du transport de manière sécuritaire et rentable. Nos technologies couvrent l'ensemble du processus et améliorent non seulement l'exploitation souterraine, mais également le transfert du minerai à la plaque tournante de transport.

OPTIFLO – SOLUTIONS DE SERVICES POUR LA SIGNALISATION

Application : Portefeuille complet de services pour le transport collectif, les grandes lignes, l'infrastructure ferroviaire du secteur industriel et les solutions de signalisation.

Caractéristiques principales : Gestion des infrastructures, soutien technique, évaluation de la cybersécurité et autres solutions de services personnalisées pour garantir les niveaux les plus élevés de disponibilité et de fiabilité ainsi que la rentabilité de la maintenance des solutions de signalisation et de contrôle ferroviaires.

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES

SOLUTIONS EN MATÉRIAUX

Application : Gestion de la chaîne d'approvisionnement, des stocks de pièces de rechange et de l'obsolescence, et services de soutien technique offerts aux exploitants ferroviaires.

Caractéristiques principales : Solutions avancées d'approvisionnement en matériaux associées à une capacité mondiale d'ingénierie et de pouvoir d'achat par l'entremise d'un réseau international de fournisseurs de pièces et de composants. Capacité logistique de fournir et de livrer les solutions nécessaires en temps et à l'endroit voulus.

GESTION DE PARCS DE VÉHICULES

Application : Portefeuille complet de services de gestion de l'exploitation et des parcs de véhicules.

Caractéristiques principales : Des solutions de « soutien administratif » robustes et efficaces aident les exploitants ferroviaires à fournir leurs services de première ligne quotidiens. L'expertise en ingénierie et les techniques et outils de maintenance sur toute la durée de vie (ORBITA, AVIS, EMS, etc.) permettent d'optimiser la disponibilité, la fiabilité, la ponctualité, la sécurité et les coûts pendant le cycle de vie du parc de véhicules. Grande expérience en exploitation et en maintenance des trains de banlieue et des trains régionaux.

GESTION DU CYCLE DE VIE DE L'ACTIF, RÉINGÉNIERIE ET RÉVISION DES COMPOSANTS

Application : Mise à niveau, prolongation de la durée de vie et révision des véhicules sur rail et de leurs composants.

Caractéristiques principales : Vaste portefeuille de mises à niveau de systèmes et de composants réalisées dans nos installations spécialisées et celles de nos clients. Nous tirons parti de nos capacités en matière d'ingénierie et de chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer la performance opérationnelle et de réduire les coûts sur toute la durée de vie.

EXPLOITATION ET MAINTENANCE DES SYSTÈMES

Application : Services complets d'exploitation et de maintenance de systèmes de transport entièrement automatisés et de transport en commun.

Caractéristiques principales : Solide expérience en exploitation et maintenance de technologies automatisées et sans conducteur, y compris les systèmes de navettes automatisés, de métros et de monorails de même que les solutions de gestion de parc de véhicules pour les systèmes de transport urbains et interurbains.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Perspectives positives pour l'industrie ferroviaire

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

Les indicateurs clés suivants sont utilisés pour assurer le suivi de la vigueur du marché du transport sur rail :

INDICATEUR	SITUATION ACTUELLE	ÉTAT
CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ET URBANISATION MASSIVE	La population mondiale devrait augmenter, passant d'environ 7,6 à 9,8 milliards de personnes d'ici 2050, tout comme la part de personnes vivant en zones urbaines, qui passera de 54,5 % à 60 % d'ici 2030. ⁽¹⁾ La croissance démographique et l'urbanisation entraînent une intensification de la demande de solutions de transport en commun à grande capacité, particulièrement dans les villes et les zones congestionnées.	▲
SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT	Les gouvernements s'engagent de plus en plus à respecter des objectifs à long terme liés au climat et à l'énergie. Les mesures pour atteindre ces objectifs incluent des investissements dans des solutions de transport écologiques, comme le transport ferroviaire. Le transport sur rail occasionne 4,2 % des émissions de CO ₂ découlant du transport, par rapport à 72,6 % pour le transport routier. ⁽²⁾	▲
FINANCEMENT PUBLIC	La plupart des activités de matériel roulant sont menées par des exploitants ferroviaires soutenus par le secteur public. Les investissements en infrastructure ferroviaire devraient croître, tandis que les gouvernements et les institutions multilatérales continuent à financer des projets dans le secteur du transport sur rail pour soutenir et favoriser le développement économique. Cependant, la dette publique et les mesures d'austérité peuvent nuire aux processus d'appels d'offres pour certains nouveaux projets ferroviaires.	▲
LIBÉRALISATION	La libéralisation attire plus d'exploitants privés à entrer sur le marché et à investir dans de nouveaux équipements et services ferroviaires. La Commission européenne soutient la libéralisation des services nationaux de transport sur rail de passagers au sein de l'Union européenne.	▲
ÉVOLUTION NUMÉRIQUE	Le monde est à l'aube de la quatrième révolution industrielle, couramment appelée « la révolution industrielle numérique ». Le secteur du transport sur rail se prévaut déjà de cette technologie propre à la quatrième révolution et il devrait continuer de développer des solutions de mobilité numériques afin d'aider les exploitants à améliorer la ponctualité et la fiabilité des trains ainsi que l'expérience passager. Tout en nous permettant d'offrir un meilleur service à nos clients, la conversion numérique de nos outils et de nos processus de fabrication transformera notre façon de travailler en réduisant la complexité et les coûts de développement et en assurant des délais de commercialisation plus courts.	▲

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

⁽¹⁾ Selon les Nations Unies : *World Population Prospects: The 2017 Revision et World's Cities in 2016*.

⁽²⁾ Selon l'Union internationale des chemins de fer (UIC) : *Railway Handbook 2017. Energy Consumption & CO₂ Emissions*.

En septembre 2016, l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) a confirmé ses perspectives positives du secteur mondial du transport sur rail dans son étude *World Rail Market Study* publiée tous les deux ans. L'étude prévoit une croissance de l'ensemble du marché ferroviaire accessible⁽¹⁾ à un TCAC de 3,2 %⁽²⁾, par rapport à un TCAC de 2,7 % dans le sondage précédent de 2014. Le marché pertinent et accessible⁽¹⁾ de Transport devrait croître encore plus rapidement à un TCAC de 3,4 %, par rapport à un TCAC de 2,5 % dans le sondage précédent.⁽²⁾

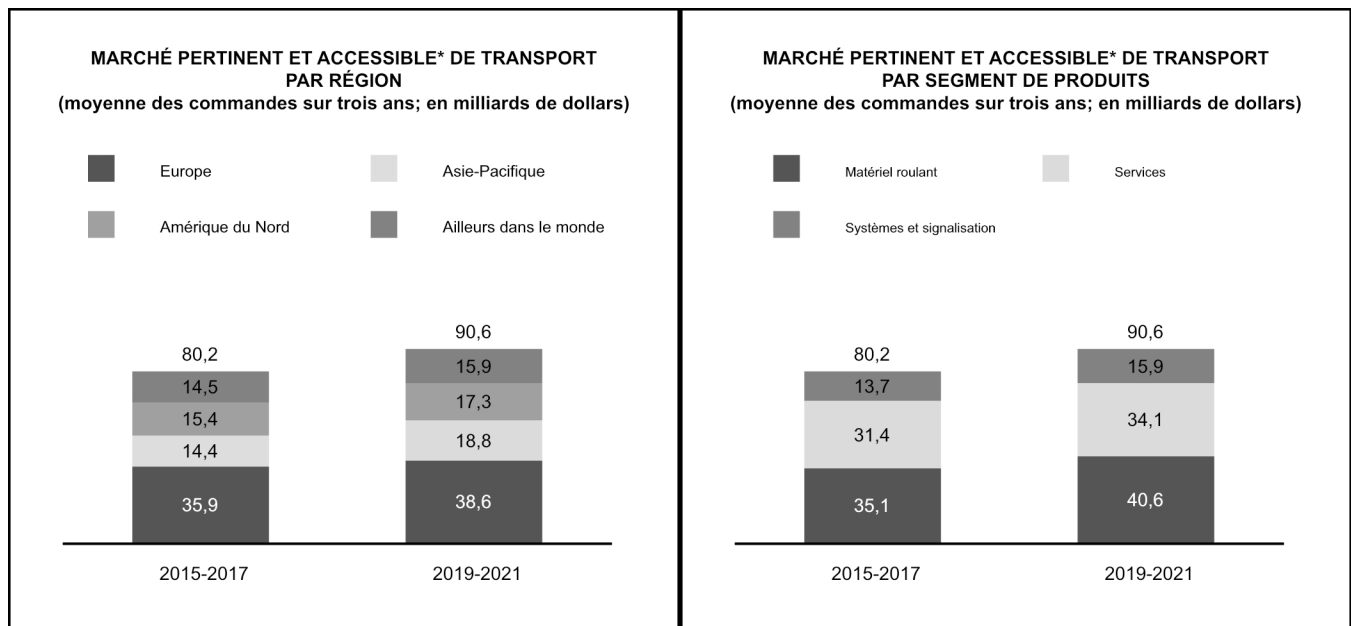
⁽¹⁾ L'ensemble du marché ferroviaire accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Le marché pertinent et accessible de Transport exclut aussi les segments infrastructures, wagons à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

⁽²⁾ Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021*, publiée en septembre 2016, qui s'appuie sur 60 pays représentant plus de 95 % du marché ferroviaire mondial. Dans la mesure où les grands projets ferroviaires peuvent avoir une incidence importante sur le volume annuel, les volumes du marché d'une année pourraient être assujettis à une grande volatilité. L'UNIFE se concentre par conséquent sur des volumes de marché annuels moyens sur trois ans afin de faciliter la comparaison entre différentes périodes. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans et sont publiées en euros. Un taux de change de 1 € = 1,1149 \$, le taux de change moyen cumulatif pour la période 2015-2017, a été utilisé pour convertir tous les montants. Les montants pour la période 2015-2017 ont été extrapolés à partir des données de l'UNIFE pour 2014-2016 et 2017-2018.

Les perspectives positives du marché reposent surtout sur des marchés ferroviaires matures comme ceux d'Europe de l'Ouest et d'Amérique du Nord, qui investissent constamment dans la modernisation et le remplacement de leurs parcs de matériel roulant. De plus, les investissements réalisés pour mettre à jour et moderniser les systèmes de signalisation permettront de faire croître davantage les marchés ferroviaires établis comme ceux d'Europe de l'Ouest.

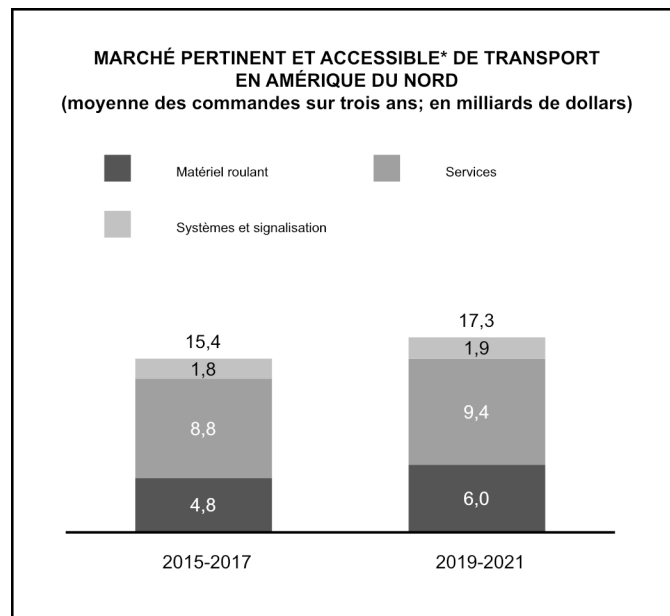
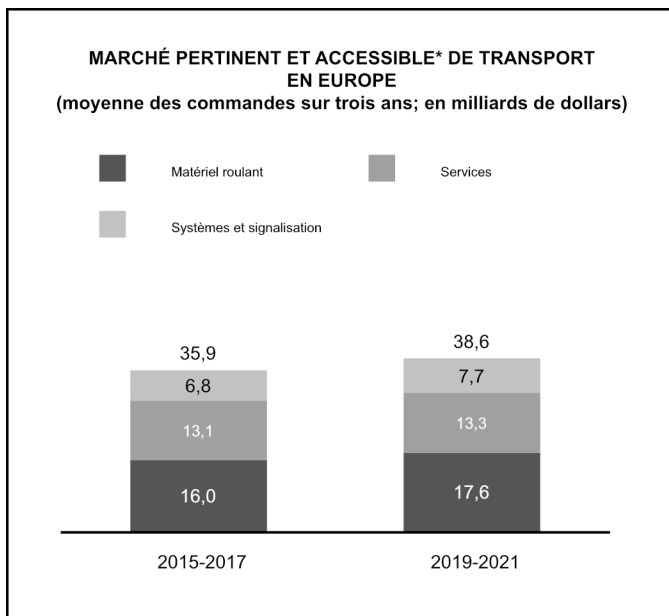
Le marché accessible du contrôle ferroviaire devrait aussi poursuivre sa croissance relativement élevée en Europe de l'Est, en Asie-Pacifique et dans la CÉI. Soutenu par un parc établi de matériel roulant en croissance et une libéralisation graduelle, le marché des services devrait croître. Plus particulièrement dans les marchés matures, de plus petits exploitants ferroviaires privés émergent et externalisent souvent leurs besoins en maintenance tandis que des exploitants plus importants ont tendance à externaliser davantage leurs besoins en services, qui étaient jusqu'à maintenant le plus souvent réalisés en interne.

De façon similaire, d'autres mesures, comme celles du Quatrième paquet ferroviaire de la Commission européenne et d'autres réglementations relatives à la mise en œuvre de la commande intégrale des trains aux É.-U., encourageront davantage l'industrie ferroviaire à continuer d'accroître le degré de libéralisation et d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire.



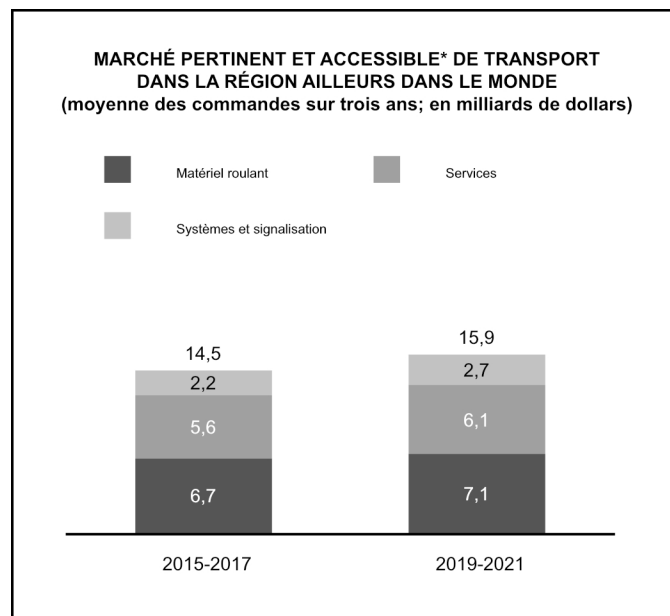
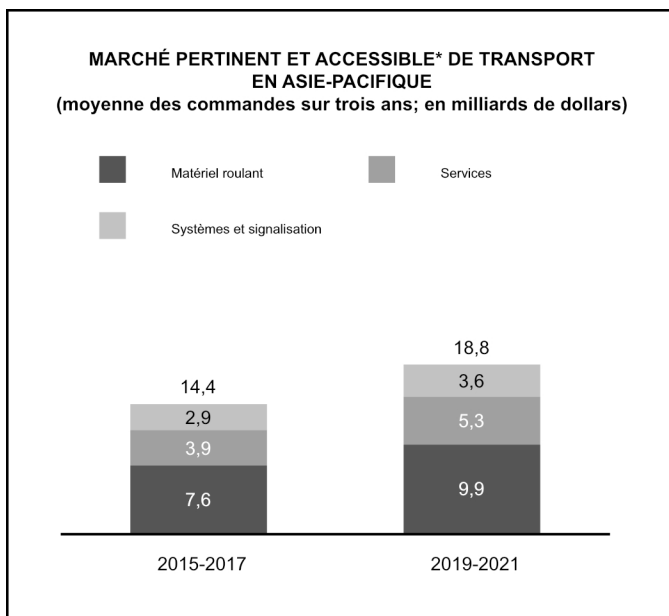
Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021* et des données extrapolées.

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



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021* et des données extrapolées.

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



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021* et des données extrapolées.

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

En raison de la nature cyclique du marché et conformément aux pratiques sectorielles actuelles, notre marché pertinent et accessible est présenté comme la moyenne sur trois ans, conformément à la méthodologie utilisée par l'UNIFE pour le marché mondial du transport sur rail. Certaines années, des commandes importantes peuvent être attribuées particulièrement dans le matériel roulant, selon la disponibilité du financement public. L'ensemble de notre marché pertinent et accessible a diminué en 2017 par rapport à celui de l'exercice précédent en raison des commandes importantes octroyées en 2016. Les perspectives demeurent positives dans toutes les régions pour les années à venir.

Comparaison par région sur douze mois

Europe

Le volume de l'ensemble des commandes sur le marché européen a diminué en 2017 comparativement à celui de 2016. Les commandes les plus importantes de matériel roulant attribuées en Europe de l'Ouest étaient des commandes de trains de banlieue et de trains régionaux et de trains à très grande vitesse principalement au R.-U., en France et en Allemagne. Des ententes importantes de signalisation et de services ont été conclues en Italie, au R.-U. et en France. En Europe de l'Est, des commandes ont été octroyées principalement pour le transport collectif. En Pologne, une importante commande de trains de banlieue et de trains régionaux assortie d'un contrat de services a été octroyée. Le volume des commandes du segment de la signalisation a surtout été soutenu par des investissements en Pologne et en Turquie.

Les perspectives demeurent positives pour l'Europe au cours des prochaines années. D'importantes commandes sont attendues au chapitre des trains à grande vitesse en Suisse, au R.-U. et en France, et des trains de banlieue ainsi que des trains régionaux en Allemagne et au R.-U. Au cours des prochaines années, d'importants appels d'offres sont prévus dans le segment de la signalisation en Espagne et en Norvège et dans le segment des services au R.-U. et en Allemagne. Le marché en Europe de l'Est devrait être tributaire d'occasions visant les véhicules sur rail tels les trains à grande vitesse, les trains de banlieue et les trains régionaux ainsi que le transport urbain. Des investissements dans le segment de la signalisation sont prévus en matière d'infrastructure de transport urbain et de grandes lignes, avec des occasions en Europe, particulièrement en Turquie, en Pologne et en Bulgarie.

Amérique du Nord

Le volume des commandes a diminué par rapport à celui de l'année précédente, principalement en raison d'importantes commandes de trains à grande vitesse octroyées en 2016 et d'une entente de services à long terme visant des véhicules légers sur rail. En 2017, le marché a été stimulé par des commandes accordées dans différents segments aux É.-U. et au Canada. Les commandes les plus importantes ont été des commandes de locomotives, de véhicules légers sur rail et de trains à grande vitesse ainsi que des contrats dans les segments de la signalisation et des services.

Un fort volume de commandes est prévu en Amérique du Nord au cours des prochaines années. Aux É.-U., plusieurs appels d'offres d'envergure devraient être lancés, notamment une commande de trains de banlieue et de trains régionaux pour la ville de New York. De plus, des commandes dignes de mention de trains de banlieue et de trains régionaux ainsi que de métros sont prévues. Au Canada, des occasions au chapitre des trains de banlieue et des trains régionaux devraient se présenter, ainsi qu'une entente de services à long terme et de possibles appels d'offres pour des métros et des véhicules légers sur rail. Au Mexique, des occasions sont prévues dans le transport collectif urbain, y compris un monorail. Un nombre important de possibilités de petite et moyenne taille portant sur la signalisation et les services est prévu en Amérique du Nord.

Asie-Pacifique

Le volume des commandes a diminué en 2017 par rapport à celui de l'année précédente, en raison principalement de plusieurs contrats importants de trains de banlieue et de trains régionaux ainsi que de contrats de services à long terme octroyés en 2016, particulièrement en Australie. En 2017, des projets de premier plan ont été signés en grande partie pour des métros et des véhicules légers sur rail en Chine, en Malaisie, au Bangladesh et aux Philippines. Un contrat de monorail digne de mention a été accordé en Thaïlande. Des

commandes majeures de signalisation ont été octroyées en Australie et en Thaïlande ainsi que plusieurs ententes de services de taille intermédiaire en Australie et en Malaisie.

L'important appel d'offres visant des trains de banlieue et des trains régionaux très attendu en Inde devrait être attribué au cours des prochaines années. D'autres investissements en Inde dans le segment du matériel roulant sont prévus, particulièrement pour des locomotives et des métros. De plus, des occasions devraient se présenter pour des métros en Chine, en Corée du Sud et à Singapour ainsi que pour des trains de banlieue et des trains régionaux en Chine et en Australie. Les investissements dans les segments de la signalisation et des services seront surtout stimulés par des occasions en Australie, en Inde et en Thaïlande.

Ailleurs dans le monde⁽¹⁾

Le volume de l'ensemble des commandes dans la région Ailleurs dans le monde a diminué surtout en raison d'une importante commande de métros octroyée en 2016 en Iran. Au cours de 2017, des commandes d'envergure pour des trains régionaux, des métros et des locomotives ont été octroyées en Iran, en Russie et en Égypte. De plus, un projet de signalisation de premier plan a été octroyé en Égypte au cours du dernier trimestre de 2017. De plus, une entente de services a été signée en Russie au début de l'année visant la maintenance de voitures de métro.

Les solutions de transport collectif urbain devraient demeurer le segment le plus solide dans la région en raison de la nécessité de combattre les tendances lourdes telles que l'urbanisation et la congestion dans les villes. Les commandes les plus importantes sont attendues en Russie, où un appel d'offres majeur pour l'agrandissement du métro de Moscou est prévu ainsi qu'une possibilité de prolongement du métro à Lima, au Pérou. Des investissements importants sont prévus en Argentine dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux. Des commandes d'envergure sont attendues en Argentine et au Chili dans le segment de la signalisation. La ville de Riyad, en Arabie Saoudite, devrait procéder à un appel d'offres pour l'exploitation et la maintenance du métro nouvellement construit.

⁽¹⁾ La région Ailleurs dans le monde comprend l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient et la CÉI.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Amélioration importante des revenus et de la rentabilité

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus	2 493 \$	1 948 \$	8 525 \$	7 574 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	241 \$	205 \$	810 \$	657 \$
Amortissement	25	24	98	97
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles	(1)	—	—	—
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	217	181	712	560
Éléments spéciaux	11	20	295	164
RAII	206 \$	161 \$	417 \$	396 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,7 %	9,3 %	8,4 %	7,4 %
Marge RAII	8,3 %	8,3 %	4,9 %	5,2 %

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

Revenus externes par région

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2017		2016		2017		2016	
Europe ⁽¹⁾	1 507 \$	60 %	1 299 \$	67 %	5 064 \$	59 %	4 948 \$	65 %
Amérique du Nord	512	21 %	303	15 %	1 846	22 %	1 233	16 %
Asie-Pacifique ⁽¹⁾	299	12 %	233	12 %	1 058	12 %	936	13 %
Ailleurs dans le monde ⁽¹⁾⁽²⁾	175	7 %	113	6 %	557	7 %	457	6 %
	2 493 \$	100 %	1 948 \$	100 %	8 525 \$	100 %	7 574 \$	100 %

⁽¹⁾ L'augmentation enregistrée en Europe au cours du quatrième trimestre clos le 31 décembre 2017 reflète une incidence positive des taux de change de 100 millions \$, alors que les augmentations en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde au cours de l'exercice reflètent l'incidence positive des taux de change de respectivement 26 millions \$ et 27 millions \$.

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

Revenus

Les revenus totaux pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2017 ont augmenté de respectivement 545 millions \$ et 951 millions \$, par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence positive des taux de change de 112 millions \$ pour le quatrième trimestre et de 52 millions \$ pour l'exercice, les revenus ont augmenté de respectivement 433 millions \$, ou 22 %, et 899 millions \$, ou 12 %, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 433 millions \$ compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant dans toutes les régions, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production liée à des contrats de trains de banlieue et de trains régionaux dans toutes les régions, à certains contrats de véhicules légers sur rail et de métros en Amérique du Nord et à certains contrats de trains à grande vitesse en Europe, en partie contrebalancé par quelques contrats de locomotives en voie d'achèvement en Europe (296 millions \$); et
- un accroissement des activités liées aux systèmes dans la région Ailleurs dans le monde et des activités de signalisation en Asie-Pacifique et en Europe (91 millions \$).

L'augmentation de 899 millions \$ compte non tenu de l'incidence des taux de change pour l'exercice est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant en Amérique du Nord, en Asie-Pacifique et en Europe, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de véhicules légers sur rail et de métros en Amérique du Nord, à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux dans ces régions et à certains contrats de trains pour des lignes intercity et de trains à grande vitesse en Europe, en partie contrebalancé par quelques contrats de locomotives et de trains à très grande vitesse en voie d'achèvement en Europe (653 millions \$);
- un accroissement des activités liées aux systèmes en Amérique du Nord, dans la région Ailleurs dans le monde et en Europe, et des activités de signalisation en Asie-Pacifique et en Amérique du Nord (198 millions \$); et
- un accroissement des activités de services en Amérique du Nord et en Europe (97 millions \$).

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux du quatrième trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2017 représentaient :

- des coûts liés à des indemnités de départ de respectivement 5 millions \$ et 214 millions \$, surtout liés à notre transformation en Europe. Conformément à ces initiatives de transformation, des charges de dépréciation d'actifs d'un montant respectif de 6 millions \$ et 38 millions \$ ont aussi été comptabilisées comme charges de restructuration tandis que nous mettons en œuvre la stratégie de spécialisation des sites; et
- une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 43 millions \$ comptabilisée au troisième trimestre relativement à la vente prévue d'entités juridiques dans le cadre de notre plan de transformation.

Les éléments spéciaux du quatrième trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2016 représentaient :

- des charges de restructuration de 159 millions \$ ayant trait aux mesures de restructuration annoncées précédemment, dont une charge de 20 millions \$ comptabilisée au quatrième trimestre et correspondant à une provision pour indemnités de départ de 10 millions \$ et une charge de dépréciation des immobilisations corporelles de 10 millions \$; et
- une perte de change de 5 millions \$ liée à la réorganisation nécessaire de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport, comptabilisée au premier trimestre.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux pour le quatrième trimestre a diminué de 0,6 point de pourcentage et cette diminution est essentiellement attribuable à :

- une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées, en raison surtout d'une diminution d'ajustements positifs pour certains contrats par rapport à l'exercice précédent; et
- une diminution des marges tirées de la signalisation, en raison principalement d'ajustements à certains contrats.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la marge tirée du matériel roulant surtout attribuable à une combinaison favorable de contrats; et
- une augmentation de la marge tirée des systèmes et des services, en raison principalement d'une meilleure performance.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du quatrième trimestre est demeurée stable par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAI avant éléments spéciaux pour l'exercice a augmenté de 1,0 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une augmentation de la marge tirée des systèmes, en raison principalement d'une meilleure performance;
- d'une meilleure absorption des charges de vente et d'administration; et
- d'une augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées, surtout en raison d'une meilleure performance.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de la marge tirée du matériel roulant et de la signalisation, en raison principalement d'ajustements à certains contrats.

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

Commandes importantes dans tous les segments conduisant à un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,2

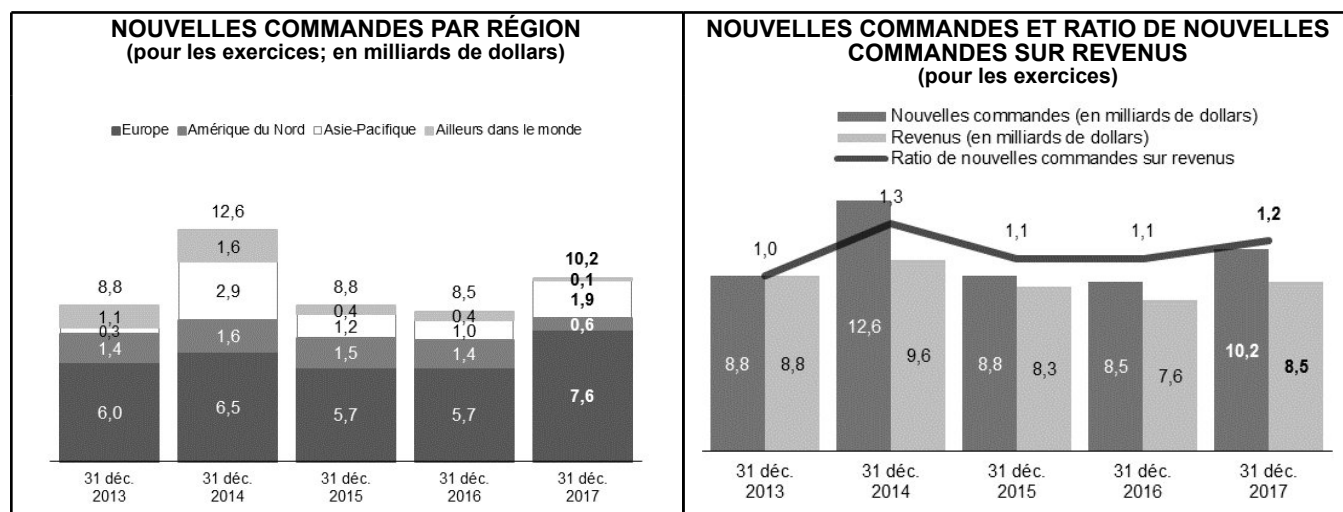
Carnet de commandes

	Aux	
	31 décembre 2017	31 décembre 2016
(en milliards de dollars)	34,4 \$	30,1 \$

L'augmentation de 4,3 milliards \$ du carnet de commandes est attribuable au montant de nouvelles commandes supérieur aux revenus (1,7 milliard \$) et à l'appréciation de certaines devises, surtout l'euro, la livre sterling, le dollar australien et la couronne suédoise, en regard du dollar américain au 31 décembre 2017 par rapport au 31 décembre 2016 (2,6 milliards \$).

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2017	2016	2017	2016
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	3,5 \$	2,3 \$	10,2 \$	8,5 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,4	1,2	1,2	1,1



Une position de leader⁽¹⁾ s'est renforcée dans notre marché ferroviaire pertinent et accessible⁽²⁾ avec de nouvelles commandes totalisant 27,5 milliards \$ ces trois dernières années. Même si le volume de l'ensemble des commandes passées dans le marché a diminué en 2017 par rapport à celui de 2016, nous avons obtenu plusieurs commandes importantes au cours de l'exercice, donnant lieu à une augmentation des nouvelles commandes et de notre carnet de commandes. L'augmentation de 1,7 milliard \$ des nouvelles commandes au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2017 reflète plusieurs commandes dans différents segments de produits et différentes régions, particulièrement en Europe et en Asie-Pacifique. Les variations tiennent compte de l'incidence positive des taux de change de 154 millions \$ au quatrième trimestre et d'une incidence négative des taux de change de 24 millions \$ au cours de l'exercice.

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

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

Les commandes importantes obtenues au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2017 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Quatrième trimestre					
Corelink Rail Infrastructure et West Midlands Trains	R.-U.	Automotrices électriques <i>AVENTRA</i> , services de maintenance et de soutien	333	Matériel roulant et services	724 \$
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) Mobilités pour le compte de la Région Centre-Val de Loire	France	Trains électriques à deux niveaux <i>OMNEO / Premium</i>	256	Matériel roulant	444 \$ ⁽¹⁾
TX Logistik (TXL)	Italie	Locomotives <i>TRAXX</i> et services de maintenance	40	Matériel roulant et services	297 \$
Mercitalia Rail	Italie	Locomotives <i>TRAXX</i> et services de maintenance	40	Matériel roulant et services	249 \$
Gouvernement de l'État de Victoria	Australie	Signalisation, solution de contrôle ferroviaire et intégration des systèmes <i>CITYFLO 650</i>	s. o.	Signalisation	238 \$ ⁽²⁾
New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT)	É.-U.	Locomotives <i>ALP-45</i>	17	Matériel roulant	160 \$
Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG)	Allemagne	Tramways <i>FLEXITY</i>	47	Matériel roulant	156 \$
Ville et comté de Denver, Colorado	É.-U.	Services d'exploitation et de maintenance pour le système de transport collectif sans conducteur <i>INNOVIA</i>	s. o.	Services	150 \$
Porterbrook et c2c	R.-U.	Automotrices électriques <i>AVENTRA</i> et services de maintenance et de soutien	60	Matériel roulant et services	140 \$
Chemins de fer israéliens (ISR)	Israël	Voitures à double niveau <i>TWINDEXX Vario</i>	54	Matériel roulant	126 \$
Transport for Victoria (TfV) et gouvernement de l'État de Victoria	Australie	Rames automotrices diesels <i>VLocity</i>	27	Matériel roulant	112 \$
Troisième trimestre					
Northern Bangkok Monorail Co. Ltd. (NBM) et Eastern Bangkok Monorail Co. Ltd. (EBM)	Thaïlande	Système <i>INNOVIA</i> Monorail 300, technologie de commande automatique de trains <i>CITYFLO 650</i>	288	Système et signalisation	s. o. ⁽³⁾
London Underground Ltd. (LUL)	R.-U.	Systèmes de traction <i>MITRAC</i> et équipement de contrôle de traction	s. o.	Matériel roulant	144 \$

⁽¹⁾ La valeur du contrat comprend une indexation des prix fondée sur des estimations.

⁽²⁾ Contrat signé dans le cadre de la Rail Systems Alliance (RSA) qui regroupe Bombardier Transport, CPB Contractors, Melbourne Metro Rail Authority and Metro Trains Melbourne. La commande est évaluée à 862 millions \$ et seule notre participation est présentée ci-dessus.

⁽³⁾ La valeur du contrat n'a pas été divulguée.

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

⁽¹⁾ La valeur du contrat comprend une indexation des prix fondée sur des estimations.

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

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

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

s. o. : sans objet.

En décembre 2017, nous avons accepté de modifier les conditions du contrat avec Metrolinx, Canada, pour fabriquer des véhicules légers sur rail de classe mondiale pour le réseau de transport léger sur rail d'Eglinton Crosstown. Cette modification au contrat redéfinit clairement la relation avec Metrolinx sous sa nouvelle direction et ouvre la voie nécessaire pour établir avec certitude les obligations techniques et financières des deux parties. De plus, il règle l'arbitrage avec Metrolinx, ce qui profite à toutes les parties. L'entente prévoit que nous fabriquerons maintenant 76 véhicules légers sur rail pour le projet Eglinton Crosstown, soit 106 véhicules de moins que le contrat initial de 182 véhicules. De plus, le contrat d'exploitation et de maintenance de GO Transit avec Metrolinx a été prolongé de 18 mois. Cette extension renforce notre rôle de premier plan en tant que fournisseur de services d'exploitation et de maintenance dans la grande région de Toronto et d'Hamilton et constitue une reconnaissance de notre solide performance dans le cadre du contrat de GO Transit. Dans l'ensemble, les contrats révisés ne modifient pas significativement l'ampleur de notre relation avec Metrolinx.

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2017, les commandes importantes suivantes ont été octroyées à nos coentreprises et ne font pas partie de notre carnet de commandes :

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

pour fournir la plateforme *INNOVIA* Monorail 300, de même qu'un total de 240 voitures, à la ville de Wuhu dans la province de l'Anhui. La valeur de ce contrat s'élève à 270 millions \$.

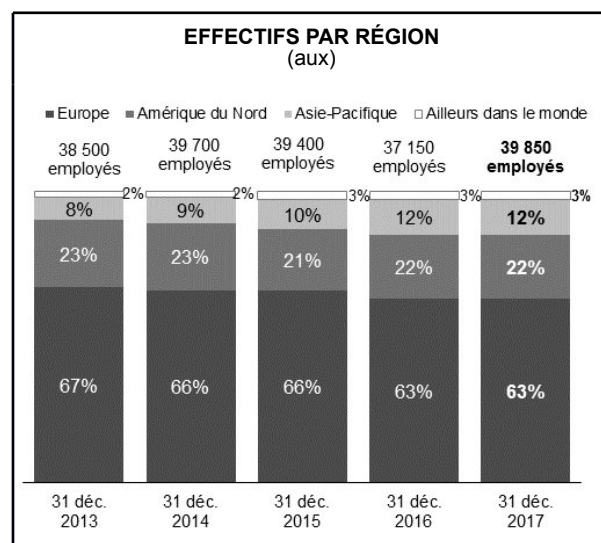
Effectifs

Nombre total d'employés

	31 décembre 2017	Aux 31 décembre 2016
Permanents ⁽¹⁾	33 850	33 050
Contractuels	6 000	4 100
	39 850	37 150
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	65 %	65 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

Dans le cadre de notre plan de transformation, nous prenons des mesures particulières en vue de rationaliser les fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'entreprise et de tirer parti de notre présence mondiale afin de créer des centres d'excellence pour nos activités de conception, d'ingénierie et de fabrication. Au cours de l'année, nous avons franchi des jalons importants avec les conseils de surveillance et les syndicats en Suisse et en Belgique et le comité central d'entreprise de Bombardier Transportation GmbH en Allemagne, ce qui nous permet d'ouvrir la voie à nos initiatives de transformation, lesquelles devraient être achevées en grande partie au cours des 24 prochains mois. Celles-ci viennent appuyer nos efforts d'amélioration de la rentabilité, et témoignent de l'accent que nous mettons sur l'amélioration de la productivité, la réduction des coûts et l'optimisation de notre présence mondiale afin de créer plus de valeur pour les clients et les actionnaires.



En 2017, le nombre global d'employés a augmenté de 7 %, ou de 2700 employés, à l'échelle mondiale, en raison de l'embauche stratégique visant à soutenir d'importants contrats ferroviaires obtenus ainsi que de notre stratégie de croissance dans les activités après-vente, partiellement compensée par nos initiatives de restructuration. Afin de répondre aux exigences liées aux projets et aux exigences opérationnelles, nous avons augmenté nos effectifs contractuels en Europe, tandis que notre personnel permanent a augmenté en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique.

Notre rémunération incitative pour les employés à l'échelle mondiale récompense les efforts collectifs et individuels de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. À la fin de 2017, un total de 2550 employés de par le monde, ou 7,5 % des employés permanents, étaient admissibles à participer au programme. En 2017, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles avant les montants nets au titre des intérêts et des impôts sur le résultat.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Prévisions initiales pour 2017	Prévisions révisées pour 2017	Ce que nous avons fait en 2017	Prévisions pour 2018 ⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾
Revenus	~ 8,5 milliards \$	Aucun changement	8,5 milliards \$	~ 9,0 milliards \$
Marge RAll avant éléments spéciaux	~ 7,5 %	~ 8,0 %	8,4 %	> 8,5 %

Prévisions pour 2017

Au deuxième trimestre de 2017, nous avons augmenté notre prévision de marge RAll avant éléments spéciaux⁽²⁾, pour la faire passer à environ 8,0 % pour l'exercice, en raison principalement de la performance enregistrée au premier semestre de l'exercice, laquelle découlait de la robuste exécution de projet.

La marge RAll avant éléments spéciaux⁽²⁾ de 8,4 % pour 2017 a dépassé la prévision révisée en raison surtout des bons progrès réalisés sur les initiatives de transformation, de l'amélioration de la gestion des projets et de la meilleure performance réalisée dans nos coentreprises chinoises.

Notre stratégie pour réaliser les prévisions pour 2018

Les revenus d'environ 9,0 milliards \$ prévus pour 2018 sont attribuables à l'accélération de la production et aux livraisons découlant d'importants contrats de matériel roulant découlant d'un solide carnet de commandes de 34,4 milliards \$.

La marge RAll avant éléments spéciaux⁽²⁾ supérieure à 8,5 % prévue en 2018 est soutenue par les avantages de la conversion des revenus ainsi que par les initiatives de transformation, alors que nous continuons à créer des centres d'excellence en ingénierie et en fabrication et à tirer parti des plateformes de produits et de services standardisées.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

⁽²⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAll avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽³⁾ Les prévisions pour 2018 reflètent l'adoption de l'IFRS 9, Instruments financiers, et de l'IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients. La prévision de revenus de Transport pour 2018 est fondée sur l'hypothèse que les taux de change resteront stables en 2018 par rapport à 2017.

Énoncés prospectifs

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

- l'exécution normale des contrats du carnet de commandes actuel et la poursuite du déploiement et de la mise en œuvre des principales initiatives de transformation, surtout celles ayant une incidence sur les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité de la main-d'œuvre et l'amélioration du fonds de roulement;
- la réalisation des appels d'offres à venir et notre capacité à les remporter;
- notre capacité de transférer les meilleures pratiques et la technologie à toutes les étapes de production;
- notre capacité d'exécuter et de réaliser les initiatives visant l'amélioration du modèle d'affaires;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer la stratégie de développement de nos produits et d'exécution des projets;
- la conversion des revenus et l'achèvement graduel de nos contrats antérieurs;
- la mise en œuvre et l'exécution réussies des stratégies de croissance, y compris l'application du concept de chaîne de valeur et la création d'écosystèmes, la spécialisation de sites et la création de centres d'excellence en ingénierie, et l'évolution de la composition des revenus générés par un plus grand nombre de contrats dans le secteur de la signalisation et des systèmes de même que dans le secteur de l'exploitation et de la maintenance;
- le niveau soutenu de dépenses publiques;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir l'exécution des projets;
- le maintien du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale; et
- la stabilité des taux de change.

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

AUTRES

Table des matières

ARRANGEMENTS HORS BILAN	RISQUES ET INCERTITUDES	NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	INSTRUMENTS FINANCIERS	OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES
124	125	144	147	148	148

CONTRÔLES ET PROCÉDURES	TAUX DE CHANGE	RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)	RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE
156	157	158	159	160	161

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a des facilités d'affacturage principalement en Europe, auxquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Pour plus de détails, se reporter à la Note 16 – Créances clients et autres débiteurs, aux états financiers consolidés.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

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

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'un manquement. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. La durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 10 ans. Dans le cas d'un défaut de paiement, nous procédons habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. Nous sommes habituellement rémunérés pour ces services.

Les garanties de valeur résiduelle procurent aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie à une date convenue. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement à l'intention d'un client (la durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 10 ans). La valeur de l'actif sous-jacent pourrait être touchée de façon négative par un certain nombre de facteurs. Afin de réduire le risque, les avions servant de garantie doivent généralement, en vertu des arrangements de financement, respecter certaines conditions contractuelles de retour afin d'exercer la garantie. Si elle est réalisée, la garantie de valeur résiduelle prévoit un paiement limité contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, lequel équivaut habituellement aux premières pertes subies par le bénéficiaire de la garantie. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie qu'à l'échéance de l'arrangement de financement, lorsque l'actif sous-jacent est vendu à un tiers.

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

Pour plus de détails, se reporter à la Note 39 – Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés.

Engagements de financement

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

Au 31 décembre 2017, nous n'avions aucun engagement de financement lié à des clients relativement à la vente future d'avions.

Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous avons offert des garanties de crédit ou des garanties de valeur résiduelle, ou les deux, et des prêts subordonnés à certaines entités créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux, et avons conservé des droits résiduels dans ces entités. Le secteur Avions commerciaux offre également des services administratifs à certaines de ces entités en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

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

Pour plus de détails, se reporter à la Note 38 – Entités structurées non consolidées, aux états financiers consolidés.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes décrits ci-dessous sont ceux qui, selon nous actuellement, pourraient avoir une incidence importante sur nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels, mais ne sont pas nécessairement les seuls risques et incertitudes auxquels nous faisons face. Si l'un de ces risques, ou tout autre risque et toute autre incertitude que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non important, se produit réellement ou devient un risque important, nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels pourraient être considérablement touchés.

**RISQUE LIÉ À LA
CONJONCTURE
ÉCONOMIQUE**

Le risque lié à la conjoncture économique est le risque d'une perte éventuelle résultant d'une conjoncture économique défavorable. Ces facteurs incluent, sans s'y limiter, les compressions budgétaires du gouvernement, la diminution des dépenses en immobilisations publiques et privées, la baisse de la confiance dans le milieu des affaires, les pressions politiques et économiques, dont celles résultant des déficits croissants des gouvernements et du surendettement souverain, ainsi que les crises sur les marchés du crédit.

**RISQUE LIÉ AU
CONTEXTE
COMMERCIAL**

Le risque lié au contexte commercial s'entend du risque de perte potentielle imputable aux facteurs de risque externes. Ces facteurs peuvent inclure la situation financière de l'industrie du transport aérien (y compris les clauses de distance franchissable des conventions collectives de pilotes restreignant l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux) et les clients des avions d'affaires, la situation financière de l'industrie du transport sur rail, la politique en matière d'échanges commerciaux, ainsi que la concurrence accrue d'autres entreprises, dont de nouveaux venus sur les segments de marché où nous livrons concurrence. En outre, l'instabilité politique et les cas de force majeure comme les actes de terrorisme, les catastrophes naturelles, les risques pour la santé dans le monde, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde pourraient entraîner une diminution des commandes ou leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes existant pour certains de nos produits.

**RISQUE
OPÉRATIONNEL**

Le risque opérationnel correspond au risque de perte potentielle découlant de la nature de nos activités. Les sources du risque opérationnel correspondent au développement de nouveaux produits et services, au développement de nouvelles affaires et à la complexité d'obtenir la certification et l'homologation des produits et services. En outre, les grands projets complexes qui sont caractéristiques dans le cadre de nos activités sont souvent structurés comme des contrats à prix fixe et ainsi exposés à des risques liés à la production et à l'exécution de projets. De plus, nos flux de trésorerie sont soumis à des pressions fondées sur les fluctuations du cycle du projet et à son caractère saisonnier et nos activités exigent des investissements en capital importants, qui nécessitent que nous engagions régulièrement des dépenses en immobilisations et des investissements importants sur des périodes couvrant plusieurs années avant de réaliser des rentrées de trésorerie dans le cadre d'un projet. Les autres sources de risque opérationnel incluent notre capacité d'appliquer avec succès notre stratégie et notre plan de transformation, les actions de partenaires commerciaux, les pertes découlant de garanties de rendement des produits et de sinistres, l'utilisation d'estimations et de jugements comptables, les conditions réglementaires et juridiques, les questions environnementales, de santé et de sécurité, ainsi que la dépendance à l'égard des clients, des fournisseurs (y compris la gestion de la chaîne d'approvisionnement) et les ressources humaines. Nous sommes aussi assujettis à des risques liés à la fiabilité des systèmes informatiques, à la fiabilité et à la protection des droits relatifs à la propriété intellectuelle ainsi qu'à la suffisance des couvertures d'assurance.

**RISQUE DE
FINANCEMENT**

Le risque de financement s'entend du risque découlant de pertes potentielles liées à la liquidité de nos actifs financiers, y compris le risque de crédit de contrepartie, à l'accès aux marchés financiers, aux clauses restrictives des conventions d'emprunt, au soutien financier fourni en faveur de certains clients et à l'aide gouvernementale.

**RISQUE DE
MARCHÉ**

Le risque de marché correspond au risque de perte potentielle imputable aux mouvements néfastes des facteurs du marché, y compris les fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt, les baisses de valeur résiduelle des actifs, les hausses de prix des produits de base et les fluctuations du taux d'inflation.

Risque lié à la conjoncture économique

Les marchés où nous exerçons nos activités peuvent parfois être touchés par un certain nombre de facteurs locaux, régionaux ou mondiaux. Étant donné le caractère international de nos ventes et de nos activités, notamment grâce à notre capacité de fabrication et de production en Europe et en Amérique du Nord, et vu nos partenariats et coentreprises dans des régions comme l'Asie et l'Afrique, nous pouvons être touchés, directement ou indirectement, par une situation politique défavorable ou un ralentissement économique dans ces zones géographiques, et notre entreprise peut être exposée à un certain nombre de risques connexes, comme la fluctuation des taux de change et des restrictions au transfert de capitaux.

Si l'incertitude économique observée à l'échelle mondiale persistait ou s'aggravait, si les difficultés économiques dans certains pays, dans certaines régions ou sur certains marchés importants s'intensifiaient ou frappaient d'autres pays, ou si la conjoncture économique mondiale se détériorait, nous pourrions constater des retards dans l'achat éventuel de nos produits ou services, une baisse des nouvelles commandes, des annulations ou des reports de commandes, une baisse de la disponibilité du financement en faveur des clients, une augmentation de notre apport de financement en faveur des clients, des pressions à la baisse sur les prix de vente, un accroissement des stocks, une diminution des avances de clients, un ralentissement du recouvrement des créances, une réduction des activités de production, la mise en pause ou l'abandon de la production de certains produits, des mises à pied d'employés et des incidences défavorables sur les fournisseurs.

Brexit

Le 23 juin 2016, les citoyens britanniques ont voté par voie référendaire pour une sortie de l'Union européenne, couramment appelée le « Brexit ». Les activités aéronautiques et de transport sur rail de Bombardier pourraient être touchées par le Brexit. En 2017, 46 % de nos revenus ont été réalisés en Europe, dont 20 % au R.-U.

Le Brexit pourrait accroître les risques géopolitiques et économiques, perturber nos activités et créer de l'incertitude à l'égard de celles-ci, notamment nuire à nos relations avec des clients, fournisseurs et employés actuels et éventuels, ce qui pourrait en retour avoir une incidence négative sur nos résultats financiers et nos activités. Par ailleurs, le Brexit pourrait imposer des restrictions plus importantes en matière d'importation et d'exportation entre le R.-U. et les pays de l'Union européenne et pourrait également donner lieu à des complexités accrues en matière de réglementation.

L'annonce du Brexit a entraîné des fluctuations importantes des taux de change. Le dollar américain s'est apprécié par rapport aux autres devises, en particulier la livre sterling et l'euro. Les revenus que nous tirons de la vente d'avions sont principalement libellés en dollars américains et ceux tirés des activités de transport sur rail, en euros et d'autres devises. L'appréciation du dollar américain par rapport aux autres devises pourrait nuire à nos résultats opérationnels, en particulier dans le transport sur rail, où une dépréciation éventuelle de la monnaie locale ou de l'euro par rapport au dollar américain, combinée avec un possible risque accru d'inflation, pourrait nous exposer à des pertes et réduire le pouvoir d'achat de nos clients.

Risque lié au contexte commercial

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

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

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

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

Situation financière de l'industrie du transport sur rail

Traditionnellement, l'industrie du transport sur rail résiste plutôt bien aux ralentissements économiques. Le contexte économique et financier difficile dans certaines régions peut toutefois avoir une incidence négative sur certains exploitants ferroviaires. Les pressions budgétaires ainsi que les mesures disciplinaires, voire les mesures d'austérité, imposées aux clients pourraient causer une réduction de la taille des projets, le report des projets, et même leur annulation. Ces actions par les exploitants ferroviaires privés ou publics pourraient nuire à nos nouvelles commandes et à nos revenus et exercer des pressions considérables sur notre structure de coûts et nos prix. La situation peut encore s'aggraver en période de resserrement des investissements.

Dans une période donnée, une part importante de nos activités de transport sur rail repose sur les organismes gouvernementaux et sur les autres institutions publiques, qui représentent depuis toujours la plus grande partie de la valeur de nos commandes annuelles. La somme que les institutions publiques sont en mesure d'investir et de dépenser dépend de facteurs économiques et politiques complexes et peut varier d'un exercice à l'autre. Un ralentissement économique et des restrictions budgétaires des instances publiques pourraient provoquer une baisse des investissements en matière d'infrastructures, retarder les commandes, l'exécution des obligations contractuelles ou les paiements, ainsi qu'une réduction des mesures fiscales ou autres formes d'encouragements visant à stimuler la recherche et le développement. En périodes de surendettement (ou de crise de la dette souveraine), la mise en œuvre de programmes d'austérité ou de réduction des dépenses publiques peut avoir une incidence néfaste sur le nombre de commandes liées à des projets d'infrastructures de transport.

Par ailleurs, la vive concurrence au sein de l'industrie du transport sur rail et la demande des clients dans le contexte économique actuel ont eu certaines répercussions défavorables, notamment la diminution du montant des avances et le report de leur versement. Cette évolution des modalités contractuelles pourrait nuire à nos flux de trésorerie et nous forcer à trouver plus de fonds auprès d'autres sources, dont les facilités d'affacturage, ce qui pourrait influencer négativement sur notre rendement des capitaux propres, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. De surcroît, rien ne garantit que nous aurons accès à un fonds de roulement de remplacement suffisant pour financer la réalisation des projets, du moins selon des conditions acceptables, si les modalités relatives aux paiements des clients et aux avances continuent de s'envenimer pour les fabricants.

Politique commerciale

En tant qu'organisation exerçant ses activités à l'échelle mondiale, nos activités sont tributaires des politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation et de celles qui ont trait à l'acquisition d'entreprises, de l'aide aux exportations et des politiques du commerce international, notamment des pratiques de commerce régionales précises. Nous courons donc des risques liés aux changements de priorités des organismes gouvernementaux et supranationaux.

Par ailleurs, des politiques commerciales protectionnistes et des changements du cadre politique et réglementaire sur les marchés où nous exerçons nos activités, comme des contrôles des importations et exportations en devises, des barrières tarifaires ou autres barrières commerciales, des contrôles des prix ou du change, ainsi que toute modification éventuelle à l'Accord de libre-échange nord-américain (« ALENA ») actuel entre le Canada, les É.-U. et le Mexique dans le cadre des discussions en cours pourraient faire du tort à nos activités sur plusieurs marchés nationaux, se répercuter sur nos ventes et notre rentabilité et compliquer le rapatriement des bénéfices, en plus de nous exposer à des pénalités et à des sanctions et au risque d'entacher notre réputation.

Concurrence accrue d'autres entreprises, y compris des nouveaux venus dans des segments de marché où nous livrons concurrence

Dans les segments du marché de l'aéronautique où nous livrons concurrence, nos concurrents développent de nombreux programmes d'avions, dont l'entrée en service est prévue au cours de la prochaine décennie. Nous courons un risque d'érosion de notre part de marché si les clients potentiels optent pour les produits de nos concurrents. Nous pouvons aussi être touchés négativement si nous n'arrivons pas à répondre aux attentes en matière de soutien des produits, ou encore à assurer une présence à l'échelle internationale pour notre clientèle variée.

Dans le domaine du transport sur rail, nous faisons face à une vive concurrence sur les marchés et dans les régions où nous exerçons nos activités. Nous rivalisons avec des concurrents solides, dont certains sont plus gros et peuvent disposer de plus de ressources dans un secteur d'activité ou dans une région donnée, ainsi qu'avec des concurrents établis dans des marchés émergents et de nouveaux venus, qui peuvent avoir une meilleure structure de coûts. Certains segments du marché du transport sur rail où nous exerçons nos activités et certains des intervenants importants sur notre marché font actuellement l'objet de regroupements. Ces regroupements peuvent intensifier les pressions sur les prix et sur les marges bénéficiaires, de même que sur les modalités de paiement, sur les délais de fabrication et sur les technologies et les services offerts aux clients, pressions qui pourraient affaiblir notre position sur certains marchés. De plus, certains concurrents pourraient saisir les occasions qui se présentent sur le marché plus efficacement et plus rapidement que nous, ce qui pourrait nuire à nos résultats, à nos revenus et à notre part de marché.

Instabilité politique

Dans certaines régions du monde, l'instabilité politique, qui peut être attribuable à divers facteurs, dont des facteurs sociaux ou économiques, peut se prolonger et être imprévisible. Toute instabilité politique persistante sur les marchés où nous sommes présents pourrait entraîner des retards ou des annulations de commandes, de livraisons ou de projets dans lesquels nous avons investi des ressources considérables, surtout si les clients concernés sont des sociétés d'État ou paragonnementales.

Les risques géopolitiques et économiques, les sanctions internationales et le prix du pétrole portant préjudice à beaucoup de pays exportateurs de pétrole soulèvent de nouvelles inquiétudes au sein des économies internationales. Au-delà de toute conséquence immédiate, ces rebondissements peuvent aussi troubler l'évolution de l'économie mondiale.

Par ailleurs, des événements géopolitiques dans des zones géographiques où nous exerçons nos activités peuvent rendre plus difficiles les conditions d'exécution des contrats que nous signons, prolonger les périodes d'exécution ou déclencher des changements législatifs ou réglementaires inattendus qui pourraient provoquer une hausse notable des coûts d'exécution initialement prévus pour les contrats en question et nuire considérablement à notre entreprise, à notre situation financière, à nos flux de trésorerie et à nos résultats d'exploitation.

Changements climatiques à l'échelle mondiale

Les changements climatiques à l'échelle mondiale pourraient exacerber certaines des menaces pesant sur nos activités, y compris la fréquence et l'intensité des phénomènes météorologiques, lesquelles peuvent perturber nos activités, endommager nos infrastructures ou nos propriétés, créer un risque financier pour notre société ou autrement avoir un effet défavorable important sur nos résultats d'exploitation, notre situation financière ou nos liquidités. D'importants coûts pourraient être engagés dans le cadre des mesures prises pour répondre à un événement de ce type, pour s'en relever et pour modifier possiblement l'infrastructure existante ou future afin d'empêcher que cela ne se reproduise. Qui plus est, les changements climatiques pourraient entraver nos activités, notamment en ayant une incidence sur la disponibilité et le coût des matériaux nécessaires à la fabrication, de même qu'accroître les frais d'assurance et les autres frais d'exploitation.

Les répercussions matérielles potentielles des changements climatiques sur nos activités sont hautement incertaines et pourraient être particulières aux conditions des régions géographiques dans lesquelles nous exerçons nos activités. Ces répercussions se traduisent, entre autres, par des changements dans la configuration et l'intensité des pluies et des tempêtes, des pénuries d'eau, des hausses du niveau de l'eau ainsi que des variations de température. Il est possible que de tels facteurs influent sur nos décisions de construire de nouvelles installations ou d'entretenir des installations existantes dans les zones les plus exposées aux risques matériels liés au climat. Nous pourrions être exposés à des risques financiers indirects découlant des perturbations de la chaîne et du processus d'approvisionnement en raison des changements climatiques, ce qui donnerait lieu à des variations du prix de nos produits et des ressources requises pour les produire. De telles répercussions pourraient avoir une incidence défavorable sur le coût, la production et le rendement financier de nos activités. De plus, des préoccupations au sujet des effets environnementaux liés au transport aérien et des tendances à l'égard des initiatives de voyage « écologiques » pourraient entraîner une réduction de la demande en matière de transport aérien et grandement miner les activités de notre division Aéronautique.

Les changements climatiques à l'échelle mondiale engendrent aussi des risques liés à la réglementation, qui varient selon les exigences nationales et locales de chaque territoire où nous exerçons nos activités. Nos produits ainsi que nos activités de fabrication et de prestation de services sont soumis à la réglementation sur l'environnement des autorités fédérales, provinciales et locales au Canada, ainsi qu'à celle des organismes de réglementation locaux régissant nos activités à l'extérieur du Canada. La législation en matière de changements climatiques demeure incohérente d'un pays à l'autre, ce qui crée de l'incertitude économique et réglementaire. La plupart des pays où nous exerçons nos activités de fabrication en sont à divers stades de mise en œuvre de mécanismes d'utilisation et d'échange de droits d'émission. En 2017, nos risques liés à la réglementation relative aux changements climatiques encourus se rapportaient principalement à nos obligations aux termes du Système communautaire d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne, de l'entente sur les changements climatiques (*Climate Change Agreement*) du Royaume-Uni, de l'engagement de réduction des émissions de carbone (*Carbon Reduction Commitment*) dans le cadre du système d'efficacité énergétique du Royaume-Uni (lancé en avril 2010) et du système d'échange sur le marché du carbone au Québec. À la fin de 2016, la province d'Ontario a décidé d'intégrer le même marché du carbone que celui du Québec, et ce, à compter de 2018. La sensibilisation et les préoccupations accrues du public à l'égard des changements climatiques à l'échelle mondiale pourraient entraîner l'adoption de nouvelles exigences législatives ou réglementaires visant la réduction ou l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre. L'incidence de lois et règlements plus sévères en matière de changements climatiques sur notre industrie et sur nos activités serait assurément défavorable et pourrait être importante, surtout si les organismes de réglementation en viennent à la conclusion que les émissions provenant des avions causent des dommages importants à très haute altitude ou ont une plus grande incidence sur les changements climatiques que celles d'autres industries. De telles mesures pourraient se traduire par des coûts additionnels importants pour nous, nos clients et nos fournisseurs, notamment des coûts liés aux exigences énergétiques accrues, aux biens d'équipement, aux études environnementales et à la communication d'information sur les politiques environnementales, ainsi que d'autres coûts engagés pour se conformer à ces exigences qui pourraient avoir une incidence défavorable sur nos activités, notre situation financière, notre performance opérationnelle et notre capacité à livrer concurrence.

Risque opérationnel

Développement de nouveaux produits et services

Les changements attribuables aux tendances mondiales comme les changements climatiques, la volatilité des prix du carburant, la croissance des marchés en développement, l'urbanisation, la croissance et les facteurs démographiques influent sur les demandes des clients dans nos principaux marchés de l'aéronautique et du transport sur rail. Pour demeurer compétitifs et répondre aux besoins des clients, nous devons anticiper ces changements, et nous devons constamment développer et concevoir de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, de même qu'investir dans de nouvelles technologies et les développer. Le lancement de nouveaux produits ou de nouvelles technologies exige un engagement considérable au titre d'investissements importants en R et D, y compris le maintien d'un nombre important d'employés hautement compétents. En outre, nos investissements dans de nouveaux produits ou de nouvelles technologies peuvent ne pas toujours réussir.

Nos résultats peuvent être touchés si nous investissons dans des produits qui ne remportent pas la faveur du marché, si la demande ou les préférences de la clientèle changent, si les nouveaux produits ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation (ou si nous ne concevons pas de nouveaux produits ou de nouvelles technologies ou que nous ne parvenons pas à faire homologuer ou accréditer ceux que nous concevons) ou qu'ils ne sont pas mis en marché en temps voulu, surtout par rapport aux produits de nos concurrents, ou si nos produits deviennent désuets. Nous pouvons subir des dépassements de coûts dans le cadre du développement de nouveaux produits et il existe un risque que nos produits ne respectent pas les spécifications de rendement que nous nous sommes engagés à respecter envers les clients.

Nos résultats pourraient également être touchés négativement si nous ne parvenons pas à concevoir ou à obtenir l'homologation de nouvelles technologies et plateformes en respectant le budget et le calendrier. De plus, notre croissance à long terme, notre compétitivité et notre rentabilité soutenue dépendent de notre capacité de prévoir les changements sur les marchés, de nous y adapter, de réduire les coûts de production de nos produits, existants ou nouveaux, tout en maintenant leur grande qualité, d'élargir encore notre gamme de produits et d'aligner notre présence internationale sur les occasions qui se présentent sur le marché mondial.

Dans un contexte de vive concurrence, nous sommes et resterons exposés au risque que des produits, des services ou des technologies plus novateurs ou concurrentiels soient développés par des concurrents ou lancés plus rapidement sur le marché, ou encore que le marché n'accepte pas les produits que nous développons.

Développement commercial

Nos activités sont tributaires de l'obtention de nouvelles commandes et de nouveaux clients et, par conséquent, du renouvellement continu de notre carnet de commandes. Nos résultats peuvent être touchés négativement si nous sommes dans l'incapacité de mettre en œuvre efficacement des stratégies visant à percer de nouveaux marchés, à saisir les occasions de croissance ou à nous ancrer avec succès dans de nouveaux marchés. Nous nous servons du ratio de nouvelles commandes sur livraisons, que nous définissons comme étant le ratio des nouvelles commandes par rapport aux revenus ou aux unités livrées, à titre d'indicateur pour faire le suivi des revenus futurs potentiels. Par contre, la réalisation des revenus tirés des nouvelles commandes est fondée sur certaines hypothèses, dont celle que les contrats visés seront exécutés intégralement conformément à leurs modalités. La résiliation ou la modification de l'un ou plusieurs de nos contrats d'importance pourrait avoir une grave incidence sur nos revenus futurs. Nous ne pouvons pas garantir que nous réaliserons la totalité des revenus que nous prévoyions initialement tirer de nos nouvelles commandes, et le manque à gagner pourrait être imposant.

Bien que nous ayons établi et continuons d'établir notre présence sur de nombreux marchés géographiques, l'accès à certains marchés peut s'avérer difficile, particulièrement si un concurrent local est solidement établi dans son marché d'origine. Ces types de situations pourraient nous placer dans une position défavorable par rapport à certains de nos concurrents et entraver nos stratégies et notre force concurrentielle dans ces zones.

Processus de certification et d'homologation

Nous sommes assujettis à des exigences strictes en matière de certification et d'approbation, et nous dépendons de la capacité des organismes de réglementation d'effectuer ces évaluations en temps opportun, tous des éléments qui varient selon le pays et qui peuvent retarder la certification de nos produits. Le non-respect des exigences réglementaires actuelles ou futures imposées par Transports Canada (TC), la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U., l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), le Transport Safety Institute des É.-U. et les autres organismes de réglementation pourrait entraîner une interruption de service de nos produits, une diminution des ventes ou un ralentissement des livraisons, un accroissement imprévu des stocks, une réduction de la valeur des stocks ou la dépréciation des actifs.

La mise en marché et la MES de nos produits relatifs au transport sur rail exigent le respect de normes en matière de sécurité du transport sur rail qui peuvent varier beaucoup d'un pays à l'autre, et elles sont régies par différents organismes de réglementation compétents. L'homologation des trains découle donc d'un processus complexe, qui est très exigeant et qui peut être plus long et plus cher que ce qui était prévu au départ en raison

des tests et des autres éléments techniques à l'appui requis par les organismes compétents, éléments qui peuvent changer au fil du temps. De plus en plus souvent, nos contrats comprennent des clauses exigeant que nous assumions les risques et les obligations liés au processus d'homologation, y compris les risques liés aux changements législatifs ou réglementaires ou à l'interprétation ou à l'application des règlements en matière d'homologation.

Des retards causés par le processus d'homologation ou des coûts d'ingénierie ou de production plus élevés relativement à l'homologation peuvent nous retarder dans la livraison des produits ou l'exécution des contrats, causer des dépassements de coûts par rapport à nos estimations et à nos modèles, et entraîner le paiement de pénalités ou de dommages-intérêts imposants, des interruptions de service touchant les produits, voire le risque d'annulation totale ou partielle du contrat dans les cas extrêmes de retards prolongés. Il est impossible de savoir avec certitude le temps que prendra l'obtention d'une certification ou d'une homologation.

Engagements à prix et à terme fixes et production et exécution des projets

Nous avons toujours offert, et prévoyons continuer d'offrir, une partie considérable de nos produits en vertu de contrats prédéterminés à prix fixe stipulant un calendrier de livraisons, plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement de la main-d'œuvre et des pièces nécessaires. En général, nous ne pouvons pas résilier unilatéralement les contrats.

Nous courons des risques associés à ces contrats à prix fixe, notamment des problèmes technologiques imprévus, des difficultés avec les partenaires, sous-traitants et fournisseurs, des difficultés de logistique et d'exécution qui pourraient entraîner des dépassements de coûts, des pénalités pour livraison tardive ou des retards dans la réception des paiements d'étape. Nous pouvons également encourir des pénalités pour livraison tardive si nous ne sommes pas en mesure d'augmenter la cadence de production assez rapidement pour respecter nos engagements. De plus, en raison de la nature du processus de soumission, les revenus liés aux contrats à long terme sont fondés, en partie, sur des estimations de coûts. Or, nos estimations des coûts pour la réalisation d'un projet reposent sur de nombreuses hypothèses se rapportant notamment à la conjoncture économique future, au coût et à la disponibilité de la main-d'œuvre et des matériaux, à la productivité de la main-d'œuvre, aux niveaux d'emploi et de salaires, aux taux d'utilisation des installations, aux taux d'inflation, aux taux de change et aux normes de construction et normes techniques à respecter dans le cadre du projet, et elles sont influencées par la nature et la complexité des travaux à exécuter. Compte tenu de la complexité et de la longueur de bon nombre des projets auxquels nous prenons part, l'investissement, les coûts et la productivité réels peuvent différer de façon importante de ceux visés dans notre modèle ou nos prévisions de départ. En outre, beaucoup de nos contrats comportent des exigences de rendement obligatoire pour le matériel que nous livrons ou un calendrier de livraisons précis. Si nous ne pouvons pas nous conformer à ces obligations, nos clients pourraient réclamer les pénalités prévues au contrat, mettre fin au contrat en question, voire demander une indemnisation.

Dans le cadre de contrats d'envergure à long terme complexes, les revenus, les flux de trésorerie et la rentabilité varient grandement en fonction de la progression du projet et reposent sur divers facteurs, dont certains échappent à notre contrôle, tels des modifications des spécifications et des demandes de modifications de commandes de la part du client, des exigences réglementaires plus rigoureuses en matière d'homologation, des problèmes technologiques inattendus, des difficultés de logistique et d'exécution qui pourraient entraîner des dépassements de coûts et des délais d'ingénierie ainsi que des coûts de production, des pénalités pour livraison tardive et le paiement de dommages-intérêts liquidés, de même que l'interruption de l'exécution du contrat ou des retards dans celle-ci. Lorsqu'il s'agit de contrats d'envergure à long terme complexes, ces dépassements et ces problèmes peuvent exiger des investissements importants en temps et en argent, entraîner la retenue du paiement ou le risque d'annulation totale ou partielle du contrat par les clients, et avoir des conséquences néfastes sur nos activités, nos résultats, nos flux de trésorerie, notre situation financière et notre réputation. De plus, nous pouvons encourir des pénalités pour livraison tardive si nous ne sommes pas en mesure d'augmenter la cadence de production assez rapidement pour respecter nos engagements aux termes des contrats d'envergure en question. Les marges bénéficiaires générées par certains de ces contrats pourraient, par conséquent, être inférieures à celles prévues initialement. Les contrats pourraient même ne pas permettre de dégager quelque marge que ce soit ou engendrer une perte.

Par ailleurs, nombre de nos contrats à long terme sont signés avec des clients qui sont des entités gouvernementales ou paragonnementales. Les clients de ce type exigent que nous nous conformions à des cahiers des charges et spécifications de marché, ce qui peut limiter notre faculté de négocier certaines modalités contractuelles et nous forcer à accepter des conditions moins avantageuses. Par exemple, les clients pourraient exiger que les fabricants assument une part grandissante du risque lié à la réglementation relative à l'homologation, insister pour avoir des calendriers de paiement qui réduisent ou éliminent les avances ou qui causent des flux de trésorerie négatifs au cours de l'exécution d'un projet, et imposer des niveaux de rendement technique obligatoires ou des conditions de garanties et de cautionnement de la part de la société mère. La majeure partie de nos activités de transport sur rail est assujettie à des protocoles de marchés publics, qui prennent souvent la forme de contrats d'adhésion qui ne peuvent faire l'objet d'aucune modification significative, de sorte que les soumissionnaires risquent la disqualification s'ils tentent de tenir compte des éventualités ou de considérations particulières dans leur offre. En outre, les protocoles de marchés publics comportent souvent des spécifications donnant ouverture à de nombreuses demandes de modifications, qui peuvent donner lieu à des différends concernant la répartition des coûts liés à ces modifications de commandes ou de spécifications. Compte tenu de ces particularités, notre entreprise pourrait être exposée à des risques ou coûts supplémentaires importants qui pourraient nuire à la rentabilité de nos projets.

De surcroît, pour certains projets, les contrats visant nos activités de transport sur rail imposent des exigences en matière de fabrication ou d'achat dans les pays où le projet est réalisé. Ces contrats peuvent nous forcer à construire des installations de production localement, à conclure des partenariats avec des entités locales ou à nous approvisionner auprès de fournisseurs locaux. Les clauses de ce genre peuvent créer des pressions sur les coûts, les volumes cibles et l'exécution.

Flux de trésorerie et dépenses en immobilisations

Par nature, nos activités sont cycliques et exigent des investissements très imposants. Dans le cours normal de nos activités, la structure et la durée de beaucoup de nos projets complexes à long terme et programmes de développement de produits nécessitent que nous investissions massivement dans l'ingénierie, le développement et la production pendant de nombreuses années avant que les livraisons soient faites et que le produit commence à générer des flux de trésorerie. En outre, nous devons engager régulièrement des dépenses en immobilisations pour, notamment, entretenir l'équipement, accroître l'efficacité opérationnelle, développer et concevoir de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, investir dans de nouvelles technologies et les développer et maintenir un nombre important d'employés hautement compétents. Notre capacité de négocier avec nos clients et de toucher des avances et des paiements progressifs constitue donc un élément important de notre gestion de trésorerie et de fonds de roulement. Cependant, en raison de la vive concurrence sur les marchés où nous exerçons nos activités et des demandes des clients dans le contexte économique actuel, les avances sont plus rares et leur montant est moins élevé, ce qui pourrait exercer des pressions financières considérables sur nos activités. Les écarts entre nos décaissements et les montants reçus dans le cadre des commandes, ou même une baisse du volume global des commandes ou la détérioration des modalités de paiement pour ces commandes, ont automatiquement des conséquences néfastes sur l'évolution des besoins de fonds de roulement et des résultats d'exploitation.

Saisonnalité

De surcroît, nos flux de trésorerie sont, dans une certaine mesure, assujettis à des fluctuations saisonnières et nous prévoyons recevoir ou payer un montant disproportionné de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au cours de notre quatrième trimestre. Nous prévoyons que cette tendance se maintiendra. Même si les délais de règlement auprès de certains de nos fournisseurs peuvent dépasser le délai nécessaire pour recouvrer les produits auprès de nos clients, rien ne garantit que nous serons en mesure de respecter ces délais de règlement. Compte tenu des rentrées de trésorerie réalisées au cours du quatrième trimestre, au 31 décembre de chaque année, notre trésorerie et nos équivalents de trésorerie atteignent habituellement leur niveau le plus élevé (autrement que par suite des flux de trésorerie liés aux activités d'investissement et de financement). Nos résultats intermédiaires peuvent être touchés par ces fluctuations saisonnières.

Déploiement et exécution des initiatives stratégiques liées à la réduction des coûts et à l'amélioration du fonds de roulement

En 2015, nous avons mis en œuvre le plan de transformation pluriannuel de Bombardier qui comporte plusieurs phases et cible trois priorités : améliorer la génération de liquidités, réduire les coûts et renforcer le rendement. Comme pour toute grande transformation à l'échelle de l'entreprise, des risques sont inhérents au moment du déploiement et à la valeur qu'il est prévu de tirer de ce plan. Plus précisément, de nombreux facteurs externes et internes pourraient influencer sur le moment et l'ampleur des initiatives et sur les avantages qui en résultent, le cas échéant. L'évolution de la demande et des exigences liées à nos activités, la variation des volumes et des calendriers de production prévus, l'issue des négociations avec les fournisseurs et les syndicats, des changements législatifs, l'évolution des conditions socioéconomiques dans les pays où nous exerçons des activités, l'évolution du marché du travail pour ce qui est des talents clés et des changements au sein des priorités de l'entreprise font partie de ces facteurs. Rien ne garantit que ces initiatives, ou d'autres initiatives, nous permettront d'atteindre nos objectifs, ni que l'une ou l'autre de ces mesures sera mise en œuvre avec succès ou dans le délai prévu. Si nous ne réussissons pas la mise en œuvre de notre stratégie et de nos initiatives de transformation, ou si ces mesures s'avèrent insuffisantes, nos activités, notre situation financière, notre rentabilité et nos perspectives pourraient en souffrir.

Partenaires commerciaux

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

Afin de pénétrer de nouveaux marchés et de renforcer nos partenariats, nous avons mis en œuvre un certain nombre de coentreprises et de partenariats dans divers pays et régions, dont l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie (la Chine, en particulier). Ces activités comportent certains risques, surtout pour ce qui est de la possibilité d'instabilité politique ou économique selon les pays, des difficultés pouvant se poser dans l'évaluation des actifs et des passifs liés à ces activités, de l'intégration des gens, des activités, des technologies et des produits, ainsi que de la mise en œuvre de systèmes et procédures de gouvernance et de conformité.

Pertes découlant des garanties de rendement des produits et des sinistres

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

De plus, en raison de la nature de nos activités, nous pouvons faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents, d'incidents ou de désastres impliquant des produits et des services que nous avons fournis, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès. Ces accidents peuvent être causés par des facteurs climatiques ou une erreur humaine.

S'il s'avère que certains de nos produits n'ont pas la qualité attendue, ne respectent pas les normes industrielles ou nationales ou présentent des risques pour la sécurité d'humains ou de biens, nous pouvons nous voir dans l'obligation de rappeler les produits, faire l'objet de pénalités, voir nos permis ou licences d'exploitation révoqués,

devoir suspendre la production et la vente de nos produits ou nous faire ordonner de prendre des mesures correctives. Un rappel de produits peut également entacher notre réputation et notre marque, faire baisser la demande pour nos produits et exposer nos activités à une plus grande sévérité de la part des organismes de réglementation.

Nous ne pouvons être certains que les limites de couverture d'assurance actuelles suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que nous serons en mesure d'obtenir une couverture d'assurance suffisante et à des coûts acceptables dans l'avenir.

Risques réglementaires et juridiques

Nous sommes exposés à de nombreux risques liés aux règlements actuels et futurs, de même qu'aux procédures judiciaires actuelles ou qui pourraient être engagées dans l'avenir. Par exemple, l'harmonisation du marché ferroviaire en Europe en raison de nouvelles normes européennes nécessitera des investissements pour mettre à niveau nos produits existants et les rendre conformes aux exigences réglementaires, sans quoi les organismes de réglementation, et, du coup, nos clients, pourraient ne pas accepter nos produits. La non-disponibilité de produits conformes pourrait éroder notre part de marché.

Dans le cours normal de nos activités, nous pouvons être partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de livraison tardive de biens ou de prestations de services, des affaires en matière de responsabilité du fait des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Les litiges peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en fin de compte. De plus, toute mauvaise conduite de la part d'un employé, d'un mandataire, d'un fournisseur ou d'un partenaire ou leur non-respect de toute loi et de tout règlement anticorruption ou autre peut entacher notre réputation, miner nos revenus et notre rentabilité et nous exposer à des poursuites au civil ou au criminel. En outre, des procédures judiciaires donnant lieu à des jugements ou conclusions nous étant défavorables pourraient nuire à notre réputation et à notre capacité d'obtenir de nouvelles commandes ou de nouveaux contrats.

Voir aussi la Note 39 – Engagements et éventualités de nos états financiers consolidés.

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

Nos produits ainsi que nos activités de fabrication et de prestation de services sont soumis, dans chaque territoire où nous exerçons nos activités, à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le rendement des produits ou les matériaux qui les composent; la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre; la pollution de l'air et de l'eau et par le bruit; l'utilisation, l'entreposage, l'étiquetage, le transport et l'enlèvement ou l'émission de substances dangereuses; les risques pour la santé humaine et la sécurité découlant de l'exposition à des matières dangereuses ou toxiques ou à des produits défectueux et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés sur et sous nos propriétés (par nous ou par d'autres) ou sur ou sous d'autres propriétés et provoquée par nos activités actuelles ou passées, y compris l'enlèvement par la Société de déchets dangereux des sites de tiers. Ces lois et règlements pourraient nous amener à engager des coûts, y compris des amendes, des dommages-intérêts, des sanctions criminelles ou civiles et des coûts de remise en état, ou entraîner des interruptions d'activité, et pourraient nuire au marché de nos produits.

Les exigences réglementaires en matière d'environnement, de santé et de sécurité ou leur application pourraient devenir plus rigoureuses à l'avenir et nous pourrions devoir engager des coûts supplémentaires pour nous y conformer. En outre, nous pourrions avoir des responsabilités contractuelles ou autres à l'égard de questions environnementales liées aux entreprises, produits ou propriétés que nous avons fermés, vendus ou autrement cédés par le passé, ou que nous fermerons, vendrons ou céderons.

Dépendance à l'égard des clients

Même si notre clientèle est diversifiée, il se peut, dans une période donnée, qu'un nombre limité de contrats ou de clients représentent une part importante des revenus que nous tirons de certains de nos produits. Nous cherchons constamment à élargir notre clientèle, mais nous croyons néanmoins qu'au cours d'une période donnée, les revenus et les résultats peuvent continuer d'être grandement touchés par un nombre limité de clients en raison de la nature de certains de nos produits. Par conséquent, la perte d'un de ces clients ou toute modification apportée à ses commandes pourrait entraîner une baisse des ventes ou de la part de marché, ou des deux. Étant donné que la majorité de nos clients du secteur du transport sur rail sont des gouvernements ou des entreprises du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, nos nouvelles commandes sont, en bonne part, tributaires des budgets et des politiques en matière de dépenses du secteur public.

Dépendance à l'égard des fournisseurs

Nos activités de fabrication dépendent d'un nombre limité de fournisseurs pour la livraison de matières premières (principalement l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués et le titane) et la livraison de composants importants (principalement des moteurs, des ailes, des nacelles, des trains d'atterrissage, des appareils électroniques de bord, des systèmes de commande de vol et des fuselages) pour nos produits aéronautiques, et la livraison de matières premières (principalement l'acier et l'aluminium), la prestation de services (principalement les contrats de sous-traitance en ingénierie, en génie civil et en électricité) et de composants importants (comme les freins, les portes, le chauffage, l'aération et la climatisation) pour nos produits de transport sur rail.

Des perturbations dans notre chaîne d'approvisionnement peuvent entraver notre capacité de livrer à temps. De plus, si un ou plusieurs de nos fournisseurs ne respectent pas les spécifications de rendement, les normes de qualité ou les calendriers de livraison, nous pouvons avoir du mal à honorer nos engagements envers nos clients, surtout si nous ne parvenons pas à acheter les composants et pièces clés auprès de ces fournisseurs selon les modalités convenues ou à bon prix et que nous ne trouvons pas, en temps opportun, d'autres fournisseurs consentant des conditions acceptables sur le plan commercial. Nous pourrions ne pas être en mesure de recouvrer les coûts ou la responsabilité que nous engageons (y compris la responsabilité à l'égard de nos clients) du fait d'un tel manquement de la part du fournisseur visé, ce qui pourrait nuire considérablement à notre situation financière et à nos résultats opérationnels.

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

Ressources humaines (y compris les conventions collectives)

La concurrence sur le marché de l'emploi est féroce lorsqu'il s'agit d'embaucher les gestionnaires et les spécialistes hautement compétents dont nous avons besoin pour effectuer le travail, surtout dans certains pays émergents. Nous avons l'intention d'élargir nos activités dans plusieurs de nos domaines, et nous aurons besoin d'employés hautement compétents. Le succès de nos plans de développement dépend, entre autres, de notre capacité d'inculquer les compétences requises, de fidéliser les employés et de recruter et d'intégrer de nouveaux gestionnaires et employés compétents. Le risque en matière de ressources humaines comprend le risque lié au recrutement tardif des employés hautement compétents, ou à l'incapacité de les fidéliser et de les motiver, notamment ceux participant aux activités de R et D et de fabrication qui sont essentielles à notre succès. Rien ne garantit que nous réussirons à recruter, à intégrer et à fidéliser les employés en question comme nous en avons besoin pour faire croître notre entreprise, particulièrement dans les pays émergents. À l'opposé, les mesures visant à adapter l'effectif à l'évolution de la demande peuvent donner lieu à des pressions sur notre main-d'œuvre

et à des risques sociaux, ce qui peut avoir des répercussions défavorables sur nos réductions de coûts et nos capacités de production prévues.

De plus, nous avons conclu plusieurs conventions collectives qui viennent à échéance à différentes dates. Une incapacité à renouveler ces conventions collectives à des conditions mutuellement acceptables lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, pourrait donner lieu à des arrêts ou conflits de travail, comme des grèves, des débrayages ou des lock-out, et entraîner une hausse des coûts de main-d'œuvre, ce qui pourrait nuire à notre capacité à livrer des produits et à rendre des services à temps et conformément au budget ainsi qu'à notre situation financière et à nos résultats.

En outre, comme nous examinons continuellement nos activités et processus afin de réduire les coûts, d'améliorer notre plateforme de fabrication et de mieux nous positionner sur le marché, il pourrait être nécessaire de ralentir la production ou de fermer des installations de façon définitive, ce qui entraînerait la réaffectation d'employés à de nouvelles installations ou à de nouveaux processus de production ou la réduction de nos effectifs. Pareille situation pourrait grandement miner nos relations avec nos employés et causer la dépréciation des actifs aux installations visées.

Dépendance à l'égard des systèmes d'information

Nos systèmes technologiques, comme ceux d'autres grandes multinationales, peuvent être vulnérables à diverses sources de pannes, d'interruptions ou d'utilisations inappropriées, y compris en raison de catastrophes naturelles, de cyberattaques et de menaces à la cybersécurité, de défaillances du réseau de communication, de virus informatiques et d'autres menaces à la sécurité, à la confidentialité, à la disponibilité et à l'intégrité de nos systèmes. Les risques liés à la sécurité de l'information ont augmenté au cours des dernières années en raison de la prolifération des nouvelles technologies et du savoir-faire des auteurs de cyberattaques.

Nos systèmes comprennent entre autres des renseignements exclusifs ou délicats relatifs à nos clients, fournisseurs, partenaires et employés, à nos activités commerciales, à nos activités de recherche et de développement ainsi qu'à notre propriété intellectuelle. Des tiers non autorisés peuvent compromettre la sécurité de notre réseau et faire un usage inapproprié ou compromettant de nos renseignements confidentiels, introduire des virus, des vers ou autres logiciels malveillants ou de hameçonnage susceptibles de tirer parti de la vulnérabilité de la sécurité de nos systèmes d'information de gestion, de perturber les systèmes ou d'entraîner un arrêt de la machinerie ou la fermeture d'usines. Ces attaques pourraient donner lieu à la publication, la manipulation ou la fuite de renseignements, à l'utilisation inappropriée de nos systèmes, à des défauts dans les produits, à des arrêts de production et à des pénuries d'approvisionnement. Nos partenaires et fournisseurs font également face à des risques d'accès non autorisé à leurs systèmes informatiques qui pourraient contenir des renseignements confidentiels à notre égard. L'équipe Cybersécurité, risque et conformité, sous la direction du chef mondial de la direction de l'information, relevant du comité des finances et de gestion des risques du conseil d'administration de Bombardier, exerce une supervision et maintient des systèmes de contrôle, d'application et de surveillance des systèmes et des réseaux pour empêcher et détecter les activités non autorisées et pour y réagir. À ce jour, nous n'avons pas connu d'événement de cybersécurité important. Toutefois, compte tenu de la complexité et de la nature évolutive des menaces, ainsi que du caractère imprévisible du moment où ces perturbations découlant de ces menaces peuvent survenir, de leur nature et de leur portée, nous sommes dans l'incapacité de garantir que les mesures prises suffiront à prévenir l'accès non autorisé aux systèmes d'information, ou que notre évaluation et nos mesures d'atténuation seront suffisantes pour éviter ou atténuer l'incidence d'une panne des systèmes.

Une panne de système, une cyberattaque ou une intrusion dans les systèmes pourraient entraîner des perturbations des activités, des retards opérationnels ainsi que pertes de renseignements, des coûts importants de remise en état, l'accroissement des coûts liés à la cybersécurité ou des pertes de revenus en raison de la perturbation des activités, réduire notre avantage concurrentiel, nous exposer à des litiges ou entacher notre réputation, ce qui pourrait avoir une incidence sur la confiance des clients et des investisseurs et des répercussions défavorables importantes sur nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels. Les facteurs susmentionnés peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour ces pertes pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en fin de compte. De plus, les rapports publiés dans les médias ou autres sur la vulnérabilité apparente de la sécurité de nos systèmes, même en l'absence

d'intrusion ou de tentative d'intrusion, pourraient avoir une incidence défavorable sur notre marque et notre réputation et des répercussions importantes sur nos activités et nos résultats financiers.

Dépendance à l'égard de la propriété intellectuelle et de la protection de celle-ci

Nous demandons régulièrement de nouveaux brevets et nous gérons activement notre propriété intellectuelle pour protéger notre position technologique. Toutefois, malgré nos brevets et nos autres formes de propriété intellectuelle, il se peut que nos concurrents développent de façon indépendante, ou obtiennent le droit d'utiliser sous licence, d'autres technologies qui sont, pour l'essentiel, équivalentes ou supérieures aux nôtres, et nous ne pouvons pas garantir que les mesures que nous prenons seront suffisantes pour empêcher toute utilisation abusive de notre propriété intellectuelle. Par ailleurs, nous ne pouvons pas garantir que toutes nos demandes d'enregistrement seront acceptées ou que les droits de propriété intellectuelle que nous avons enregistrés ne seront pas contestés. Si les mesures que nous prenons et la protection conférée par la loi ne protègent pas adéquatement nos droits de propriété intellectuelle ou que nous ne sommes pas en mesure d'enregistrer ou de faire valoir nos droits de propriété intellectuelle et que nos concurrents exploitent notre propriété intellectuelle pour fabriquer et vendre leurs produits sur les marchés où nous exerçons nos activités, notre entreprise pourrait grandement en souffrir.

D'autres pourraient également prétendre que nous utilisons abusivement leur propriété intellectuelle ou que nous violons autrement leurs droits de propriété intellectuelle. Que ces allégations soient fondées ou non et qu'elles soient retenues ou non, nous pouvons devoir engager des coûts pour nous défendre ou pour négocier un règlement dans tout litige reposant sur les allégations de violation des droits de propriété intellectuelle. Des décisions défavorables dans le cadre de tout litige ou de toute procédure pourraient nous faire perdre nos droits patrimoniaux et nous exposer à d'imposants montants à payer, voire à des perturbations de nos activités. Toute poursuite en matière de propriété intellectuelle contre nous pourrait également nous forcer, entre autres, à cesser de vendre les produits visés, à développer d'autres produits ne constituant pas des violations ou à obtenir du propriétaire une licence d'utilisation de la propriété intellectuelle visée par la violation. Nous pourrions échouer dans nos tentatives de développement d'autres produits ou ne pas réussir à obtenir de licences, du moins selon des modalités raisonnables, ce qui pourrait entacher notre réputation et nuire à notre situation financière et à notre rentabilité.

Suffisance de la couverture d'assurance pour nos activités, nos produits et nos propriétés

Nous souscrivons des contrats d'assurance qui répondent aux besoins de notre entreprise. Nous ne pouvons cependant pas garantir que nos contrats d'assurance offriront une protection adéquate en cas de sinistres sortant de l'ordinaire. Nous pourrions ne pas obtenir certaines couvertures d'assurance ou avoir de la difficulté à obtenir celles dont nous avons besoin à des niveaux et à des coûts acceptables dans l'avenir, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives et considérables sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. Nous n'avons pas d'assurance contre les interruptions d'activités ou les pertes de profits découlant d'accidents à l'une ou l'autre de nos installations de fabrication ou d'autres perturbations de nos activités.

Des accidents ou des catastrophes naturelles pourraient aussi causer d'imposants dommages matériels, des perturbations importantes de nos activités et des lésions corporelles graves ou des décès, et notre couverture d'assurance pourrait ne pas couvrir ces pertes. En cas de perte non assurée ou de perte dépassant nos garanties d'assurance maximales, notre réputation pourrait être entachée, et nous pourrions perdre la totalité ou une partie de notre capacité de production, de même que des revenus futurs devant être générés par les installations visées. Toute perte matérielle n'étant pas couverte par notre assurance pourrait se répercuter sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Risque de financement

Liquidités et accès aux marchés financiers

Nos activités sont cycliques et exigent des investissements très imposants. Pour répondre à nos besoins de financement dans le cours normal de nos activités, nous dépendons de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, des ressources des marchés financiers, comme l'émission de titres de créance et de capitaux propres, et d'autres arrangements financiers, comme les facilités de crédit renouvelables et les facilités d'affacturage. Rien ne garantit que nous aurons accès, à l'avenir, à des liquidités aux fins du fonds de roulement, du moins selon des conditions acceptables.

Notre capacité à mettre en œuvre nos plans d'affaires et de génération de liquidités repose sur un certain nombre d'hypothèses qui font largement appel au jugement et sur des estimations à l'égard du rendement futur, de la capacité d'emprunt et de la disponibilité du crédit futurs, lesquels ne peuvent être garantis en tout temps.

Nous évaluons constamment le profil de notre dette en vue de gérer ou de prolonger des échéances (y compris, par exemple, celles mentionnées sous le titre « Facilités de lettres de crédit ») et/ou de négocier des modalités plus favorables relativement à nos facilités bancaires. Nous évaluons également constamment les modalités de nos facilités bancaires et cherchons tous les ans à prolonger les périodes de disponibilité en vertu de ces modalités. À ce titre, nous négocions actuellement les prolongations annuelles de chacune de nos principales facilités bancaires ainsi que certaines autres modifications, dont des modifications de nos clauses restrictives financières et autres modifications techniques. Ces modifications sont assujetties à des conditions qui prévalent sur le marché et à d'autres conditions qui échappent à notre contrôle, et rien ne garantit que nous soyons en mesure de réussir à négocier des modifications à des conditions commerciales raisonnables, ou des modifications. Cependant, le fait de ne pas réussir à négocier ces modifications ne devrait pas avoir actuellement d'incidence importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels.

Nous entreprenons à l'occasion diverses initiatives de financement en vue de raffermir notre situation de liquidités. Nous avons l'intention de continuer d'étudier diverses mesures, dont la possibilité que certaines activités d'affaires participent au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie. Rien ne garantit que nous serons en mesure de mettre en œuvre cette option stratégique ou quelque autre option stratégique, du moins selon des modalités et à un moment favorables et, si nous y parvenons, que ces démarches auraient les résultats escomptés.

Bien que nous soyons d'avis que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles prévus, combinés avec nos sources de financement disponibles à court terme, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité, de soutenir notre croissance et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible, rien ne garantit que tel sera le cas.

Notre incapacité de disposer de liquidités suffisantes pour financer le travail à réaliser dans le cadre des contrats en cours, nos programmes et nos projets, de même que nos dépenses en immobilisations ainsi que nos obligations au titre du service de la dette, pourrait nous obliger à réduire ou retarder des livraisons, des investissements et des dépenses en immobilisations ou à tenter d'obtenir plus de capitaux propres ou capitaux d'emprunt. Nous pourrions ne pas être en mesure d'obtenir, au besoin, d'autres sources de financement, ou de le faire selon des modalités favorables.

L'érosion des cotes de crédit, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de cautionnements ou de financements, tout élargissement des différentiels de crédit, tout changement dans nos perspectives ou prévisions, toute fluctuation importante des taux d'intérêt ou de la conjoncture économique en général, ou la perception négative de la part des banques et des marchés financiers de notre situation financière ou de nos perspectives financières pourraient accroître considérablement nos coûts de financement ou nuire à notre capacité d'accéder aux marchés des capitaux. Nos cotes de crédit peuvent être touchées par de nombreux facteurs, y compris des facteurs hors de notre contrôle liés aux secteurs ou aux pays et régions dans lesquels nous exerçons nos activités et, par conséquent, rien ne garantit que nos cotes de crédit ne seront pas abaissées à l'avenir. Les modifications ou l'abaissement, réel ou prévu, de nos cotes de crédit, y compris toute annonce

selon laquelle nos cotes font l'objet d'une surveillance en vue d'un abaissement, pourraient accroître nos coûts de financement.

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

Risque lié aux régimes d'avantages de retraite

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

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

Le montant net des passifs liés aux avantages de retraite est très sensible aux variations du taux d'actualisation utilisé, taux qui représente le taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité à la fin de chaque période de présentation de l'information, conformes à la devise et à la durée estimée des obligations au titre des avantages de retraite. Par conséquent, le changement de taux d'actualisation dépend des conditions du marché.

Risque de crédit

Nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et des autres activités d'investissement que nous réalisons dans le cadre de nos activités normales de trésorerie, ainsi qu'à l'égard de nos créances clients découlant des activités commerciales normales et du financement que nous procurons à nos clients des secteurs d'activité aéronautiques relativement à la vente d'avions, essentiellement sous forme de prêts et créances liées à des contrats de location – avions. L'incapacité de nos clients ou d'autres contreparties à verser les montants qui nous sont dus, ou tout retard de paiement, pourrait réduire les liquidités, et nous pourrions subir des pertes de valeur sur ces actifs. En outre, si la qualité du crédit de nos clients se détériore, nous pouvons être tenus de fournir un soutien financier additionnel direct ou indirect pour maintenir les ventes, ce qui accroîtrait notre exposition au risque de crédit, ou de réduire les limites de crédit de nos clients, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur nos revenus.

Nous sommes également exposés à la solvabilité des banques sous la forme de dépôts placés périodiquement et d'engagements de crédit. Si les banques avec lesquelles nous faisons affaire sont dans l'incapacité de faire face aux pressions en matière de réglementation ou de liquidité, les facilités de crédit, y compris les facilités de lettres de crédit, pourraient ne plus être disponibles ou nous pourrions être dans l'impossibilité d'obtenir leur prolongation à l'échéance.

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

À l'heure actuelle, nous avons, et nous continuerons d'avoir, des obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts. Notre niveau d'endettement pourrait avoir des conséquences importantes, y compris ce qui suit :

- il pourrait être plus difficile de satisfaire à nos obligations au titre de notre dette;
- notre vulnérabilité à la conjoncture économique et aux conditions générales défavorables de l'industrie pourrait être plus grande;
- nous pourrions devoir affecter une partie importante de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au remboursement des intérêts et du capital de notre dette, ce qui réduirait la disponibilité des flux de trésorerie aux fins du financement des dépenses en immobilisations, du fonds de roulement, des acquisitions, de nouvelles initiatives d'affaires et d'autres besoins généraux de la Société;
- notre souplesse en matière de planification en vue de l'évolution de nos activités et des secteurs dans lesquels nous exerçons nos activités ou notre possibilité de réagir à cette évolution pourraient être limitées;
- nous pourrions nous retrouver dans une position désavantageuse par rapport à nos concurrents qui sont moins endettés ou qui disposent de ressources financières plus considérables;
- en conjonction avec les autres clauses restrictives auxquelles nous sommes assujettis, notre niveau d'endettement pourrait notamment limiter notre capacité d'emprunter des fonds additionnels à des conditions commerciales raisonnables, le cas échéant;
- nous pourrions devoir monétiser des actifs à des conditions qui nous sont défavorables; et
- nous pourrions devoir offrir des titres d'emprunt ou des titres de capitaux propres à des conditions qui ne sont pas avantageuses pour nous ou pour nos actionnaires.

Pour plus d'informations sur notre dette à long terme, voir la Note 27 – Dette à long terme, de nos états financiers consolidés.

Clauses restrictives des emprunts

Les conventions régissant certains de nos emprunts, facilités de crédit renouvelables et facilités de lettres de crédit contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, limitent notre capacité et, dans certains cas, celle de nos filiales :

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

Ces clauses restrictives pourraient nuire à notre capacité de financer nos activités futures ou nos besoins de capitaux, ou pourraient nous empêcher de nous engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient nous être bénéfiques.

Nous sommes assujettis à diverses clauses financières restrictives en vertu de nos facilités de lettres de crédit et de nos facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. La facilité de lettre de crédit de 400 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes ainsi qu'un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure Transport. La facilité de lettre de crédit et la facilité de crédit renouvelable de Transport comportent des clauses financières restrictives exigeant un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données financières distinctes de Transport. De plus, nous devons maintenir un niveau minimum de liquidités de 600 millions € (720 millions \$) dans Transport. La facilité de lettre de crédit de 400 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, exigent un niveau de liquidités de 750 millions \$ à 850 millions \$, selon le niveau du ratio du RAIIA sur les charges fixes, calculé en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport) à la fin de chaque trimestre de l'exercice 2017 (niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ pour

l'exercice 2016). Le niveau minimum de liquidités n'est pas défini comme s'il était uniquement fondé sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés à l'état de la situation financière consolidé.

Des événements hors de notre contrôle peuvent également nuire à notre capacité de respecter ces clauses restrictives. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou notre incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait à nos banques d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs de nos obligations et nos autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Si l'une ou l'autre de ces facilités était accélérée ou si nous faisons l'objet d'appels de couverture en espèces importants, nous pourrions ne pas avoir accès à des liquidités ou à du crédit suffisants pour refinancer ces facilités à des conditions qui sont acceptables pour nous ou pour toutes les parties concernées, le cas échéant. De plus, si nous contractons une dette additionnelle à l'avenir, nous pourrions être assujettis à des clauses restrictives additionnelles, qui pourraient être plus restrictives que celles auxquelles nous sommes assujettis à l'heure actuelle. Par ailleurs, un manquement aux obligations contenues dans nos conventions ou contrats d'emprunt, existants ou futurs, pourrait forcer la couverture en espèces ou le remboursement immédiat aux termes d'autres ententes pouvant contenir des clauses croisées de déchéance du terme ou d'inexécution. Rien ne garantit que nous pourrions obtenir des renoncations ou des modifications à l'égard des manquements en question ni que nous serions en mesure de couvrir ces facilités en espèces ou de les refinancer, du moins selon des conditions acceptables pour nous.

Financement en faveur de certains clients

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

Aide gouvernementale

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

Risque de marché

Risque de change

Nos résultats financiers sont présentés en dollars américains, et une tranche importante de nos ventes et de nos coûts opérationnels est libellée en devises autres que le dollar américain, le plus souvent en euros, en dollars canadiens, en livres sterling, en francs suisses, en couronnes suédoises et en pesos mexicains. Dans les cas où nous ne bénéficions pas d'une couverture complète, nos résultats opérationnels sont touchés par les fluctuations de ces devises par rapport au dollar américain. Les fluctuations importantes des valeurs relatives des devises par rapport au dollar américain pourraient donc avoir une incidence importante sur notre rentabilité future. De plus,

les dates de règlement des instruments financiers dérivés libellés en devises pourraient avoir une incidence importante sur nos liquidités.

Risque de taux d'intérêt

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

Risque de valeur résiduelle

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

Risque lié au prix des produits de base

Nous sommes exposés au risque lié au prix des produits de base pour ce qui est principalement des fluctuations du coût des matériaux utilisés dans la chaîne d'approvisionnement, comme l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués, le titane, l'acier et les autres matières que nous utilisons pour fabriquer nos produits, coût qui représente une part importante de notre coût des ventes. Nous ne maintenons pas de grands stocks de matières premières, de composants et de pièces. Les prix et la disponibilité des matières premières, des composants et des pièces peuvent varier considérablement selon la période en raison de facteurs comme la demande des consommateurs, l'offre, les conditions prévalant sur le marché et les coûts des matières premières. Plus particulièrement, les prix des matières premières requises pour nos activités peuvent être cycliques, et des pénuries de matières premières peuvent se produire à l'occasion. Nous ne pouvons pas garantir que les variations correspondantes du coût seront totalement répercutées sur le prix des contrats, et nous pourrions ne pas être en mesure de récupérer ces hausses relatives aux matières premières, ce qui pourrait rendre les contrats visés moins rentables.

Risque d'inflation

Nos activités dans le secteur de l'aéronautique sont exposées au risque d'inflation résultant des fluctuations des coûts et des revenus provenant des commandes d'avions reçues, mais dont la livraison n'aura lieu qu'après plusieurs années. Les revenus provenant de ces commandes sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix liées à l'inflation. Pour le secteur Transport, les estimations des coûts des contrats sont assujetties aux hypothèses sur le taux d'inflation. Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix, dont plusieurs sont liées à l'inflation. Les fluctuations de taux d'inflation pourraient tout de même avoir une incidence importante sur notre rentabilité future si le taux d'inflation diffère du taux d'inflation réel, et ce risque est particulièrement important dans le cas des gros contrats à long terme qui peuvent influencer sur nos résultats pendant plusieurs exercices.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications futures de politiques comptables

Instruments financiers

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

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

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

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

L'IFRS 9 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018. Notre analyse n'a pas permis de déceler des écarts importants résultant de l'adoption de cette norme.

Comptabilisation des revenus

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

La norme s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018, et, par conséquent, l'IFRS 15 sera adoptée au premier trimestre de 2018. Nous retraiterons alors nos résultats de 2017, avec un ajustement aux capitaux propres d'ouverture du 1^{er} janvier 2017.

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

En vertu de l'IAS 11, les revenus estimatifs à l'achèvement comprennent les options prévues des clients visant des trains supplémentaires s'il est probable que le client exercera les options et que le montant peut être évalué de manière fiable. En vertu de l'IFRS 15, les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de trains supplémentaires. Ce changement se traduira par le report de revenus et de marge jusqu'à ce que le client exerce son option. Ce changement devrait donner lieu à une réduction des capitaux propres à la transition d'environ 635 millions \$ (631 millions \$ après impôts).

En vertu de l'IAS 11, les contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix, sont comptabilisées dans les revenus estimés à l'achèvement lorsque le montant est considéré comme probable et qu'il peut être évalué de manière fiable. L'IFRS 15 introduit une notion de limitation à l'égard de la comptabilisation de la contrepartie variable, selon laquelle les montants peuvent être inclus dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés. Par suite de l'introduction de cette limitation, le prix de transaction tiendra compte de l'incidence de l'indexation de prix à l'égard de certains indices à une date ultérieure. Il en résultera un report de revenus et de marge, qui devrait entraîner une réduction des capitaux propres à la transition d'environ 85 millions \$ (84 millions \$ après impôts).

Pour les secteurs aéronautiques, les revenus tirés de la vente d'avions continueront d'être comptabilisés lorsque l'avion aura été livré.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. Lorsque la nouvelle norme sur les revenus sera adoptée, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients devront être établies selon cette même politique qui s'applique à la définition des coûts inévitables pour satisfaire aux conditions du contrat. Conformément à l'une des deux approches considérées comme raisonnables par l'IFRS Interpretations Committee dans sa décision provisoire du 13 juin 2017, la Société définira les coûts inévitables comme les coûts qu'elle ne peut éviter du fait de la conclusion du contrat (ces coûts comprendraient par exemple la répartition des coûts indirects si ceux-ci étaient engagés dans le cadre d'activités nécessaires à l'exécution du contrat). Cette approche, actuellement utilisée pour les contrats à long terme, représentera un changement de méthode comptable pour les autres contrats des secteurs aéronautiques et fera augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires, réduisant ainsi les charges ultérieures relatives à la valeur de réalisation nette des stocks. Ce changement de méthode devrait se traduire par une réduction des capitaux propres à la transition d'environ 150 millions \$ (160 millions \$ après impôts).

Nous devons comptabiliser une composante de financement importante à l'égard des commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement. La plupart de nos contrats ne comportent pas de composante de financement importante. Toutefois, une composante de financement devra être comptabilisée séparément à l'égard de plusieurs commandes dans le secteur Avions d'affaires lorsque des avances ont été reçues bien avant la livraison prévue. Par conséquent, la charge d'intérêt sera comptabilisée sur la durée des avances et le prix de transaction sera augmenté d'un montant correspondant. Ce changement devrait entraîner une diminution des capitaux propres à la transition d'environ 25 millions \$ avant et après impôts.

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

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

Selon notre analyse préliminaire, les changements de méthodes comptables devraient donner lieu à une réduction globale des capitaux propres d'environ 900 millions \$ après impôts au 1^{er} janvier 2017.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017, les changements de méthodes comptables devraient donner lieu à une augmentation des revenus et du RAI consolidés de respectivement environ 70 millions \$ et 115 millions \$. Les répercussions de ces changements découlent principalement d'une augmentation attendue des revenus et du RAI de Transport d'environ 85 millions \$ en raison de l'exercice des options par les clients et du moment de la comptabilisation de l'indexation des prix des contrats à long terme.

Nous sommes en train de compléter l'incidence de la nouvelle norme sur nos états financiers consolidés pour le quatrième trimestre de l'exercice 2017.

Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. L'IFRS 16 présente les principes pour comptabiliser, évaluer et présenter les contrats de location et fournir des informations à leur sujet, pour les deux parties au contrat, soit le client (preneur) et le fournisseur (bailleur). L'IFRS 16 élimine le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et introduit un modèle unique de comptabilisation par le preneur. L'IFRS 16 reconduit pratiquement toutes les exigences comptables pour le bailleur. Par conséquent, le bailleur continue d'appliquer le classement en contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location. L'IFRS 16 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019. Nous évaluons actuellement l'incidence qu'aura l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés. Dans les cas où nous sommes le preneur, nous prévoyons que l'IFRS 16 entraînera la comptabilisation au bilan de la plupart de nos contrats de location qui sont considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela majorera le bilan par la comptabilisation d'un actif lié au droit d'utilisation et d'un passif à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs. La dotation aux amortissements de l'actif lié au droit d'utilisation et la charge d'intérêt de l'obligation locative remplaceront la charge liée aux contrats de location simple. Nous continuons d'évaluer l'incidence de la nouvelle norme sur nos états financiers consolidés et nous ferons le point sur notre évaluation au fur et à mesure de nos progrès.

Impôts sur le résultat

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

L'IFRIC 23 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019, et l'application anticipée est permise. Nous évaluons actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés.

INSTRUMENTS FINANCIERS

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

L'utilisation d'instruments financiers nous expose surtout aux risques de crédit, de liquidité et de marché, dont le risque de change et le risque de taux d'intérêt. Une description de la manière dont nous gérons ces risques figure à la rubrique Gestion des risques de la section Sommaire, et à la Note 34 – Gestion du risque financier, aux états financiers consolidés.

Juste valeur des instruments financiers

Tous les instruments financiers doivent être comptabilisés à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, plus les coûts de transaction relatifs aux instruments financiers qui ne sont pas comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net. Par la suite, ils sont évalués au coût amorti ou à la juste valeur selon leur classement. Les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net ou DAV sont comptabilisés à la juste valeur, tandis que tous les autres sont comptabilisés au coût amorti. Le classement des instruments financiers, ainsi que les revenus, charges, gains et pertes associés à ces instruments, sont présentés à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 14 – Instruments financiers, aux états financiers consolidés.

La Note 35 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés, fournit une description détaillée des méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers. Ces valeurs sont des estimations établies à un moment précis qui peuvent être modifiées au cours de périodes de présentation futures en raison des conditions du marché ou d'autres facteurs. La juste valeur est établie au moyen des cours sur le marché principal pour cet instrument auquel nous avons immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart de nos instruments financiers. En l'absence d'un marché actif, nous établissons 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, nous utilisons surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, les différentiels de crédit, les probabilités de défaillance, les taux de change et la volatilité des prix et des taux, selon le cas. Les hypothèses ou les données qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables sont utilisées lorsque des données externes ne sont pas disponibles. Ces calculs représentent les meilleures estimations de la direction. Puisqu'elles sont fondées sur des estimations, les justes valeurs peuvent ne pas être réalisées dans le cadre d'une vente réelle ou d'un règlement immédiat de ces instruments.

La Note 35 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés fournit également une hiérarchie des justes valeurs à trois niveaux, selon laquelle les instruments financiers sont classés en fonction des données utilisées pour évaluer leur juste valeur. Cette hiérarchie place au plus haut niveau les cours non ajustés sur des marchés actifs (données d'entrée de Niveau 1), et au niveau le plus bas les données d'entrée non observables (données d'entrée de Niveau 3). Dans le cas où des données utilisées pour évaluer la juste valeur sont classées à des niveaux différents dans la hiérarchie, la juste valeur obtenue est alors classée au plus bas niveau de la donnée d'entrée qui importe pour la juste valeur prise dans son ensemble. L'appréciation de l'importance d'une donnée d'entrée prise en compte pour la juste valeur dans son ensemble nécessite l'exercice

du jugement et tient compte des facteurs spécifiques à l'actif ou au passif. La hiérarchie de la juste valeur ne vise pas à fournir des renseignements sur la liquidité d'un actif en particulier ou sur le degré de sensibilité d'un actif ou d'un passif à d'autres données ou facteurs du marché.

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

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

Analyse de sensibilité

Nos principaux risques liés aux variations de la juste valeur des instruments financiers ont trait aux variations des taux de change, des taux d'intérêt, des courbes de valeur résiduelle d'avions, des cotes de crédit et des ajustements en fonction du risque de revente. La Note 34 – Gestion du risque financier, et la Note 35 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés présentent des analyses de sensibilité fondées sur des hypothèses de variations de taux de change et de taux d'intérêt.

OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées telles que définies par les IFRS sont nos coentreprises, nos entreprises associées et nos principaux dirigeants. La Note 37 – Opérations entre parties liées, aux états financiers consolidés contient une description de nos opérations entre parties liées.

JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

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

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

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

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

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

Contrats à long terme

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

Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des options prévues pour des actifs supplémentaires, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. Lorsqu'il est probable que les revenus seront ajustés et que le montant peut être évalué de manière fiable, ces ajustements sont comptabilisés dans les revenus estimés à l'achèvement.

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

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. Nous effectuons un examen des coûts et des revenus estimatifs à l'achèvement de chaque contrat tous les trimestres, y compris une révision des hypothèses d'indexation. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. L'incidence de toute révision pourrait être importante et est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de Transport d'environ 84 millions \$ pour 2017.

Actifs détenus en vue de la vente

Le 16 octobre 2017, la Société a conclu un accord avec Airbus SE (Airbus) aux termes duquel cette dernière acquerra 50,01 % de SCACS, l'entité chargée de fabriquer et commercialiser les avions *C Series*. Airbus fournira son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à SCACS. À la clôture de la transaction, étant donné que Bombardier ne contrôlera plus SCACS, la transaction sera comptabilisée comme une cession de SCACS en échange d'une participation dans le nouveau partenariat. À la date de la transaction, la participation de la Société dans le nouveau partenariat sera évaluée à la juste valeur fondée sur les flux de trésorerie prévus devant être générés par le partenariat. Par la suite, l'investissement de la Société sera comptabilisé selon la méthode de la mise en équivalence. La réalisation de la transaction est prévue en 2018, sous réserve de l'approbation des organismes de réglementation ainsi que des autres conditions habituelles de clôture.

Dans les états financiers consolidés, les actifs nets de SCACS sont classés comme un groupe destiné à être cédé qui est détenu en vue de la vente, car la direction est d'avis que la clôture de la transaction est hautement probable (par ex., l'accord a été signé et la transaction devrait être réalisée en 2018).

À titre d'actif détenu en vue de la vente, le groupe de SCACS devant être cédé est évalué au moindre du coût et de la juste valeur diminuée des coûts de la vente. Les immobilisations corporelles et incorporelles ne sont pas dépréciées ou amorties une fois classées comme détenues en vue de la vente. Au quatrième trimestre de 2017, la juste valeur diminuée des coûts de la vente de SCACS a été estimée selon notre participation dans les flux de trésorerie actualisés du partenariat après la réalisation de la transaction. Notre méthode de dépréciation décrite dans la section de l'outillage des programmes aéronautiques ci-après a été utilisée pour déterminer les flux de trésorerie actualisés. On a fait appel au jugement pour prendre en compte les synergies potentielles tirées de l'expertise d'Airbus en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle dans les flux de trésorerie actualisés. Selon cette évaluation, nous ne prévoyons pas de perte sur la transaction et, par conséquent, le groupe destiné à être cédé est évalué au coût.

Voir la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails.

Outillage des programmes aéronautiques

Les secteurs d'activité aéronautiques capitalisent les coûts de développement dans l'outillage des programmes aéronautiques lorsque certains critères de report sont remplis. L'outillage des programmes aéronautiques est amorti sur le nombre prévu d'avions qui seront produits, à compter de la date d'achèvement du premier avion d'un programme. Un test de dépréciation est effectué au moins une fois l'an pour les programmes d'avions en développement et pour les autres programmes lorsqu'il existe un indice montrant qu'un actif a pu avoir subi une perte de valeur. Une dépréciation est constatée si la valeur recouvrable d'un groupe d'actifs générant des flux de trésorerie indépendants (une UGT) est inférieure à la valeur comptable de ces actifs. Les valeurs recouvrables des UGT du secteur d'activité aéronautique sont fondées sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie, habituellement établie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés.

Lorsque les principales estimations varient considérablement, la dotation aux amortissements pourrait être sous-évaluée, ou bien nous pourrions ne pas être en mesure de recouvrer les coûts capitalisés, et, dans ce cas, l'outillage des programmes aéronautiques pourrait être surévalué.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé aux fins du test de dépréciation reposent sur des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et notre part prévue de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, nous exerçons notre jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme. Le coût estimatif des mises à niveau potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents.

Les flux de trésorerie futurs prévus comprennent également les flux de trésorerie découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente ainsi que les économies de coûts prévues grâce à la réalisation de synergies du point de vue d'un intervenant sur le marché.

Le taux d'actualisation est basé sur le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché, disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou basées sur un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2017 d'après un taux d'actualisation après impôts de 10,0 %.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs, des conditions générales du marché, des taux de change et des prévisions à long terme des taux d'imposition applicables.

Étant donné qu'il faut soumettre les programmes d'avions en développement à un test de dépréciation annuel, une évaluation a été effectuée à l'égard du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, et nous avons conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Étant donné que le programme d'avions *C Series* a été mis en service récemment et qu'une charge de dépréciation importante a été comptabilisée en 2015, une nouvelle évaluation a été effectuée au cours de l'exercice, et nous avons conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Analyse de sensibilité

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

Une baisse de 10 % des rentrées de trésorerie nettes futures prévues pour le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* et le programme d'avions *C Series*, répartie également sur les périodes futures, n'aurait entraîné aucune dépréciation pour l'exercice 2017.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer les tests de dépréciation n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour l'exercice 2017 pour le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* et le programme d'avions *C Series*.

Goodwill

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

Un test de dépréciation a été effectué au cours du quatrième trimestre de 2017. La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport a été calculée d'après la juste valeur diminuée des coûts de la vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Nous n'avons relevé aucune dépréciation.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs étaient fondés sur le budget et le plan stratégique pour les cinq premières années et un taux de croissance de 1 % a été appliqué pour établir une valeur finale au-delà de la période initiale de cinq ans. Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé du modèle des flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré du capital représentatif. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable pour l'exercice 2017 était de 8,5 %.

Analyse de sensibilité

Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait pas entraîné de charge de dépréciation au cours de 2017.

Évaluation des actifs d'impôt différé

Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, nous estimons le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. Nous exerçons notre jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Voir la Note 12 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

Impôts éventuels

Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité de nos relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre nos résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs de la charge ou du recouvrement d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. Nous constituons des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où nous exerçons nos activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience acquise lors des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale pertinente. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile de chaque entité juridique.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

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

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

Analyse de sensibilité

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

En supposant une diminution de 10 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions commerciaux au 31 décembre 2017, le RAI d'Avions commerciaux pour 2017 aurait subi une incidence négative de 24 millions \$.

En supposant une augmentation de 10 % de la probabilité que les garanties de la valeur résiduelle soient exercées à l'échéance des arrangements de financement au 31 décembre 2017, le RAI d'Avions commerciaux pour 2017 aurait subi une incidence négative de 41 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2017, le RAI d'Avions commerciaux pour 2017 aurait subi une incidence négative de 12 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2017, le RAI d'Avions commerciaux pour 2017 aurait subi une incidence positive de 9 millions \$.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

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

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

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, nous établissons le taux d'actualisation de nos régimes de retraite et autres avantages de retraite au Canada en élaborant une courbe de rendement selon trois fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées sont créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart de rendement basé sur la durée est extrapolé entre un écart de base et un écart à long terme. L'écart de base est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. L'écart à long terme est établi comme étant l'écart requis au point de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans de sorte que l'excédent de l'écart moyen des obligations de société cotées AA sur celui des obligations provinciales cotées AA soit égal à l'écart extrapolé établi en appliquant à l'écart de base le ratio des écarts observés entre les obligations de sociétés cotées A et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans au-delà de la fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. Pour les échéances dont le terme est plus long que celui de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans, l'écart devrait rester constant à long terme.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au R.-U., telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et autres avantages de retraite de la Société au R.-U. est établi en élaborant une courbe de rendement hypothétique. La courbe de rendement hypothétique est déterminée à partir de l'information sur les courbes de rendement d'obligations de Sterling de sociétés cotées AA ou de qualité équivalente. Les rendements cibles sont déterminés à partir d'obligations selon une fourchette d'échéances, et une courbe est ajustée à ces cibles. Les cours au

comptant (les rendements d'obligations à coupon zéro) sont déterminés à partir de la courbe de rendement et utilisés pour actualiser les versements de montants de prestations relatifs à chaque exercice futur. Étant donné que les obligations de sociétés ne sont en général pas disponibles à très longue échéance, une hypothèse est formulée selon laquelle les cours au comptant restent inchangés au-delà de la durée du point cible des données le plus long. La durée du point cible des données le plus long était de 22 ans au 31 décembre 2017.

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

Voir la Note 22 – Avantages de retraite, aux états financiers consolidés pour plus de détails à l'égard des hypothèses et de l'analyse de sensibilité utilisées pour déterminer les modifications à apporter aux hypothèses actuarielles cruciales.

Consolidation

Nous consolidons les entités lorsque, selon l'évaluation de la substance de notre relation, nous concluons que nous contrôlons les entités émettrices. Nous contrôlons une entité émettrice lorsque nous sommes exposés, ou avons droit, à des rendements variables en raison de nos liens avec celle-ci et que nous avons la capacité d'utiliser le pouvoir que nous détenons sur celle-ci pour influencer sur nos rendements. Dans le cadre de cette évaluation, nous avons fait preuve de jugement pour déterminer si les droits détenus par les participations ne donnant pas le contrôle, comme les droits de la Caisse à l'égard de Transport et les droits d'investissement Québec à l'égard de SCACS, sont des droits de protection ou des droits substantiels. Nous réévaluons la détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle ont fait l'objet de modifications.

De temps à autre, nous participons à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, nous pouvons recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si nous sommes exposés, ou avons droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si nous agissons à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si nous avons la capacité d'utiliser le pouvoir que nous détenons sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait.

Provision pour contrats déficitaires

Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes, autres que des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus et des contrats de services dont les revenus sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux, seront supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat. Il faut faire preuve de jugement pour déterminer quels coûts sont considérés comme inévitables, et le calcul des coûts inévitables exige des estimations des coûts futurs prévus, y compris les réductions de coûts futurs prévus liées aux améliorations de la performance et aux initiatives de transformation. Les coûts inévitables excluent la répartition de certains coûts indirects qui sont inclus dans le coût des stocks, comme l'amortissement. Comme les premières unités en production d'un nouveau programme d'avions engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement, les estimations de coûts dépendent également des calendriers des livraisons prévues. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

Composantes capitaux propres et passif dérivé de l'investissement de la Caisse

Les actions convertibles émises à la Caisse ne comportent aucune obligation pour Bombardier de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Il a fallu faire preuve de jugement pour conclure que l'investissement de la Caisse en actions convertibles dans BT Holdco est considéré comme un instrument hybride qui comporte une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco, plutôt qu'un instrument considéré dans son ensemble comme un passif. Nous présentons les actions convertibles à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et la composante dérivée à titre de passif.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante, la juste valeur du passif dérivé étant établie en premier lieu et le montant résiduel étant affecté à la composante capitaux propres. La composante passif est réévaluée tous les trimestres à l'aide de la meilleure estimation de la direction de la valeur actuelle du montant du règlement. La direction utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques pour estimer la juste valeur de l'option de conversion incorporée aux actions convertibles de BT Holdco. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la différence de valeur actuelle entre : le cumul de la préférence en matière de liquidation des actions convertibles d'après le droit à un rendement minimum, et la juste valeur des actions ordinaires, en supposant leur conversion. Cette valeur dépend de l'atteinte par Transport des mesures incitatives liées à la performance convenues avec la Caisse, du moment d'exercice des droits de conversion et du taux de conversion applicable. Le modèle de simulation génère plusieurs scénarios de rendement de Transport sur la durée prévue de l'option, en utilisant la meilleure estimation des résultats prévus de Transport sur la durée résiduelle de l'instrument et un écart-type dérivé des résultats historiques. La juste valeur des actions, en supposant leur conversion, est calculée en utilisant un multiple du RAI qui est basé sur les données du marché, pour établir la valeur de l'entreprise. Le taux d'actualisation utilisé est aussi déterminé en utilisant les données du marché. La direction utilise des hypothèses internes pour déterminer la durée de l'instrument et le rendement futur de Transport, dérivées du budget et du plan stratégique.

Voir la Note 35 – Juste valeur des instruments financiers, pour une analyse de sensibilité de la variabilité de la juste valeur de l'option de conversion par suite d'un changement dont on pourrait raisonnablement penser qu'il se produira dans le rendement futur prévu de Transport.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

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

Contrôles et procédures de communication de l'information

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

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

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

Contrôles internes à l'égard de l'information financière

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

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

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

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2017 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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

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

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	Augmentation
Euro	1,1993	1,0541	14 %
Dollar canadien	0,7975	0,7430	7 %
Livre sterling	1,3517	1,2312	10 %

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

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	Augmentation
Euro	1,1770	1,0812	9 %
Dollar canadien	0,7878	0,7497	5 %
Livre sterling	1,3262	1,2416	7 %

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

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	Augmentation/ (Diminution)
Euro	1,1281	1,1072	2 %
Dollar canadien	0,7705	0,7549	2 %
Livre sterling	1,2874	1,3561	(5) %

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 13 février 2018

	Autorisées	Émises et en cours
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	3 592 000 000	313 898 549
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	3 592 000 000	1 879 799 713 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	5 811 736
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	6 188 264
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

⁽³⁾ Déduction faite de 52 983 051 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI.

Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR, aux UAD et aux UAI au 31 décembre 2017

Bons de souscription émis et en cours	205 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	116 307 725
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	89 083 834
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	52 983 051

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

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

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

ALP, AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CITYFLO, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, C Series, CS100, CS300, EBI, FLEXITY, FLEXX, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Parts Express, Primove, Q400, Smart Services, SPACIUM, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO et ZEFIRO sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

La version imprimée du présent rapport financier utilise un papier Rolland Opaque, contenant 30 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 56 arbres matures, 2 520 kg de déchets, 8 280 kg d'émissions de CO₂ (équivalant aux émissions annuelles de 3 voitures) et 205 566 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 to the Investor Relations Department, or on the Corporation's dedicated investor relations website at ir.bombardier.com.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les principales informations financières qui suivent sont tirées des états financiers consolidés des exercices clos les 31 décembre 2017, 2016 et 2015 et doivent être lues avec ceux-ci.

Le tableau suivant présente les principales informations financières pour les trois derniers exercices.

Exercices clos les 31 décembre	2017	2016	2015
Revenus	16 218 \$	16 339 \$	18 172 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(516) \$	(1 022) \$	(5 347) \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,25) \$	(0,48) \$	(2,58) \$
Dividendes en espèces déclarés par action (en dollars canadiens)			
Actions classe A (droits de vote multiples)	— \$	— \$	— \$
Actions classe B (droits de vote limités)	— \$	— \$	— \$
Actions privilégiées, série 2	0,72 \$	0,68 \$	0,70 \$
Actions privilégiées, série 3	0,89 \$	0,78 \$	0,78 \$
Actions privilégiées, série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$

Aux 31 décembre	2017	2016	2015
Total des actifs	25 006 \$	22 826 \$	22 903 \$
Passifs financiers non courants	10 165 \$	9 737 \$	9 527 \$

Le tableau contenant les données trimestrielles est présenté ci-après.

Le 14 février 2018

BOMBARDIER INC.
DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)

 (Dressées conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, à l'exception des fourchettes des cours)

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

Exercices	2017					2016				
	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre
Revenus										
Avions d'affaires	4 961 \$	1 473 \$	1 095 \$	1 386 \$	1 007 \$	5 741 \$	1 651 \$	1 314 \$	1 473 \$	1 303 \$
Avions commerciaux	2 382	677	525	640	540	2 617	699	538	764	616
Aérostructures et Services d'ingénierie	1 570	413	343	426	388	1 549	319	337	425	468
Transport	8 525	2 493	2 134	1 975	1 923	7 574	1 948	1 782	1 964	1 880
Siège social et élimination	(1 220)	(341)	(262)	(335)	(282)	(1 142)	(237)	(235)	(317)	(353)
	16 218 \$	4 715 \$	3 835 \$	4 092 \$	3 576 \$	16 339 \$	4 380 \$	3 736 \$	4 309 \$	3 914 \$
RAII										
Avions d'affaires	391 \$	129 \$	93 \$	95 \$	74 \$	477 \$	99 \$	84 \$	212 \$	82 \$
Avions commerciaux	(385)	(147)	(95)	(87)	(56)	(903)	(144)	(107)	(586)	(66)
Aérostructures et Services d'ingénierie	150	50	38	33	29	128	24	20	69	15
Transport	417	206	129	(52)	134	396	161	125	87	23
Siège social et élimination	(327)	(89)	(50)	(112)	(76)	(156)	(66)	(59)	(33)	2
	246	149	115	(123)	105	(58)	74	63	(251)	56
Charges de financement ⁽¹⁾	778	273	175	194	154	819	281	195	187	170
Revenus de financement ⁽¹⁾	(56)	(23)	(14)	(12)	(25)	(70)	(49)	(14)	(11)	(10)
RAI	(476)	(101)	(46)	(305)	(24)	(807)	(158)	(118)	(427)	(104)
Impôts sur le résultat	77	8	71	(9)	7	174	101	(24)	63	34
Résultat net	(553) \$	(109) \$	(117) \$	(296) \$	(31) \$	(981) \$	(259) \$	(94) \$	(490) \$	(138) \$
Attribuable aux										
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(516) \$	(108) \$	(91) \$	(289) \$	(28) \$	(1 022) \$	(251) \$	(79) \$	(531) \$	(161) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(37)	(1)	(26)	(7)	(3)	41	(8)	(15)	41	23
	(553) \$	(109) \$	(117) \$	(296) \$	(31) \$	(981) \$	(259) \$	(94) \$	(490) \$	(138) \$
RPA (en dollars)										
De base et dilué	(0,25) \$	(0,05) \$	(0,05) \$	(0,13) \$	(0,02) \$	(0,48) \$	(0,12) \$	(0,04) \$	(0,24) \$	(0,07) \$
Fourchette du cours des actions classe B à droits de vote limités (en dollars canadiens)										
Haut	3,24 \$	3,24 \$	2,67 \$	2,67 \$	2,76 \$	2,28 \$	2,20 \$	2,19 \$	2,28 \$	1,43 \$
Bas	1,96 \$	2,15 \$	1,96 \$	2,01 \$	1,99 \$	0,72 \$	1,70 \$	1,56 \$	1,21 \$	0,72 \$

⁽¹⁾ Les montants présentés sur une base annuelle peuvent ne pas correspondre à la somme des montants des quatre trimestres, étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement trimestriels, et inversement, ont été effectués sur une base cumulative.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action et le nombre d'actions ordinaires)

Pour les exercices clos les 31 décembre	2017	2016	2015	2014	2013
Revenus	16 218 \$	16 339 \$	18 172 \$	20 111 \$	18 151 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	672 \$	427 \$	554 \$	923 \$	893 \$
Éléments spéciaux	426	485	5 392	1 489	(30)
RAII	246	(58)	(4 838)	(566)	923
Charges de financement	778	819	418	249	271
Revenus de financement	(56)	(70)	(70)	(75)	(119)
RAI	(476)	(807)	(5 186)	(740)	771
Impôts sur le résultat	77	174	154	506	199
Résultat net	(553) \$	(981) \$	(5 340) \$	(1 246) \$	572 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(516) \$	(1 022) \$	(5 347) \$	(1 260) \$	564 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(37) \$	41 \$	7 \$	14 \$	8 \$
Résultat net ajusté⁽¹⁾	63 \$	(268) \$	326 \$	648 \$	608 \$
RPA (en dollars)					
De base et dilué	(0,25) \$	(0,48) \$	(2,58) \$	(0,74) \$	0,31 \$
Ajusté ⁽¹⁾	0,03 \$	(0,15) \$	0,14 \$	0,35 \$	0,33 \$
Information générale					
Revenus à l'exportation provenant du Canada	6 498 \$	6 383 \$	7 335 \$	8 086 \$	6 767 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 317 \$	1 201 \$	1 862 \$	1 964 \$	2 287 \$
Amortissement	314 \$	371 \$	438 \$	417 \$	391 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	51 \$	10 \$	4 300 \$	1 266 \$	— \$
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)					
Classe A	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,10 \$	0,10 \$
Classe B à droits de vote limités	0,00 \$	0,00 \$	0,00 \$	0,10 \$	0,10 \$
Dividende par action privilégiée (en dollars canadiens)					
Série 2	0,72 \$	0,68 \$	0,70 \$	0,75 \$	0,75 \$
Série 3	0,89 \$	0,78 \$	0,78 \$	0,78 \$	0,78 \$
Série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Fourchette du cours de l'action (en dollars canadiens)					
Actions classe A					
Haut	3,25 \$	3,35 \$	4,24 \$	4,68 \$	5,42 \$
Bas	1,87 \$	0,89 \$	1,18 \$	3,30 \$	3,81 \$
Clôture	3,05 \$	2,33 \$	1,49 \$	4,13 \$	4,60 \$
Actions classe B à droits de vote limités					
Haut	3,24 \$	2,28 \$	4,24 \$	4,68 \$	5,43 \$
Bas	1,96 \$	0,72 \$	1,03 \$	3,41 \$	3,80 \$
Clôture	3,03 \$	2,16 \$	1,34 \$	4,15 \$	4,61 \$
Aux 31 décembre					
Nombre d'actions ordinaires (en millions)	2 194	2 193	2 220	1 740	1 739
Valeur comptable par action ordinaire (en dollars)	(2,79) \$	(2,58) \$	(1,99) \$	(0,18) \$	1,20 \$

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2017 et 2016.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (SUITE)
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux 31 décembre	2017	2016	2015	2014	2013
Actifs					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 988 \$	3 384 \$	2 720 \$	2 489 \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 231	1 291	1 473	1 538	1 492
Stocks	5 890	5 844	6 978	7 970	8 234
Autres actifs financiers	415	336	450	530	637
Autres actifs	439	441	484	592	626
Actifs détenus en vue de la vente	4 150	—	—	—	—
Actifs courants	15 113	11 296	12 105	13 119	14 386
Immobilisations corporelles	1 696	1 949	2 061	2 092	2 066
Outillage des programmes aéronautiques	3 581	5 174	3 975	6 823	6 606
Goodwill	2 042	1 855	1 978	2 127	2 381
Impôts sur le résultat différés	603	705	761	875	1 231
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	491	332	356	294	318
Autres actifs financiers	825	915	870	1 328	1 568
Autres actifs	655	600	797	956	807
Actifs non courants	9 893	11 530	10 798	14 495	14 977
	25 006 \$	22 826 \$	22 903 \$	27 614 \$	29 363 \$
Passifs					
Fournisseurs et autres créditeurs	4 194 \$	3 239 \$	4 040 \$	4 216 \$	4 089 \$
Provisions	937	822	1 108	990	881
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	1 990	1 539	1 408	1 698	2 352
Avances sur programmes aéronautiques	970	1 550	2 002	3 339	3 228
Autres passifs financiers	342	608	991	1 010	1 009
Autres passifs	2 310	2 175	2 274	2 182	2 227
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	2 533	—	—	—	—
Passifs courants	13 276	9 933	11 823	13 435	13 786
Provisions	814	1 444	918	562	584
Avances sur programmes aéronautiques	1 104	1 535	1 534	1 608	1 688
Dettes à long terme	9 200	8 738	8 908	7 627	6 988
Avantages de retraite	2 633	2 647	2 159	2 629	2 161
Autres passifs financiers	965	999	619	602	717
Autres passifs	746	1 019	996	1 096	990
Passifs non courants	15 462	16 382	15 134	14 124	13 128
	28 738	26 315	26 957	27 559	26 914
Capitaux propres (déficit)					
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 702)	(5 243)	(4 067)	42	2 426
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	1 970	1 754	13	13	23
	(3 732)	(3 489)	(4 054)	55	2 449
	25 006 \$	22 826 \$	22 903 \$	27 614 \$	29 363 \$

BOMBARDIER INC.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

**Pour les exercices clos les
31 décembre 2017 et 2016**

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de Bombardier Inc., ainsi que toute l'information contenue dans le rapport financier, sont la responsabilité de la direction et ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux IFRS publiées par l'International Accounting Standards Board. Le rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des autorités canadiennes en valeurs mobilières. Les états financiers et le rapport de gestion renferment certains montants fondés sur les meilleures estimations et des jugements à l'égard de l'incidence prévue des événements et opérations actuels. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers et le rapport de gestion sont présentés fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs. L'information financière présentée dans le rapport de gestion est conforme à celle des états financiers consolidés.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont établi des contrôles et des procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à Bombardier Inc. leur a été communiquée; et que l'information à fournir dans les documents de Bombardier Inc. visés par les règlements d'information continue a été consignée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par les lois sur les valeurs mobilières canadiennes.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière en date de la fin de l'exercice 2017. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information et les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient efficaces à cette date, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne (cadre de référence de 2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). En outre, selon cette évaluation, ils ont établi qu'il n'existait aucune faiblesse importante du contrôle interne à l'égard de l'information financière à la fin de l'exercice 2017. Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont fourni aux autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

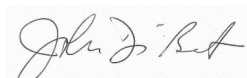
Le conseil d'administration doit s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés et du rapport de gestion. Le conseil d'administration s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit.

Le comité d'audit est nommé par le conseil d'administration, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Le comité d'audit rencontre périodiquement la direction, ainsi que les auditeurs internes et indépendants, afin d'examiner les états financiers consolidés, le rapport des auditeurs indépendants et le rapport de gestion, de discuter de questions d'audit et de questions de présentation de l'information financière, de discuter de contrôles internes à l'égard de l'information financière, et de s'assurer que chaque partie s'acquitte correctement de ses responsabilités. En outre, il incombe au comité d'audit d'examiner la pertinence des méthodes comptables ainsi que les estimations et jugements importants qui sous-tendent les états financiers consolidés dressés par la direction, ainsi que d'examiner les honoraires versés aux auditeurs indépendants et de faire des recommandations au conseil d'administration à l'égard de leur indépendance et de leurs honoraires. Le comité d'audit fait part de ses constatations au conseil d'administration pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés et du rapport de gestion à l'intention des actionnaires.

Les états financiers consolidés ont été audités, au nom des actionnaires, par les auditeurs indépendants, Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L., conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les auditeurs indépendants ont librement et pleinement accès au comité d'audit afin de discuter de leur audit et des questions connexes.



Alain Bellemare
Président et chef de la direction



John Di Bert, CPA, CA
Vice-président principal et chef de la direction financière

Le 14 février 2018

RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de Bombardier Inc., qui comprennent les états de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2017 et 2016 et au 1^{er} janvier 2016, et les états consolidés du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2017 et 2016, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »), publiées par l'International Accounting Standards Board, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité des auditeurs

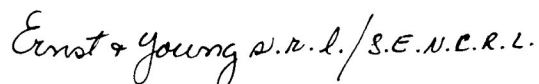
Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de nos audits. Nous avons effectué nos audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement des auditeurs, et notamment de leur évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, les auditeurs prennent en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus dans le cadre de nos audits sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Bombardier Inc. aux 31 décembre 2017 et 2016 et au 1^{er} janvier 2016, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2017 et 2016 conformément aux Normes internationales d'information financière, publiées par l'International Accounting Standards Board.



Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
Montréal, Canada

Le 14 février 2018

⁽¹⁾ CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A112431

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices 2017 et 2016

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

États financiers consolidés	168
Notes aux états financiers consolidés	173
1. MODE DE PRÉSENTATION	173
2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES	173
3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	185
4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS	187
5. INFORMATION SECTORIELLE	193
6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	197
7. AUTRES CHARGES (REVENUS)	197
8. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	198
9. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	199
10. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE	200
11. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL	203
12. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	203
13. RÉSULTAT PAR ACTION	205
14. INSTRUMENTS FINANCIERS	206
15. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	209
16. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	210
17. STOCKS	211
18. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	212
19. AUTRES ACTIFS	213
20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	214
21. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	215
22. AVANTAGES DE RETRAITE	216
23. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS	226
24. PROVISIONS	227
25. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	228
26. AUTRES PASSIFS	228
27. DETTE À LONG TERME	229
28. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE	230
29. CAPITAL SOCIAL	232
30. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	235
31. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	237
32. FACILITÉS DE CRÉDIT	238
33. GESTION DU CAPITAL	239
34. GESTION DU RISQUE FINANCIER	240
35. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	245
36. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES	249
37. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	249
38. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES	250
39. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	251

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

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

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

Pour les exercices clos les 31 décembre

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

	Notes	2017	2016
Revenus		16 218 \$	16 339 \$
Coût des ventes	17	14 276	14 622
Marge brute		1 942	1 717
Charges de vente et d'administration		1 194	1 133
R et D	6	240	287
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	36	(175)	(126)
Autres charges (revenus)	7	11	(4)
Éléments spéciaux	8	426	485
RAII		246	(58)
Charges de financement	9	778	819
Revenus de financement	9	(56)	(70)
RAI		(476)	(807)
Impôts sur le résultat	12	77	174
Résultat net		(553) \$	(981) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(516) \$	(1 022) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		(37)	41
		(553) \$	(981) \$
RPA (en dollars)	13		
De base et dilué		(0,25) \$	(0,48) \$

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions de dollars américains)

	Notes	2017	2016
Résultat net		(553) \$	(981) \$
AERG			
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net			
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie			
Incidence des fluctuations de taux de change		(1)	(3)
Gain net sur instruments financiers dérivés		250	26
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe ⁽¹⁾⁽²⁾		36	310
Impôts sur le résultat	12	(29)	(82)
		256	251
Actifs financiers DAV			
Perte nette non réalisée		(2)	(1)
ECC			
Placements nets dans les établissements à l'étranger		(64)	(178)
Éléments jamais reclassés en résultat net			
Avantages de retraite			
Réévaluation des régimes à prestations définies ⁽³⁾		252	(755)
Impôts sur le résultat	12	(68)	73
		184	(682)
Total des AERG		374	(610)
Total du résultat global		(179) \$	(1 591) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(320) \$	(1 564) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		141	(27)
		(179) \$	(1 591) \$

⁽¹⁾ Inclut 53 millions \$ de perte reclassée à l'actif non financier connexe pour l'exercice 2017 (252 millions \$ de perte pour l'exercice 2016).

⁽²⁾ 152 millions \$ de gain net différé devraient être reclassés des AERG à la valeur comptable de l'actif non financier connexe ou en résultat au cours de l'exercice 2018.

⁽³⁾ Inclut les écarts actuariels nets.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux
(en millions de dollars américains)

	Notes	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15	2 988 \$	3 384 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	16	1 231	1 291	1 473
Stocks	17	5 890	5 844	6 978
Autres actifs financiers	18	415	336	450
Autres actifs	19	439	441	484
Actifs détenus en vue de la vente	28	4 150	—	—
Actifs courants		15 113	11 296	12 105
Immobilisations corporelles	20	1 696	1 949	2 061
Outillage des programmes aéronautiques	21	3 581	5 174	3 975
Goodwill	21	2 042	1 855	1 978
Impôts sur le résultat différés	12	603	705	761
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		491	332	356
Autres actifs financiers	18	825	915	870
Autres actifs	19	655	600	797
Actifs non courants		9 893	11 530	10 798
		25 006 \$	22 826 \$	22 903 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs	23	4 194 \$	3 239 \$	4 040 \$
Provisions	24	937	822	1 108
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	17	1 990	1 539	1 408
Avances sur programmes aéronautiques		970	1 550	2 002
Autres passifs financiers	25	342	608	991
Autres passifs	26	2 310	2 175	2 274
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	28	2 533	—	—
Passifs courants		13 276	9 933	11 823
Provisions	24	814	1 444	918
Avances sur programmes aéronautiques		1 104	1 535	1 534
Dette à long terme	27	9 200	8 738	8 908
Avantages de retraite	22	2 633	2 647	2 159
Autres passifs financiers	25	965	999	619
Autres passifs	26	746	1 019	996
Passifs non courants		15 462	16 382	15 134
		28 738	26 315	26 957
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(5 702)	(5 243)	(4 067)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	10	1 970	1 754	13
		(3 732)	(3 489)	(4 054)
		25 006 \$	22 826 \$	22 903 \$
Engagements et éventualités	39			

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,



Pierre Beaudoin
Administrateur



Vikram S. Pandit
Administrateur

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les

(en millions de dollars américains)

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.

	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bon de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 1 ^{er} janvier 2016	347 \$	2 195 \$	— \$	(4 219) \$	(2 080) \$	106 \$	7 \$	(375) \$	(48) \$	(4 067) \$	13 \$	(4 054) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(1 022)	—	—	—	—	—	(1 022)	41	(981)
AERG	—	—	—	—	(692)	—	(1)	252	(101)	(542)	(68)	(610)
	—	—	—	(1 022)	(692)	—	(1)	252	(101)	(1 564)	(27)	(1 591)
Émission de bons de souscription ⁽¹⁾	—	—	73	—	—	—	—	—	—	73	—	73
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	368	—	—	—	—	—	368	1 845	2 213
Dividendes												
Actions privilégiées	—	—	—	(32)	—	—	—	—	—	(32)	—	(32)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(77)	(77)
Actions achetées – Régimes d'UAR	—	(43)	—	—	—	—	—	—	—	(43)	—	(43)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	22	—	—	—	22	—	22
Au 31 décembre 2016	347 \$	2 152 \$	73 \$	(4 905) \$	(2 772) \$	128 \$	6 \$	(123) \$	(149) \$	(5 243) \$	1 754 \$	(3 489) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(516)	—	—	—	—	—	(516)	(37)	(553)
AERG	—	—	—	—	195	—	(2)	250	(247)	196	178	374
	—	—	—	(516)	195	—	(2)	250	(247)	(320)	141	(179)
Dividendes												
Actions privilégiées	—	—	—	(27)	—	—	—	—	—	(27)	—	(27)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(82)	(82)
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(157)	—	—	—	—	—	(157)	157	—
Actions distribuées – Régimes d'UAR	—	2	—	—	—	(2)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	45	—	—	—	45	—	45
Au 31 décembre 2017	347 \$	2 154 \$	73 \$	(5 605) \$	(2 577) \$	171 \$	4 \$	127 \$	(396) \$	(5 702) \$	1 970 \$	(3 732) \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse le 11 février 2016 dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec le 30 juin 2016 et le 1^{er} septembre 2016. Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS**

Pour les exercices clos les 31 décembre

(en millions de dollars américains)

	Notes	2017	2016
Activités opérationnelles			
Résultat net		(553) \$	(981) \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement	20, 21	314	371
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	8, 20, 21	51	10
Impôts sur le résultat différés	12	34	31
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	7	(38)	(19)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	36	(175)	(126)
Charge à base d'actions	30	45	22
Perte sur remboursement de dette à long terme	8	23	86
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		55	141
Variation nette des soldes hors caisse	31	775	602
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		531	137
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(1 389)	(1 255)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		72	54
Autres		(5)	6
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(1 322)	(1 195)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme	27	988	1 367
Remboursement de dette à long terme	27	(651)	(1 566)
Dividendes versés ⁽¹⁾		(18)	(17)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre de régimes d'UAR et d'UAI		—	(43)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle, nette des coûts de transaction ⁽²⁾		—	2 418
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(89)	(77)
Autres		200	(108)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		430	1 974
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		34	(252)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(327)	664
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		3 384	2 720
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice	15	3 057 \$	3 384 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		594 \$	565 \$
Impôts sur le résultat		94 \$	111 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		61 \$	20 \$
Impôts sur le résultat		8 \$	5 \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions privilégiées.⁽²⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse le 11 février 2016 dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec le 30 juin 2016 et le 1^{er} septembre 2016. Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.⁽³⁾ Les montants payés ou reçus au titre des intérêts sont reflétés comme flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, sauf s'ils ont été capitalisés dans les immobilisations corporelles ou incorporelles, auquel cas ils sont pris en compte dans les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement. Les montants payés ou reçus au titre des impôts sur le résultat sont présentés dans les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.⁽⁴⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements dans des titres, aux prêts et aux créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, et la tranche d'intérêts liée au règlement d'un swap de taux d'intérêt, le cas échéant.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre 2017 et 2016

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. est constituée en vertu des lois du Canada. Les états financiers consolidés incluent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales (« la Société » ou « nos » ou « nous »). La Société est un fabricant de matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions commerciaux ainsi que des composantes importantes de structures d'avions et du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. La Société exerce ses activités dans quatre secteurs d'activité distincts : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport. Les principales activités de la Société sont décrites à la Note 5 – Information sectorielle.

La publication des états financiers consolidés de la Société pour les exercices 2017 et 2016 a été autorisée par le conseil d'administration le 14 février 2018.

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés de la Société sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux IFRS, publiées par l'IASB.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

À moins d'indication contraire, les méthodes comptables présentées ci-après ont été appliquées de manière uniforme pour toutes les périodes présentées dans les présents états financiers consolidés.

Règles de consolidation

Filiales – Les filiales sont entièrement consolidées à compter de la date de leur acquisition et continuent d'être consolidées jusqu'à la date où elles cessent d'être contrôlées.

La Société consolide les entités émettrices, y compris les entités structurées lorsque, selon l'évaluation de la substance de la relation avec la Société, cette dernière conclut qu'elle contrôle les entités émettrices. La Société contrôle une entité émettrice lorsqu'elle est exposée, ou a droit, à des rendements variables en raison de ses liens avec celle-ci et a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur celle-ci pour influencer sur ces rendements.

Les principales filiales de la Société, dont les revenus ou les actifs représentent plus de 10 % du total des revenus ou plus de 10 % du total des actifs des secteurs Aéronautique ou Transport sont les suivantes :

Filiale	Emplacement
Société en commandite Avions C Series	Canada
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd	R.-U.
Bombardier Transportation Financial Services S. à r.l.	Luxembourg
Bombardier Transport Canada Inc.	Canada
Learjet Inc.	É.-U.

Les revenus et les actifs de ces filiales, combinés à ceux de Bombardier Inc., ont totalisé 66 % des revenus consolidés et 80 % des actifs consolidés pour l'exercice 2017 (66 % et 75 % pour l'exercice 2016).

Coentreprises – Les coentreprises sont des entités sur lesquelles la Société exerce un contrôle conjoint nécessitant le consentement unanime des parties se partageant le contrôle d'activités pertinentes comme la prise de décisions stratégiques financières et opérationnelles et dans lesquelles les parties ont droit aux actifs nets de l'arrangement. La Société comptabilise ses participations dans des coentreprises selon la méthode de la mise en équivalence.

Entreprises associées – Les entreprises associées sont des entités à l'égard desquelles la Société a la capacité d'exercer une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles. Les investissements dans des entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence.

Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars américains, la monnaie fonctionnelle de Bombardier Inc. La monnaie fonctionnelle est la principale monnaie de l'environnement économique au sein duquel l'entité exerce ses activités. La monnaie fonctionnelle de la plupart des filiales étrangères est la monnaie locale, soit l'euro, la livre sterling et diverses autres monnaies étrangères de l'Europe ainsi que le dollar américain pour Transport et principalement le dollar américain pour les secteurs d'activité aéronautiques.

Transactions en monnaie étrangère – Les transactions libellées dans une monnaie étrangère sont initialement comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle de l'entité connexe à l'aide des taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés dans une monnaie étrangère sont convertis à l'aide des taux de change de clôture. Tout écart de change en découlant est comptabilisé en résultat, à l'exception des écarts de change liés à l'actif et au passif de retraite de même que des passifs financiers désignés comme couverture des placements nets dans des établissements à l'étranger de la Société, lesquels sont comptabilisés dans les AERG. Les actifs et passifs non monétaires libellés dans une monnaie étrangère et évalués au coût historique sont convertis selon les taux de change historiques, et ceux évalués à la juste valeur sont convertis selon le taux de change en vigueur à la date où la juste valeur est établie. Les revenus et les charges sont convertis en fonction des taux de change moyens pour la période ou du taux de change à la date de l'opération pour les éléments importants.

Établissements à l'étranger – Les actifs et les passifs des établissements à l'étranger dont la monnaie fonctionnelle est autre que le dollar américain sont convertis en dollars américains selon les taux de change de clôture. Les revenus et les charges, ainsi que les flux de trésorerie, sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains ou les pertes de change sont comptabilisés dans les AERG et sont reclassés en résultat à la cession ou à la cession partielle du placement dans l'établissement à l'étranger connexe.

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

	Taux de change aux			Taux de change moyens pour les exercices	
	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016	2017	2016
Euro	1,1993	1,0541	1,0887	1,1281	1,1072
Dollar canadien	0,7975	0,7430	0,7202	0,7705	0,7549
Livre sterling	1,3517	1,2312	1,4833	1,2874	1,3561

Comptabilisation des revenus

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont généralement comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. Le degré d'avancement des travaux est habituellement établi en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des options prévues pour des actifs supplémentaires, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. Lorsqu'il est probable que les revenus seront ajustés et que le montant peut être évalué de manière fiable, ces ajustements sont comptabilisés dans les revenus estimés à l'achèvement. Si la révision d'un contrat indique une marge brute négative, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée dans le coût des ventes dans la période au cours de laquelle la marge brute négative est déterminée. Lorsque l'issue du contrat ne peut être évaluée d'une manière fiable, les revenus sont comptabilisés uniquement dans la mesure où les charges engagées peuvent faire l'objet d'un recouvrement.

Si un contrat couvre un certain nombre de produits, la construction de chaque produit est traitée comme un contrat distinct lorsque 1) des soumissions distinctes ont été présentées pour chaque produit, 2) chaque produit a fait l'objet de négociations distinctes, et 3) les coûts et les revenus de chaque produit peuvent être identifiés. Un groupe de contrats, qu'il vise un seul client ou plusieurs clients, est traité comme un seul contrat lorsque 1) le groupe de contrats est négocié comme un tout, 2) les contrats sont liés si intimement qu'ils font, en fait, partie d'un seul projet avec une marge bénéficiaire globale, et 3) les contrats sont effectués simultanément ou dans une séquence continue. Les options pour des actifs supplémentaires sont comptabilisées comme un contrat distinct lorsque 1) l'actif diffère considérablement, par sa conception, sa technologie ou sa fonction, de l'actif ou des actifs couverts par le contrat d'origine ou 2) le prix de l'actif est négocié sans égard pour le prix du contrat d'origine.

Programmes aéronautiques – Les revenus provenant de la vente d'avions neufs sont comptabilisés lorsque l'avion a été livré, les risques et avantages liés à la propriété ont été transférés au client, le montant des revenus peut faire l'objet d'une estimation fiable, et le recouvrement de la créance client connexe est raisonnablement assuré. Tous les coûts engagés ou qui seront engagés relativement à la vente, y compris les coûts liés aux garanties et aux mesures incitatives à la vente, sont imputés au coût des ventes ou déduits des revenus au moment où les revenus sont comptabilisés.

Composantes multiples – Les ventes de produits et services comportent parfois plusieurs composantes. Dans ces circonstances, la Société détermine si le contrat ou l'arrangement contient plus d'une unité de comptabilisation. Si certains critères sont satisfaits, notamment si l'élément livré constitue pour le client une valeur en lui-même, les critères de comptabilisation sont appliqués séparément à chacun des éléments identifiables d'une même transaction afin de refléter la substance de la transaction. À l'inverse, les critères de comptabilisation peuvent être appliqués à deux ou plusieurs transactions regroupées lorsque l'incidence commerciale ne peut être comprise sans faire référence à l'ensemble des transactions considérées comme un tout. Les revenus sont affectés à chaque élément d'après leur juste valeur relative.

Autres – Les revenus provenant de la vente d'avions d'occasion, de pièces de rechange et de certaines activités d'exploitation et de maintenance des systèmes sont comptabilisés lorsque les produits ont été livrés, ou que les services ont été rendus, que les risques et avantages liés à la propriété ont été transférés au client, que le montant des revenus peut faire l'objet d'une estimation fiable, et que le recouvrement de la créance client connexe est raisonnablement assuré.

Aide et avances gouvernementales remboursables

L'aide gouvernementale, y compris les crédits d'impôt à l'investissement, est comptabilisée lorsqu'il existe une assurance raisonnable que la Société recevra une aide et qu'elle respectera toutes les conditions pertinentes. L'aide gouvernementale liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles et incorporelles est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale liée aux dépenses courantes est portée en réduction des dépenses connexes.

Les avances gouvernementales remboursables sont comptabilisées à titre de passif financier s'il existe une assurance raisonnable que le montant sera remboursé. Les avances gouvernementales remboursables consenties à la Société afin de financer les activités de recherche et de développement selon un partage des risques sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles de la Société et sont par conséquent présentées à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles à l'état des flux de trésorerie.

Éléments spéciaux

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

Impôts sur le résultat

La Société comptabilise les impôts sur le résultat selon la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés en fonction de l'incidence fiscale future des différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur base fiscale respective, et des reports en avant de pertes fiscales. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont évalués à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront applicables pour l'exercice au cours duquel les différences devraient se résorber.

Les actifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'il existera un bénéfice imposable futur auquel pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées.

Les actifs et passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés directement en résultat, dans les AERG ou dans les capitaux propres, selon le classement de l'élément auquel ils sont liés.

Résultat par action

Le RPA de base est calculé à partir du résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. moins les dividendes sur actions privilégiées, y compris les impôts, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice.

Le RPA dilué est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution. L'investissement en actions convertibles de la Caisse dans BT Holdco est pris en compte dans le RPA dilué en ajustant le résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. pour refléter leur quote-part du résultat de Transport après conversion. Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

Instruments financiers

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les emprunts à court terme, les incitatifs à la location, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme DFT, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers DAV, d) dans les prêts et créances ou e) dans les passifs financiers autres que DFT. La direction détermine leur classement au moment de la comptabilisation initiale d'après les fins auxquelles ils ont été acquis. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme DAV ou DFT, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur.

Un actif financier est décomptabilisé lorsque les droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif sont échus ou que la Société a transféré ses droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif et soit a) la Société a transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, soit b) la Société n'a ni transféré ni conservé la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, mais a transféré le contrôle de l'actif.

En ce qui concerne les opérations pour lesquelles il n'est pas évident de savoir si la Société a transféré ou conservé la quasi-totalité des risques et des avantages liés à la propriété, la Société effectue une analyse quantitative afin de comparer son exposition à la variabilité des flux de trésorerie de l'actif avant et après le transfert. On fait appel au jugement pour déterminer un nombre de scénarios raisonnablement possibles qui reflètent la variabilité prévue du montant et du calendrier des flux de trésorerie nets, puis pour attribuer à chaque scénario une probabilité en accordant davantage de poids aux issues considérées comme les plus susceptibles de se produire.

Un passif financier est décomptabilisé lorsque l'obligation aux termes du passif est éteinte, qu'elle est annulée ou qu'elle arrive à échéance. Lorsqu'un passif financier existant est remplacé par un autre provenant du même créancier dont les modalités sont considérablement différentes, ou que les modalités du passif existant ont fait l'objet d'une modification considérable, cet échange ou cette modification est traité comme une décomptabilisation du passif financier initial et la comptabilisation d'un nouveau passif financier. La différence entre les valeurs comptables respectives est comptabilisée dans l'état du résultat.

a) Instruments financiers classés comme DFT

Trésorerie et équivalents de trésorerie – La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie et les placements très liquides d'institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

Instruments financiers dérivés – Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition de la Société au risque de change et au risque de taux d'intérêt, généralement au moyen de contrats de change à terme et de swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés comprennent les instruments financiers dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers qui ne sont pas étroitement liés aux contrats hôtes.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme DFT, à moins qu'ils soient désignés comme instruments de couverture admissibles à la comptabilité de couverture (voir plus loin). Les fluctuations de la juste valeur d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, excluant les instruments financiers dérivés incorporés, sont comptabilisées dans le coût des ventes, ou dans les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

Les instruments financiers dérivés incorporés de la Société comprennent les options de rachat sur titres de dette à long terme ainsi que des instruments de change et d'autres instruments financiers dérivés qui ne sont pas étroitement liés à des contrats de vente ou d'achat. Les options de rachat sur titres de dette à long terme qui ne sont pas étroitement liées au contrat hôte sont évaluées à la juste valeur, et la valeur initiale est constatée à titre d'augmentation de la dette à long terme connexe et amortie par imputation à l'état du résultat selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des instruments de change qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture est comptabilisée dans le coût des ventes. Les variations ultérieures de la juste valeur des instruments financiers dérivés incorporés sont comptabilisées dans le coût des ventes ou les autres charges (revenus) ou les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

b) Instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Les instruments financiers peuvent être désignés, au moment de la comptabilisation initiale, comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils satisfont à l'un des critères suivants : i) l'instrument financier comprend un ou plusieurs instruments financiers dérivés incorporés qui, autrement, seraient comptabilisés séparément, ii) la désignation élimine ou réduit significativement une incohérence d'évaluation ou de comptabilisation qui, autrement, découlerait de l'évaluation d'actifs ou de passifs financiers ou de la comptabilisation des profits ou pertes sur ceux-ci selon des bases différentes ou iii) l'actif financier et le passif financier font partie d'un groupe d'actifs financiers, de passifs financiers ou les deux qui est géré et dont la performance est évaluée d'après la méthode de la juste valeur, conformément à une stratégie de gestion de risques ou de placement documentée. La Société a désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, les engagements de reprise et les incitatifs à la location, qui sont tous désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net d'après le critère iii) précité.

Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

c) Actifs financiers DAV

Les placements dans des titres sont habituellement classés comme DAV. Ils sont comptabilisés à la juste valeur si celle-ci peut être évaluée de façon fiable, et les profits et les pertes latents sont inclus dans les AERG, sauf les gains et les pertes de change sur les placements monétaires, comme des placements à revenu fixe qui sont comptabilisés en résultat. Les instruments de capitaux propres qui n'ont pas de prix coté sur un marché actif et dont la juste valeur ne peut être évaluée de manière fiable sont comptabilisés au coût.

Lorsqu'une diminution de la juste valeur d'un actif financier DAV a été comptabilisée dans les AERG et qu'il existe une indication objective de la dépréciation de cet actif, la perte cumulée égale à la différence entre le coût d'acquisition du placement et sa juste valeur actuelle, diminuée de toute perte de valeur sur cet actif financier préalablement comptabilisée en résultat net, est reclassée du cumul des AERG au résultat net. Les pertes de valeur comptabilisées en résultat net à l'égard des instruments financiers classés comme DAV peuvent être reprises, sauf dans le cas des placements en instruments de capitaux propres.

d) Prêts et créances

Les créances clients et autres débiteurs, l'encaisse affectée ainsi que certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, certaines créances sur contrats à long terme et d'autres actifs financiers sont classés comme prêts et créances. Les actifs financiers classés comme prêts et créances sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des pertes de valeur.

Les créances clients ainsi que les autres actifs financiers classés comme prêts et créances font l'objet d'une révision périodique pour moins-value et sont classés comme ayant subi une moins-value s'il existe des indications objectives d'une perte de valeur. Le montant de la perte est égal à la différence entre la valeur comptable de l'actif et la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs estimés, actualisée au taux d'intérêt effectif initial. Si le montant de la perte de valeur diminue au cours d'une période ultérieure et si cette diminution peut être objectivement liée à un événement survenant après la comptabilisation de la dépréciation, la perte de valeur comptabilisée précédemment est reprise.

e) Passifs financiers autres que DFT

Les fournisseurs et autres créditeurs, les emprunts à court terme, la dette à long terme, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et certains autres passifs financiers sont classés comme passifs financiers autres que DFT et sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Comptabilité de couverture

La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, à l'origine de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés de couverture contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

La Société documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des instruments financiers dérivés à des flux de trésorerie prévus ou à un actif ou à un passif particulier. La Société documente aussi formellement et évalue, à l'origine de la couverture et sur une base continue, si les instruments de couverture sont très efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts. Il existe trois stratégies de couverture permises.

Couvertures de juste valeur – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de la juste valeur à certains instruments financiers dérivés de taux d'intérêt et contrats de change à terme qui couvrent l'exposition au risque de variations de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés. Dans une relation de couverture de juste valeur, les gains ou pertes découlant de l'évaluation à la juste valeur d'instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés en résultat net, alors que les gains ou pertes découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts sont comptabilisés à titre d'ajustement de la valeur comptable des éléments couverts et en résultat net.

Couvertures de flux de trésorerie – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de flux de trésorerie aux contrats de change à terme et dérivés de taux d'intérêt conclus aux fins de couverture du risque de change sur les transactions prévues et des actifs et passifs comptabilisés. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque l'élément couvert influe sur le résultat net. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.

Couverture de placements nets dans des établissements à l'étranger – La Société désigne généralement certaines dettes à long terme comme couvertures de ses placements nets dans des établissements à l'étranger. La tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque les gains ou pertes de change correspondants découlant de la conversion des établissements à l'étranger sont comptabilisés en résultat net.

La tranche des gains ou des pertes sur l'instrument de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme ajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les gains et les pertes sur les dérivés non désignés dans une relation de couverture et les gains et les pertes liés à la tranche inefficace de couvertures efficaces sont comptabilisés dans le coût des ventes, ou dans les revenus de financement ou les charges de financement pour la composante intérêt des dérivés ou lorsque les dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

L'application de la comptabilité de couverture cesse prospectivement s'il est établi que l'instrument de couverture n'est plus efficace à titre de couverture, si l'instrument de couverture est résilié ou vendu, ou à la vente ou à la résiliation anticipée de l'élément couvert.

Contrats de location

Pour déterminer si un accord est, ou contient, un contrat de location, il convient de se fonder sur la substance de l'accord et d'apprécier si l'accord confère un droit d'utiliser l'actif. Si la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété sont transférés du locateur au locataire, les transactions de location sont comptabilisées à titre de contrats de location-financement. Tous les autres contrats de location sont comptabilisés à titre de contrats de location simple.

Lorsque la Société est le locataire – Les contrats de location d'actifs classés à titre de contrats de location-financement sont présentés dans les états de la situation financière consolidés selon leur nature. La composante intérêt des paiements au titre de la location est comptabilisée pendant toute la durée du contrat selon la méthode du taux d'intérêt effectif et est incluse dans les charges de financement. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location.

Lorsque la Société est le locateur – Les actifs faisant l'objet de contrats de location-financement, en particulier des avions commerciaux, sont initialement comptabilisés à un montant égal à l'investissement net dans le contrat de location et sont inclus dans les créances liées aux contrats de location – avions. Les revenus d'intérêt sont comptabilisés sur la durée des contrats de location applicables selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs qui font l'objet de contrats de location simple, principalement des avions régionaux d'occasion et des avions d'affaires d'occasion, sont inclus dans les immobilisations corporelles. Les revenus locatifs tirés des contrats de location simple sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du contrat de location et sont inclus dans les revenus.

Évaluation des stocks

Contrats à long terme – Les stocks de contrats à long terme comprennent les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent, de même que les marges estimatives connexes. Les avances et les facturations progressives reçues relatives au travail réalisé à l'égard des contrats à long terme sont déduites des stocks de contrats à long terme connexes. Les avances et les facturations progressives reçues en excédent des stocks de contrats à long terme connexes sont présentées à titre de passif.

Programmes aéronautiques et produits finis – Les travaux en cours des programmes aéronautiques, les matières premières, et les stocks de produits finis sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût est généralement déterminé au moyen de la méthode du coût unitaire, sauf le coût des stocks de pièces de rechange qui est calculé selon la méthode de la moyenne mobile. Le coût des stocks de produits fabriqués comprend tous les coûts directement attribuables au processus de fabrication, comme les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimatif dans le cours normal des affaires moins les coûts estimés pour l'achèvement et les frais de vente estimatifs, à l'exception des matières premières dont la valeur de réalisation nette est établie en fonction du coût de remplacement. La Société estime la valeur de réalisation nette en recourant à des évaluations externes et internes de la valeur des avions, y compris de l'information préparée à partir de données sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

Dépréciation de stocks – Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on détermine que le coût des stocks ne sera pas recouvrable. Lorsque les circonstances qui justifiaient précédemment de déprécier les stocks en dessous du coût n'existent plus ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de situation économique, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Les régimes d'avantages de retraite sont classés à titre de régimes à prestations définies ou de régimes à cotisations définies.

Régimes à prestations définies

Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite comptabilisé dans l'état de la situation financière consolidé correspond à la différence entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif du régime à la date de clôture. Lorsque la Société compte un excédent dans un régime à prestations définies, la valeur comptabilisée au titre des actifs des régimes est limitée au plafond de la valeur de l'actif, soit la valeur actuelle des avantages économiques disponibles sous forme de remboursement par le régime ou de diminution des cotisations futures au régime (le « test de plafonnement de la valeur de l'actif »). Un passif minimum est comptabilisé lorsqu'une exigence de financement minimal en vertu de la loi au titre des services passés dépasse les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursement du régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime. Une obligation implicite est comptabilisée comme une obligation au titre des régimes à prestations définies lorsqu'il n'y a pas d'autre solution réaliste que de verser les prestations au personnel. Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite tient compte de tout plafonnement de la valeur de l'actif, de tout passif minimum et de toute obligation implicite.

Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi pour chaque régime de manière actuarielle à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées et de la meilleure estimation par la direction de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, de l'espérance de vie, de l'inflation, des taux d'actualisation et du coût des soins de santé. Les actifs des régimes comprennent les actifs qui sont détenus par un fonds d'avantages du personnel à long terme ou les contrats d'assurance admissibles. Ces actifs sont évalués à la juste valeur à la date de clôture, laquelle est fondée sur les prix médians du marché publiés dans le cas de titres cotés. Les taux d'actualisation sont déterminés à chaque date de clôture en fonction des rendements des marchés à la fin de la période de présentation de l'information pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée du passif au titre des avantages de retraite connexe.

Les gains et pertes de réévaluation (y compris l'incidence du change) à l'égard des actifs des régimes et de l'obligation au titre des prestations définies et l'incidence de tout plafonnement de l'actif et de tout passif minimum sont comptabilisés directement dans les AERG de la période au cours de laquelle ils se produisent, et ils ne sont jamais reclassés en résultat net. Les coûts (les crédits) des services passés sont comptabilisés directement en résultat net au cours de la période où ils surviennent.

La charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite est incluse dans les revenus de financement ou les charges de financement. Les autres composantes du coût des avantages de retraite sont soit capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction, soit comptabilisées directement en résultat. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Régimes à cotisations définies

Les cotisations aux régimes à cotisations définies sont comptabilisées en résultat net à mesure qu'elles sont versées ou capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Autres avantages à long terme – La méthode comptable est semblable à la méthode utilisée pour les régimes à prestations définies, sauf que tous les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat. Les autres avantages à long terme sont inclus dans les autres passifs.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur. Le coût d'un élément des immobilisations corporelles comprend son prix d'achat ou son coût de fabrication, ses coûts d'emprunt ainsi que tous les autres coûts engagés en vue d'amener l'actif à l'endroit et dans l'état où il se trouve. Si le coût de certaines composantes d'un élément des immobilisations corporelles est important par rapport au coût total de l'élément, le coût total est réparti entre les diverses composantes, qui sont par la suite amorties séparément sur la durée de vie utile de chaque composante. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur une base linéaire sur les durées de vie utile suivantes :

Bâtiments	De 5 à 75 ans
Matériel	De 2 à 15 ans
Autres	De 3 à 20 ans

Le mode d'amortissement et les durées de vie utile sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les variations sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements et les dépréciations sont comptabilisées dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration ou les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent, ou dans les éléments spéciaux. L'amortissement des actifs en construction commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé.

Si une pièce importante est remplacée ou si une inspection ou une remise à neuf majeure est réalisée, son coût est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle si les critères de comptabilisation sont satisfaits, et la valeur comptable de la pièce remplacée ou de l'inspection ou de la remise à neuf précédente est décomptabilisée. Tous les autres coûts de réparation et d'entretien sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles générées en interne comprennent les coûts de développement (essentiellement les coûts de conception des prototypes d'avions et de leur mise à l'essai) et les logiciels d'application développés ou modifiés en interne. Ces coûts sont capitalisés lorsque certains critères de report sont remplis, comme l'établissement de la faisabilité technique. Les coûts des immobilisations incorporelles générées en interne comprennent le coût des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les coûts d'emprunt, et excluent les coûts qui n'étaient pas nécessaires pour créer l'actif, comme les inefficacités constatées.

Le coût des immobilisations incorporelles acquises comprend le coût des activités de développement effectuées par les fournisseurs dont la Société contrôle l'extrant sous-jacent découlant de l'utilisation de la technologie, ainsi que le coût lié aux licences, aux brevets et aux marques de commerce acquis en externe.

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur et comprennent le goodwill, l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que les autres immobilisations incorporelles, comme les licences, les brevets et les marques de commerce. Les autres immobilisations incorporelles sont incluses dans les autres actifs.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques commence à la date d'achèvement du premier avion du programme. L'amortissement des autres immobilisations incorporelles commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé. La dotation aux amortissements est comptabilisée comme suit :

	Mode	Durée de vie utile estimée
Outillage des programmes aéronautiques	Unités de production	Nombre prévu d'avions qui seront produits ⁽¹⁾
Autres immobilisations incorporelles		
Licences, brevets et marques de commerce	Linéaire	De 3 à 20 ans
Autres	Linéaire	De 3 à 5 ans

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2017, le nombre restant d'unités permettant d'amortir entièrement l'outillage des programmes aéronautiques, outre l'outillage des programmes aéronautiques en développement, devrait être produit sur les 13 prochaines années.

Les modes d'amortissement et les durées de vie utile estimées sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les modifications sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements est comptabilisée dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction des actifs sous-jacents.

Outre le goodwill, la Société n'a pas d'immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Le goodwill représente l'excédent du prix d'achat sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis dans un achat d'entreprise. Après la comptabilisation initiale, le goodwill est évalué au coût, diminué de toute dépréciation cumulée.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt sont les intérêts sur la dette à long terme et les autres coûts que la Société engage dans le cadre d'un emprunt de fonds. Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont capitalisés comme composante du coût de l'actif et sont déduits de la charge de financement à laquelle ils se rapportent. La Société suspend la capitalisation des coûts d'emprunt pendant de longues périodes où elle suspend le développement d'un actif qualifié. Tous les autres coûts d'emprunt sont passés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés.

Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles

La Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une immobilisation corporelle ou incorporelle peut s'être dépréciée. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif pris individuellement lorsque c'est possible.

Si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs, l'actif fait l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La plupart des actifs non financiers de la Société font l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

- La juste valeur diminuée des coûts de la vente est le montant que peut obtenir la Société à la vente d'un actif lors d'une transaction dans des conditions de concurrence normale entre des parties bien informées et consentantes, diminué des coûts de sortie. S'il n'existe pas d'accord de vente irrévocable ou de marché actif pour l'actif, la juste valeur est évaluée au moyen de modèles d'évaluation appropriés selon la nature de l'actif ou de l'UGT, comme les modèles de la valeur actualisée des flux de trésorerie.
- La valeur d'utilité est calculée d'après les flux de trésorerie estimés nets et d'après des projections détaillées, généralement sur une période de cinq ans, les projections des années ultérieures étant extrapolées au moyen d'un taux de croissance hypothétique. Les flux de trésorerie estimés nets sont actualisés à leur valeur actuelle au moyen d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT.

Si la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT connexe, l'actif connexe est déprécié à sa valeur recouvrable et une perte de valeur est comptabilisée en résultat net.

Dans le cas des immobilisations corporelles et incorporelles autres que le goodwill, la Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une perte de valeur comptabilisée antérieurement puisse ne plus exister ou avoir diminué. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures doit être reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. Une reprise de perte de valeur reflète une augmentation du potentiel de service estimé d'un actif. La perte de

valeur qui peut être reprise ne doit pas être supérieure à la valeur comptable de l'actif qui aurait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT au cours d'exercices antérieurs. Cette reprise est comptabilisée au poste du résultat dans lequel la perte de valeur initiale a été comptabilisée.

Les immobilisations incorporelles qui ne sont pas encore prêtes à être utilisées et le goodwill font l'objet d'un test de dépréciation annuellement, ou plus souvent si des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif ou l'UGT pourrait avoir subi une perte de valeur. Les pertes de valeur relatives au goodwill ne peuvent être reprises au cours de périodes ultérieures.

Provisions

Les provisions sont comptabilisées lorsque la Société a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources soit nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable. Ces passifs sont présentés à titre de provisions si leur échéance ou leur montant est incertain. Les provisions sont évaluées à leur valeur actuelle.

Garanties de produits – Une provision pour le coût des garanties est constituée dans le coût des ventes lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. La composante intérêt associée aux garanties de produits, le cas échéant, est comptabilisée à titre de charge de financement. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et en service et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de la Société. Les demandes de remboursement auprès de tiers sont comptabilisées s'il est quasiment certain que le remboursement sera effectué. Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur la structure des avions et sur les bogies qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle – Les garanties de crédit et de valeur résiduelle liées à la vente d'avions sont comptabilisées au montant que la Société s'attend à payer en vertu de ces garanties lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. Après la comptabilisation initiale, les variations de la valeur de ces garanties sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations.

Les garanties de valeur résiduelle procurent, sous forme de paiements limités contractuellement, aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement.

Provisions pour restructuration – Les provisions pour restructuration ne sont comptabilisées que lorsque la Société a une obligation réelle ou implicite. La Société a une obligation implicite lorsqu'un plan formalisé et détaillé précise les activités ou la partie des activités visées, l'emplacement et le nombre d'employés touchés, l'estimation détaillée des coûts connexes et le calendrier approprié. En outre, les employés ou les groupements de travailleurs touchés doivent avoir été informés des principales modalités des plans.

Contrats déficitaires – Pour les contrats autres que les contrats à long terme conclus avec des clients, s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat, une provision pour contrat déficitaire est comptabilisée dans le coût des ventes, sauf la composante intérêt, qui est comptabilisée dans les charges de financement. Les coûts inévitables comprennent les dépassements de coûts anticipés ainsi que les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques, et ne tiennent pas compte de la répartition de certains coûts indirects qui sont inclus dans le coût des stocks, comme l'amortissement. Les provisions pour contrats déficitaires sont évaluées au moindre du coût prévu pour satisfaire aux conditions du contrat et du coût prévu pour résilier le contrat.

Prestations de cessation d'emploi – Les prestations de cessation d'emploi sont en général versées lorsque l'emploi prend fin avant l'âge normal de départ à la retraite ou si un employé accepte de partir volontairement en échange de ces prestations. La Société comptabilise les prestations de cessation d'emploi lorsqu'elle s'est manifestement engagée, au moyen d'un plan formalisé et détaillé sans possibilité réelle de se rétracter, à mettre fin à l'emploi d'employés actuels.

Dépenses environnementales – Une provision pour dépenses environnementales est comptabilisée lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les obligations légales liées à la mise hors service d'immobilisations et les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite, sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont passées en charges et incluses dans le coût des ventes.

Litiges – Une provision pour litiges est comptabilisée en cas de poursuites, d'enquêtes gouvernementales ou d'une procédure lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable.

Paiements fondés sur des actions

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en instruments de capitaux propres – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglées en instruments de capitaux propres sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution. La valeur de la rémunération liée aux UAR, aux UAD et aux UAI est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, les UAD et les UAI dont les droits devraient être acquis. La valeur de la rémunération liée aux régimes d'options d'achat d'actions est déterminée à l'aide d'un modèle d'établissement du prix des options de Black et Scholes. L'incidence de toute variation du nombre d'options, d'UAR, d'UAD et d'UAI pour lesquelles il est prévu que les droits y rattachés seront acquis est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée. La charge de rémunération est comptabilisée sur une base linéaire sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport. Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit du capital social.

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en trésorerie sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution et leur passif correspondant est comptabilisé. Jusqu'à ce que le passif soit réglé, la juste valeur du passif est réévaluée chaque date de clôture et à la date de règlement, toute variation de la juste valeur étant comptabilisée en résultat net. Un nombre limité d'UAR, d'UAD et d'UAI constituent des transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie et dont la valeur de la rémunération est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, UAD et UAI dont les droits devraient être acquis.

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés – Les contributions de la Société au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont évaluées au coût et comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés. La charge de rémunération est comptabilisée à la date de la cotisation de l'employé.

3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

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

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

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

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

L'IFRS 9 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018. L'analyse de la Société n'a pas permis de déceler des écarts importants résultant de l'adoption de cette norme.

Comptabilisation des revenus

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

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

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

En vertu de l'IAS 11, les revenus estimatifs à l'achèvement comprennent les options prévues des clients visant des trains supplémentaires s'il est probable que le client exercera les options et que le montant peut être évalué de manière fiable. En vertu de l'IFRS 15, les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de trains supplémentaires. Ce changement se traduira par le report de revenus et de marge jusqu'à ce que le client exerce son option. Ce changement devrait donner lieu à une réduction des capitaux propres à la transition d'environ 635 millions \$ (631 millions \$ après impôts).

En vertu de l'IAS 11, les contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix, sont comptabilisées dans les revenus estimés à l'achèvement lorsque le montant est considéré comme probable et qu'il peut être évalué de manière fiable. L'IFRS 15 introduit une notion de limitation à l'égard de la comptabilisation de la contrepartie variable, selon laquelle les montants peuvent être inclus dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés. Par suite de l'introduction de cette limitation, le prix de transaction tiendra compte de l'incidence de l'indexation de prix à l'égard de certains indices à une date ultérieure. Il en résultera un report de revenus et de marge, qui devrait entraîner une réduction des capitaux propres à la transition d'environ 85 millions \$ (84 millions \$ après impôts).

Pour les secteurs aéronautiques, les revenus tirés de la vente d'avions continueront d'être comptabilisés lorsque l'avion aura été livré.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. Lorsque la nouvelle norme sur les revenus sera adoptée, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients devront être établies selon cette même politique qui s'applique à la définition des coûts inévitables pour satisfaire aux conditions du contrat. Conformément à l'une des deux approches considérées comme raisonnables par l'IFRS Interpretations Committee dans sa décision provisoire du 13 juin 2017, la Société définira les coûts inévitables comme les coûts qu'elle ne peut éviter du fait de la conclusion du contrat (ces coûts comprendraient par exemple la répartition des coûts indirects si ceux-ci étaient engagés dans le cadre d'activités nécessaires à l'exécution du contrat). Cette approche, actuellement utilisée pour les contrats à long terme, représentera un changement de méthode comptable pour les autres contrats des secteurs aéronautiques et fera augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires, réduisant ainsi les charges ultérieures relatives à la valeur de réalisation nette des stocks. Ce changement de méthode devrait se traduire par une réduction des capitaux propres à la transition d'environ 150 millions \$ (160 millions \$ après impôts).

La Société devra comptabiliser une composante de financement importante à l'égard des commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement. La plupart des contrats de la Société ne comportent pas de composante de financement importante. Toutefois, une composante de financement devra être comptabilisée séparément à l'égard de plusieurs commandes dans le secteur Avions d'affaires lorsque des avances ont été reçues bien avant la livraison prévue. Par conséquent, la charge d'intérêt sera comptabilisée sur la durée des avances et le prix de transaction sera augmenté d'un montant correspondant. Ce changement devrait entraîner une diminution des capitaux propres à la transition d'environ 25 millions \$ avant et après impôts.

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

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

Selon notre analyse préliminaire, les changements de méthodes comptables devraient donner lieu à une réduction globale des capitaux propres d'environ 900 millions \$ après impôts au 1er janvier 2017.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017, les changements de méthodes comptables devraient donner lieu à une augmentation des revenus et du RAI consolidés de respectivement environ 70 millions \$ et 115 millions \$. Les répercussions de ces changements découlent principalement d'une augmentation attendue des revenus et du RAI de Transport d'environ 85 millions \$ en raison de l'exercice des options par les clients et du moment de la comptabilisation de l'indexation des prix des contrats à long terme.

La Société est en train de compléter l'incidence de la nouvelle norme sur ses états financiers consolidés pour le quatrième trimestre de l'exercice 2017.

Contrats de location

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

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

Impôts sur le résultat

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

L'IFRIC 23 s'appliquera à compter de l'exercice de la société ouvert le 1^{er} janvier 2019, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS

L'application des méthodes comptables de la Société exige que la direction utilise des estimations et des jugements qui peuvent avoir une incidence importante sur les revenus, les charges, le résultat global, les actifs et les passifs comptabilisés et les informations figurant dans les états financiers consolidés. Les estimations et les jugements sont importants lorsque :

- l'issue est très incertaine au moment où les estimations et les jugements sont faits; et
- des estimations ou des jugements différents ayant une incidence notable sur les états financiers consolidés pouvaient raisonnablement avoir été utilisés.

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

Le budget et le plan stratégique de la direction couvrent une période de cinq ans et représentent des informations fondamentales utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires pour préparer les informations financières. La direction prépare annuellement un budget et un plan stratégique couvrant une période de cinq ans, selon un processus en vertu duquel un budget détaillé de un an et un plan stratégique de quatre ans sont préparés par chaque secteur isolable, puis consolidés. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur des contrats et des commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le

conseil d'administration. La direction utilise le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour estimer les résultats prévus des périodes ultérieures. La direction assure ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel constituent un élément déclencheur qui amène à évaluer s'il faut réviser certaines des estimations utilisées pour préparer les informations financières.

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

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

Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des options prévues pour des actifs supplémentaires, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. Lorsqu'il est probable que les revenus seront ajustés et que le montant peut être évalué de manière fiable, ces ajustements sont comptabilisés dans les revenus estimés à l'achèvement.

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

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

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de Transport d'environ 84 millions \$ pour l'exercice 2017.

Actifs détenus en vue de la vente – Le 16 octobre 2017, la Société a conclu un accord avec Airbus SE (Airbus) aux termes duquel cette dernière acquerra 50,01 % de SCACS, l'entité chargée de fabriquer et commercialiser les avions C Series. Airbus fournira son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à SCACS. À la clôture de la transaction, étant donné que Bombardier ne contrôlera plus SCACS, la transaction sera comptabilisée comme une cession de SCACS en échange d'une participation dans le nouveau partenariat. À la date de la transaction, la participation de la Société dans le nouveau partenariat sera évaluée à la juste valeur fondée sur les flux de trésorerie prévus devant être générés par le partenariat. Par la suite, l'investissement de la Société sera comptabilisé selon la méthode de la mise en équivalence. La réalisation de la transaction est prévue en 2018, sous réserve de l'approbation des organismes de réglementation, ainsi que des autres conditions habituelles de clôture.

Dans les états financiers consolidés, les actifs nets de SCACS sont classés comme un groupe destiné à être cédé qui est détenu en vue de la vente, car la direction est d'avis que la clôture de la transaction est hautement probable (par ex., l'accord a été signé et la transaction devrait être réalisée en 2018).

À titre d'actif détenu en vue de la vente, le groupe de SCACS devant être cédé est évalué au moindre du coût et de la juste valeur diminuée des coûts de la vente. Les immobilisations corporelles et incorporelles ne sont pas dépréciées ou amorties une fois classées comme détenues en vue de la vente. Au quatrième trimestre de 2017, la juste valeur diminuée des coûts de la vente de SCACS a été estimée selon la participation de la Société dans les flux de trésorerie actualisés du partenariat après la réalisation de la transaction. La méthode de dépréciation de la Société décrite dans la section de l'outillage des programmes aéronautiques ci-après a été utilisée pour déterminer les flux de trésorerie actualisés. Du jugement a été appliqué pour prendre en compte les synergies potentielles tirées de l'expertise d'Airbus en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle dans les flux de trésorerie actualisés. Selon cette évaluation, la Société ne prévoit pas de perte sur la transaction et, par conséquent, le groupe destiné à être cédé est évalué au coût.

Voir la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails.

Outillage des programmes aéronautiques – L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé aux fins du test de dépréciation reposent sur des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et la part prévue de la Société de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, la direction exerce son jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme. Le coût estimatif des mises à niveau potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents. Les flux de trésorerie futurs prévus comprennent également les flux de trésorerie découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente ainsi que les économies de coûts prévues grâce à la réalisation de synergies du point de vue d'un intervenant sur le marché. Les données utilisées dans le modèle des flux de trésorerie actualisés sont des données de Niveau 3 (qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables).

Les valeurs recouvrables des actifs aéronautiques ou UGT sont fondées sur la juste valeur moins les coûts de sortie. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2017. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. L'estimation de la juste valeur moins les coûts de sortie a été établie d'après des flux de trésorerie futurs prévus. Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs, des conditions générales du marché, des taux de change et des prévisions à long terme des taux d'imposition applicables et d'un taux d'actualisation après impôts de 10 % d'après le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou d'après un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique.

Comme il faut soumettre les programmes d'avions en développement à un test de dépréciation annuel, une évaluation a été effectuée à l'égard du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, et la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Étant donné que le programme d'avions *C Series* a été mis en service récemment et qu'une charge de dépréciation importante a été comptabilisée en 2015, une nouvelle évaluation a été effectuée au cours de l'exercice, et la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Analyse de sensibilité

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

Une baisse de 10 % des rentrées de trésorerie nettes futures prévues pour le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* et le programme d'avions *C Series*, répartie également sur les périodes futures, n'aurait entraîné aucune charge de dépréciation pour l'exercice 2017.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer les tests de dépréciation n'aurait entraîné aucune dépréciation pour l'exercice 2017 pour le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* et le programme d'avions *C Series*.

Goodwill – La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Au cours du quatrième trimestre de 2017, la Société a effectué un test de dépréciation annuel du goodwill de Transport et n'a constaté aucune perte de valeur. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs étaient fondés sur le budget et le plan stratégique pour les cinq premières années, et un taux de croissance de 1 % a été appliqué pour établir une valeur finale au-delà de la période initiale de cinq ans. Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé du modèle des flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré représentatif du capital. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable pour l'exercice 2017 était de 8,5 %. Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait pas entraîné de charge de dépréciation au cours de 2017.

Évaluation des actifs d'impôt différé – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Voir la Note 12 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

Impôts éventuels – Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité des relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre les résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs de la charge ou du recouvrement d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. La Société constitue des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où elle exerce ses activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience acquise lors des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale pertinente. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile de chaque entité juridique.

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

Analyse de sensibilité

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

En supposant une diminution de 10 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions commerciaux au 31 décembre 2017, le RAI d'Avions commerciaux pour 2017 aurait subi une incidence négative de 24 millions \$.

En supposant une augmentation de 10 % de la probabilité que les garanties de la valeur résiduelle soient exercées à l'échéance des arrangements de financement au 31 décembre 2017, le RAI d'Avions commerciaux pour 2017 aurait subi une incidence négative de 41 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2017, le RAI d'Avions commerciaux pour 2017 aurait subi une incidence négative de 12 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2017, le RAI d'Avions commerciaux pour 2017 aurait subi une incidence positive de 9 millions \$.

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

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et des autres avantages de retraite de la Société au Canada est établi en élaborant une courbe de rendement selon trois fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart de rendement basé sur la durée est extrapolé entre un écart de base et un écart à long terme. L'écart de base est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. L'écart à long terme est établi comme étant l'écart requis au point de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans de sorte que l'excédent de l'écart moyen des obligations de société cotées AA sur celui des obligations provinciales cotées AA soit égal à l'écart extrapolé établi en appliquant à l'écart de base le ratio des écarts observés entre les obligations de sociétés cotées A et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans au-delà de la fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. Pour les échéances dont le terme est plus long que celui de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans, l'écart devrait rester constant à long terme.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au R.-U., telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et autres avantages de retraite de la Société au R.-U. est établi en élaborant une courbe de rendement hypothétique. La courbe de rendement hypothétique est déterminée à partir de l'information sur les courbes de rendement d'obligations de Sterling de sociétés cotées AA ou de qualité équivalente. Les rendements cibles sont déterminés à partir d'obligations selon une fourchette d'échéances, et une courbe est ajustée à ces cibles. Les cours au comptant (les rendements d'obligations à coupon zéro) sont déterminés à partir de la courbe de rendement et utilisés pour actualiser les versements de montants de prestations relatifs à chaque exercice futur. Étant donné que les obligations de sociétés ne sont en général pas disponibles à très longue échéance, une hypothèse est formulée selon laquelle les cours au comptant restent inchangés au-delà de la durée du point cible des données le plus long. La durée du point cible des données le plus long était de 22 ans au 31 décembre 2017.

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

Voir la Note 22 – Avantages de retraite, pour plus de détails à l'égard des hypothèses utilisées et de l'analyse de sensibilité aux modifications apportées aux hypothèses actuarielles cruciales.

Provision pour contrats déficitaires – Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes, autres que des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus et des contrats de services dont les revenus sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux, seront supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat. Il faut faire preuve de jugement pour déterminer quels coûts sont considérés comme inévitables, et le calcul des coûts inévitables exige des estimations des coûts futurs prévus, y compris les réductions de coûts futurs prévues liées aux améliorations de la performance et aux initiatives de transformation. Les coûts inévitables excluent la répartition de certains coûts indirects qui sont inclus dans le coût des stocks, comme l'amortissement. Comme les premières unités en production d'un nouveau programme d'avions engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement, les estimations de coûts dépendent également des calendriers des livraisons prévues. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

Composantes capitaux propres et passif dérivé de la Caisse – Les actions convertibles émises à la Caisse ne comportent aucune obligation pour la Société de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Il a fallu faire preuve de jugement pour conclure que l'investissement de la Caisse en actions convertibles dans BT Holdco est considéré comme un instrument hybride qui comporte une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco, plutôt qu'un instrument considéré dans son ensemble comme un passif. La Société présente les actions convertibles à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et la composante dérivée à titre de passif.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante, la juste valeur du passif dérivé étant établie en premier lieu et le montant résiduel étant affecté à la composante capitaux propres. La composante passif est réévaluée tous les trimestres à l'aide de la meilleure estimation de la Société de la valeur actuelle du montant du règlement. La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques pour estimer la juste valeur de l'option de conversion incorporée aux actions convertibles de BT Holdco. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la différence de valeur actuelle entre : le cumul de la préférence en matière de liquidation des actions convertibles d'après le droit à un rendement minimum, et la juste valeur des actions ordinaires, en supposant leur conversion. Cette valeur dépend de l'atteinte par Transport des mesures incitatives liées à la performance convenues avec la Caisse, du moment d'exercice des droits de conversion et du taux de conversion applicable. Le modèle de simulation génère plusieurs scénarios de rendement du secteur Transport sur la durée prévue de l'option, en utilisant la meilleure estimation des résultats prévus de Transport sur la durée résiduelle de l'instrument et un écart-type dérivé des résultats historiques. La juste valeur des actions, en supposant leur conversion, est calculée en utilisant un multiple du RAI qui est basé sur les données du marché, pour établir la valeur de l'organisation. Le taux d'actualisation utilisé est aussi déterminé en utilisant les données du marché. La Société utilise des hypothèses internes pour déterminer la durée de l'instrument et le rendement futur du secteur Transport, dérivées du budget et du plan stratégique.

Voir la Note 35 – Juste valeur des instruments financiers, pour une analyse de sensibilité de la variabilité de la juste valeur de l'option de conversion par suite d'un changement raisonnablement probable de la performance future prévue de Transport.

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

La Société fait également preuve de jugement pour déterminer si les droits détenus par la participation ne donnant pas le contrôle, comme les droits de la Caisse à l'égard de Transport et les droits d'Investissement Québec à l'égard de SCACS, sont des droits de protection plutôt que des droits fondamentaux. La Société réévalue la détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle ont fait l'objet de modifications.

5. INFORMATION SECTORIELLE

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

Avions d'affaires

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

Avions commerciaux

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

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

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

Siège social et élimination

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

L'information sectorielle est préparée selon les méthodes comptables décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables.

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, à l'exception des contrats intersectoriels liés à des activités de conception et d'ingénierie. Aérostructures et Services d'ingénierie ne comptabilise pas les revenus et les coûts liés à des activités de conception et d'ingénierie relatives à des contrats intersectoriels, à l'exception de ceux du programme d'avions *C Series*, dont les profits et les pertes sont comptabilisés selon la méthode de l'achèvement des travaux.

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 pour les exercices :

						2017
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	8 519 \$	4 913 \$	2 382 \$	398 \$	6 \$	16 218 \$
Revenus intersectoriels	6	48	—	1 172	(1 226)	—
Total des revenus	8 525	4 961	2 382	1 570	(1 220)	16 218
RAI avant éléments spéciaux						
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	712	416	(377)	157	(236)	672
RAI	417 \$	391 \$	(385) \$	150 \$	(327) \$	246
Charges de financement						778
Revenus de financement						(56)
RAI						(476)
Impôts sur le résultat						77
Résultat net						(553) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	121 \$	61 \$	42 \$	4 \$	12 \$	240 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	123 \$	1 075 \$	107 \$	22 \$	(10) \$	1 317 \$
Amortissement	98 \$	97 \$	67 \$	50 \$	2 \$	314 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽⁴⁾	38 \$	— \$	— \$	— \$	8 \$	46 \$
Charges de dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽⁵⁾	— \$	— \$	5 \$	— \$	— \$	5 \$
						2016
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	7 567 \$	5 718 \$	2 617 \$	430 \$	7 \$	16 339 \$
Revenus intersectoriels	7	23	—	1 119	(1 149)	—
Total des revenus	7 574	5 741	2 617	1 549	(1 142)	16 339
RAI avant éléments spéciaux						
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	560	369	(417)	124	(209)	427
RAI	396 \$	477 \$	(903) \$	128 \$	(156) \$	(58)
Charges de financement						819
Revenus de financement						(70)
RAI						(807)
Impôts sur le résultat						174
Résultat net						(981) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	103 \$	126 \$	28 \$	8 \$	22 \$	287 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	116 \$	721 \$	392 \$	20 \$	(48) \$	1 201 \$
Amortissement	97 \$	159 \$	64 \$	51 \$	— \$	371 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽⁴⁾	10 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	10 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 6 – Recherche et développement, pour plus de détails.

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

⁽⁴⁾ Voir la Note 20 – Immobilisations corporelles, pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles, pour plus de détails.

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

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Actifs			
Total des actifs	25 006 \$	22 826 \$	22 903 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 057	3 384	2 720
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	60	41	56
Impôts sur le résultat différés	603	705	761
Actifs sectoriels	21 286	18 696	19 366
Passifs			
Total des passifs	28 738	26 315	26 957
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	139	141	154
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	190	222	224
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	9 218	8 769	8 979
Passifs sectoriels	19 191 \$	17 183 \$	17 600 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	(315) \$	(33) \$	354 \$
Avions d'affaires	2 256 \$	1 448 \$	395 \$
Avions commerciaux	453 \$	434 \$	467 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	338 \$	142 \$	434 \$
Siège social et élimination	(637) \$	(478) \$	116 \$

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

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

Les revenus et les immobilisations corporelles et incorporelles de la Société, attribués aux pays, se présentent comme suit :

	Revenus pour les exercices ⁽¹⁾		Immobilisations corporelles et incorporelles aux ⁽²⁾		
	2017	2016	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Amérique du Nord					
États-Unis	3 912 \$	4 782 \$	258 \$	262 \$	300 \$
Canada	1 630	1 342	4 077	5 977	4 009
Mexique	70	114	38	37	36
	5 612	6 238	4 373	6 276	4 345
Europe					
Allemagne	1 640	1 613	1 048	938	983
Royaume-Uni	1 498	1 340	807	773	1 667
France	1 089	1 219	35	31	36
Suisse	871	522	379	358	368
Autres	2 373	2 694	717	635	645
	7 471	7 388	2 986	2 735	3 699
Asie-Pacifique					
Chine	457	442	3	4	6
Australie	607	516	23	23	24
Inde	285	154	23	22	21
Autres	857	547	3	3	4
	2 206	1 659	52	52	55
Autres					
Russie	86	255	3	2	1
Autres	843	799	25	25	28
	929	1 054	28	27	29
	16 218 \$	16 339 \$	7 439 \$	9 090 \$	8 128 \$

⁽¹⁾ Attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

⁽²⁾ Les immobilisations corporelles et incorporelles, sauf le goodwill, sont attribuées aux pays d'après l'emplacement des actifs. Le goodwill est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'achat connexe.

6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	2017	2016
Coûts de R et D	1 235 \$	1 486 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(1 082)	(1 345)
	153	141
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	87	146
	240 \$	287 \$

7. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) se présentaient comme suit pour les exercices :

	2017	2016
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	42 \$	29 \$
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(38)	(19)
Dépréciation des immobilisations incorporelles et corporelles ⁽²⁾	7	—
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	2	(6)
Autres	(2)	(8)
	11 \$	(4) \$

⁽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⁾ Exclut celles présentées dans les éléments spéciaux.

8. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit pour les exercices :

	2017	2016
Charges de restructuration ⁽¹⁾	285 \$	215 \$
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts ⁽²⁾	91	—
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques ⁽³⁾	43	—
Renégociation d'une entente commerciale ⁽⁴⁾	35	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁵⁾	(28)	(59)
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁶⁾	23	86
Litige fiscal ⁽⁷⁾	11	40
Provision pour contrats déficitaires – Programme d'avions <i>C Series</i> ⁽⁸⁾	—	492
Obligation au titre des avantages de retraite ⁽⁹⁾	—	(139)
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport ⁽¹⁰⁾	—	(38)
Coûts de transaction ⁽¹¹⁾	—	8
Incidences fiscales des éléments spéciaux	(15)	(20)
	445 \$	585 \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	426 \$	485 \$
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁶⁾	23	86
Charges de financement – Charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽⁷⁾	11	26
Charges de financement – Coûts de transaction ⁽¹¹⁾	—	8
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux	(15)	(20)
	445 \$	585 \$

- Pour l'exercice 2017, représente des indemnités de départ de 253 millions \$, compensées en partie par des gains de compression de 6 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 38 millions \$, ces éléments étant tous liés aux mesures de restructuration annoncées antérieurement. Pour l'exercice 2016, représente des indemnités de départ de 227 millions \$, compensées en partie par des gains de compression de 22 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 10 millions \$ toutes liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
- À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une dépréciation des stocks de 22 millions \$, des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 6 millions \$ et une provision pour pertes relatives au contrat de 63 millions \$ pour l'exercice 2017. *Primove* offre des solutions de mobilité électrique pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route.
- Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 43 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2017 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport.
- Une provision a été constituée pour l'exercice 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.
- Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 28 millions \$ pour l'exercice 2017 (59 millions \$ pour l'exercice 2016). La diminution des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.
- Pour l'exercice 2017, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 600 millions \$ échéant en 2019. Pour l'exercice 2016, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 650 millions \$ et 750 millions \$ échéant en 2018.
- Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.
- Pour l'exercice 2016, représente une provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series*.
- Pour l'exercice 2016, la Société avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que la Société ne prévoyait pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à sa pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 139 millions \$ a été reprise.
- Pour l'exercice 2016, représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille afin de faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.
- Pour l'exercice 2016, représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

9. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	2017	2016
Charges de financement		
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	102 \$	80 \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	78	66
Désactualisation d'autres passifs financiers	59	59
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	23	86
Désactualisation des provisions	20	13
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	17	24
Litige fiscal ⁽³⁾	11	26
Coûts de transaction ⁽⁴⁾	—	8
Autres	103	82
	413	444
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	365	375
	778 \$⁽⁵⁾	819 \$⁽⁵⁾
Revenus de financement		
Variation des taux d'actualisation des provisions	(7) \$	(17) \$
Autres	(18)	(21)
	(25)	(38)
Revenu tiré des placements dans des titres	(13)	(11)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(11)	(13)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(7)	(8)
	(31)	(32)
	(56) \$⁽⁶⁾	(70) \$⁽⁶⁾

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

⁽²⁾ Pour l'exercice 2017, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 600 millions \$ échéant en 2019, qui a été comptabilisée comme un élément spécial (un montant de 86 millions \$ représente la perte liée au rachat des billets de premier rang de 650 millions \$ et 750 millions \$ échéant en 2018 qui a été comptabilisée comme un élément spécial pour l'exercice 2016).

⁽³⁾ Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Dont un montant de 453 millions \$ représente la charge d'intérêt calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme autres que DFT pour l'exercice 2017 (446 millions \$ pour l'exercice 2016).

⁽⁶⁾ Dont un montant de 7 millions \$ représente les revenus d'intérêt calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme Prêts et créances pour l'exercice 2017 (23 millions \$ pour l'exercice 2016).

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 183 millions \$ pour l'exercice 2017, selon un taux moyen de capitalisation de 6,16 % (122 millions \$, selon un taux moyen de capitalisation de 5,48 % pour l'exercice 2016). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

10. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

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

	31 décembre 2017	31 décembre 2016
Actifs courants	5 255 \$	3 885 \$
Actifs non courants	4 327	3 824
Total des actifs	9 582 \$	7 709 \$
Passifs courants	7 060 \$	5 413 \$
Passifs non courants	1 656	1 440
Total des passifs	8 716 \$	6 853 \$
Actifs nets	866 \$	856 \$

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

	2017	2016
Revenus	8 525 \$	7 574 \$
Résultat net	(57) \$	9 \$
Résultat global	123 \$	(392) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	857 \$	666 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(133) \$	(80) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(290) \$ ⁽¹⁾	(322) \$

⁽¹⁾ Comprend 282 millions \$ (250 millions €) de dividendes versés pour l'exercice 2017.

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

	BT Holdco
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	— \$
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	1 281
Droit à un rendement minimum	146
AERG	(80)
Dividendes	(73)
Solde au 31 décembre 2016	1 274
Droit à un rendement minimum	171
AERG	180
Dividendes	(77)
Solde au 31 décembre 2017	1 548 \$

Investissement de la Caisse dans BT Holdco

Le 11 février 2016, Bombardier a conclu la vente, à la Caisse, d'une participation dans la société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, nommément Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (BT Holdco), en contrepartie d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. En vertu des modalités de cet investissement, Bombardier Inc. a vendu des actions avec droit de vote à la Caisse, lesquelles seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

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

Dispositions principales de l'investissement

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

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

Mesures incitatives liées à la performance

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

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

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

Les solides résultats de Transport en 2017 ont dépassé les objectifs de performance sous-tendant l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Par conséquent, pour la période de douze mois ouverte à compter du 12 février 2018, le pourcentage de la participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, sera réduit de 2,5 %, passant de 30 % à 27,5 % et le taux du droit à un rendement préférentiel en matière de liquidation de ses actions sera réduit, passant de 9,5 % à 7,5 % pour cette période. Tout dividende versé par BT Holdco à ses actionnaires pendant cette période sera distribué en fonction du pourcentage de la participation de chaque actionnaire, à la conversion, soit 72,5 % pour Bombardier et 27,5 % pour la Caisse. Ces ajustements entreront en vigueur une fois que les états financiers consolidés audités de BT Holdco seront dûment approuvés par son conseil d'administration.

Droits des actionnaires et sortie

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

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

En tout temps, à compter du 11 février 2021, à condition que Bombardier n'ait pas exercé son droit de rachat de l'investissement de la Caisse auparavant, la Caisse aura le droit d'exiger que BT Holdco réalise un premier appel public à l'épargne (PAPE) visant le placement secondaire ou la vente de la totalité de ses actions.

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

Dans l'éventualité de la vente de la totalité des actions de BT Holdco, la Caisse aura le droit de recevoir un montant égal au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite de la vente à une tierce partie, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance.

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

Autres détails de la transaction

Les parties ont convenu d'une situation de trésorerie consolidée de Bombardier, comme défini dans l'entente, à la fin de chaque trimestre d'au moins 1,25 milliard \$. Cette modalité avait été respectée sur une base trimestrielle et aux 31 décembre 2017 et 2016. Dans l'éventualité où la situation de trésorerie de Bombardier chuterait sous ce seuil, le conseil d'administration de Bombardier créera un Comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse. Ce Comité serait chargé d'élaborer un plan d'action pour améliorer les liquidités. Le plan, une fois convenu avec la Caisse, serait mis en œuvre sous la supervision du Comité.

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

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

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

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

Au 31 décembre 2017, l'actif de SCACS totalisait 4150 millions \$, dont un montant de 2583 millions \$ se rapportait à l'outillage des programmes aéronautiques (3933 millions \$ au 31 décembre 2016, dont un montant de 2535 millions \$ se rapportait à l'outillage des programmes aéronautiques). SCACS n'a aucune dette à long terme.

La Société s'est engagée à investir des capitaux supplémentaires dans SCACS, jusqu'à concurrence de 1,0 milliard \$, dans le cas où celle-ci ne disposerait pas de liquidités suffisantes. Un montant de 683 millions \$ avait été investi au 31 décembre 2017 dans celle-ci.

Sous réserve de certaines conditions, la Société a le droit de racheter la participation d'Investissement Québec dans SCACS à la juste valeur marchande.

Voir la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails.

11. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL

Les coûts des avantages du personnel⁽¹⁾ se présentaient comme suit pour les exercices :

	Notes	2017	2016
Salaires et autres avantages du personnel		4 809 \$	4 887 \$
Avantages de retraite ⁽²⁾	22	424	255
Charge à base d'actions	30	45	22
Restructuration, indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	7, 8	255	221
		5 533 \$	5 385 \$

⁽¹⁾ Les coûts des avantages du personnel incluent les coûts capitalisés comme partie du coût des stocks et autres actifs produits par l'entité.

⁽²⁾ Comprennent les régimes à prestations définies et à cotisations définies.

12. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Analyse de la charge d'impôts sur le résultat

La charge d'impôts sur le résultat se détaillait comme suit pour les exercices :

	2017	2016
Impôts exigibles	43 \$	143 \$
Impôts sur le résultat différés	34	31
	77 \$	174 \$

Le rapprochement des impôts sur le résultat, calculés aux taux prévus par la loi au Canada, et de la charge d'impôts sur le résultat s'établissait comme suit pour les exercices :

	2017	2016
RAI	(476) \$	(807) \$
Taux d'imposition prévu par la loi au Canada	26,7 %	26,8 %
Recouvrement d'impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	(127)	(216)
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants		
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	268	383
Moins-value des actifs d'impôt différé	6	72
Écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger et autres entités émettrices	14	(1)
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(187)	(65)
Différences permanentes	57	(6)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur ⁽¹⁾	65	3
Autres	(19)	4
Charge d'impôts sur le résultat	77	174
Taux d'imposition effectif	(16,2) %	(21,6) %

⁽¹⁾ Relative principalement à la réforme fiscale américaine.

Pour la Société, le taux d'imposition applicable prévu par la loi au Canada correspond au taux combiné fédéral et provincial applicable dans les territoires dans lesquels la Société exerce ses activités.

La charge d'impôts sur le résultat différés se détaillait comme suit pour les exercices :

	2017	2016
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	268 \$	383 \$
Établissement et reprise de différences temporaires	(118)	(362)
Moins-value des actifs d'impôt différé	6	72
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(187)	(65)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	65	3
	34 \$	31 \$

Impôts sur le résultat différés

Les principales composantes de l'actif et du passif d'impôt différé de la Société se présentaient comme suit aux :

	31 décembre 2017		31 décembre 2016		1 ^{er} janvier 2016	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles	2 433 \$	— \$	1 891 \$	— \$	1 928 \$	— \$
Avantages de retraite	501	—	588	—	459	—
Avances et facturations progressives en excédent des stocks des contrats à long terme et des avances sur programmes aéronautiques	—	—	628	—	817	—
Stocks	629	—	790	—	469	—
Provisions	781	—	809	—	596	—
Autres actifs financiers et autres actifs	112	—	(49)	—	(95)	—
Immobilisations corporelles	(3)	—	11	—	(30)	—
Autres passifs financiers et autres passifs	66	—	135	—	253	—
Immobilisations incorporelles	(162)	—	(136)	—	(48)	—
Autres	63	—	99	—	173	—
	4 420	—	4 766	—	4 522	—
Actifs d'impôt différé non comptabilisés	(3 817)	—	(4 061)	—	(3 761)	—
	603 \$	— \$	705 \$	— \$	761 \$	— \$

Les variations de l'actif d'impôt différé net se détaillaient comme suit pour les exercices :

	2017	2016
Solde au début de l'exercice, montant net	705 \$	761 \$
En résultat net	(34)	(31)
En AERG		
Avantages de retraite	(68)	73
Couvertures de flux de trésorerie	(29)	(82)
Autres ⁽¹⁾	29	(16)
Solde à la fin de l'exercice, montant net	603 \$	705 \$

⁽¹⁾ Comprend surtout les incidences du taux de change.

Les pertes opérationnelles nettes reportées prospectivement et les différences temporaires déductibles à l'égard desquelles des actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés s'établissaient à 15 830 millions \$ au 31 décembre 2017, dont une tranche de 1482 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG (13 939 millions \$ au 31 décembre 2016, dont une tranche de 1401 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG et 12 548 millions \$ au 1er janvier 2016, dont une tranche de 1170 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG). De ces montants, une tranche d'environ 10 480 millions \$ n'avait pas de date d'échéance au 31 décembre 2017 (10 560 millions \$ au 31 décembre 2016 et 9832 millions \$ au 1er janvier 2016), une tranche d'environ 2669 millions \$ avait trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 40 % du revenu imposable (2007 millions \$ au 31 décembre 2016 et 1846 millions \$ au 1er janvier 2016) et une tranche de 406 millions \$ avait trait aux activités de la Société en France, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable (359 millions \$ au 31 décembre 2016 et 476 millions \$ au 1er janvier 2016).

De plus, la Société disposait de 1620 millions \$ de crédits d'impôt à l'investissement inutilisés, dont la plupart peuvent être reportés prospectivement pendant 20 ans, et de 117 millions \$ de pertes en capital nettes reportées prospectivement, pour lesquelles les actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés (1537 millions \$ et 72 millions \$ au 31 décembre 2016 et 1467 millions \$ et 75 millions \$ au 1^{er} janvier 2016). Les pertes en capital nettes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment et ne peuvent être utilisées qu'à l'égard de gains en capital imposables futurs.

Des actifs d'impôt différé nets de 501 millions \$ ont été comptabilisés au 31 décembre 2017 (520 millions \$ au 31 décembre 2016 et 663 millions \$ au 1^{er} janvier 2016) dans des territoires qui ont subi des pertes au cours de l'exercice écoulé ou de l'exercice précédent. D'après le niveau du revenu imposable historique, des projections du revenu imposable futur et des stratégies prudentes de planification fiscale, la direction croit qu'il est probable que la Société réalisera les avantages de ces différences déductibles et les reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus d'informations sur la manière dont la Société détermine la mesure dans laquelle les actifs d'impôt différé sont comptabilisés.

Aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé sur les résultats non distribués des filiales étrangères, des coentreprises et des entreprises associées de la Société lorsqu'ils sont considérés comme réinvestis indéfiniment, vu que la Société exerce le contrôle ou le contrôle conjoint sur la politique en matière de dividendes, à moins qu'il soit probable que ces différences temporaires s'inverseront. Si ces résultats étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des impôts des sociétés ou à des retenues d'impôt à la source. Les différences temporaires imposables pour lesquelles aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé s'élevaient à environ 588 millions \$ au 31 décembre 2017 (392 millions \$ au 31 décembre 2016 et 369 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

13. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	2017	2016
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)		
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(516) \$	(1 022) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(27)	(32)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(543) \$	(1 054) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 195 379	2 212 547
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI, des bons de souscription et de l'option de conversion	—	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 195 379	2 212 547
RPA (en dollars)		
De base et dilué	(0,25) \$	(0,48) \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 374 076 982 options d'achat d'actions, UAR, UAD, UAI et bons de souscription pour l'exercice 2017 (258 707 646 pour l'exercice 2016), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse, car le droit à un rendement minimum était supérieur à la quote-part de la Caisse du résultat net de BT Holdco après conversion en supposant que Transport n'atteigne pas ses cibles de performance. L'obligation de la Société de financer SCACS au moyen de l'émission d'unités supplémentaires n'a pas d'effet dilutif étant donné que le prix de souscription se rapproche de la juste valeur des capitaux propres devant être acquis.

14. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les gains nets (pertes nettes) sur instruments financiers comptabilisés en résultat se présentaient comme suit pour les exercices :

	2017	2016
Instruments financiers évalués au coût amorti		
Prêts et créances – Charges de dépréciation	(36) \$	(15) \$
Instruments financiers évalués à la juste valeur		
Étant à la juste valeur par le biais du résultat net – Variations de la juste valeur		
Désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net		
Actifs financiers	(8) \$	5 \$
Passifs financiers	(1) \$	(18) \$
Devant être classés comme DFT		
Instruments dérivés non désignés dans une relation de couverture	78 \$	(41) \$
Autres ⁽¹⁾	(93) \$	(52) \$

⁽¹⁾ Exclut la tranche des revenus d'intérêt liée à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 11 millions \$ pour l'exercice 2017 (13 millions \$ pour l'exercice 2016).

Valeur comptable et juste valeur des instruments financiers

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût amorti ⁽¹⁾	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
31 décembre 2017							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 988 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 988 \$	2 988 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 231	—	1 231	1 231
Autres actifs financiers	79	216	361	331	253	1 240	1 278
	3 067 \$	216 \$	361 \$	1 562 \$	253 \$	5 459 \$	5 497 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	4 188 \$	— \$	4 194 \$	4 194 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	9 218	—	9 218	9 354
Autres passifs financiers	354	74	s. o.	677	184	1 289	1 329
	354 \$	80 \$	s. o.	14 083 \$	184 \$	14 701 \$	14 877 \$
31 décembre 2016							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 384 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 291	—	1 291	1 291
Autres actifs financiers	144	227	374	310	196	1 251	1 272
	3 528 \$	227 \$	374 \$	1 601 \$	196 \$	5 926 \$	5 947 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 233 \$	— \$	3 239 \$	3 239 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 769	—	8 769	8 624
Autres passifs financiers	259	141	s. o.	808	368	1 576	1 616
	259 \$	147 \$	s. o.	12 810 \$	368 \$	13 584 \$	13 479 \$
1^{er} janvier 2016							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 720 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 473	—	1 473	1 473
Autres actifs financiers	13	230	348	380	349	1 320	1 326
	2 733 \$	230 \$	348 \$	1 853 \$	349 \$	5 513 \$	5 519 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	1 \$	s. o.	4 039 \$	— \$	4 040 \$	4 040 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 979	—	8 979	6 767
Autres passifs financiers	41	135	s. o.	702	661	1 539	1 426
	41 \$	136 \$	s. o.	13 720 \$	661 \$	14 558 \$	12 233 \$

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

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

s. o. : sans objet

Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers

La Société fait l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires liées principalement à des instruments financiers dérivés et à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie qui comprennent un droit à compensation en cas de défaillance, d'insolvabilité ou de faillite. Les montants qui font l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires, mais qui ne respectent pas certains critères de compensation ou la totalité d'entre eux, étaient comme suit aux :

Description des actifs et des passifs financiers comptabilisés	Montant comptabilisé dans les états financiers	Montants assujettis aux accords généraux de compensation	Montant net non assujetti aux accords généraux de compensation
31 décembre 2017			
Instruments financiers dérivés – actifs	332 \$	(135) \$	197 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(538) \$	176 \$	(362) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 988 \$	(41) \$	2 947 \$
31 décembre 2016			
Instruments financiers dérivés – actifs	340 \$	(177) \$	163 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(627) \$	321 \$	(306) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	(144) \$	3 240 \$
1^{er} janvier 2016			
Instruments financiers dérivés – actifs	362 \$	(216) \$	146 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(702) \$	455 \$	(247) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	(239) \$	2 481 \$

Instruments dérivés et activités de couverture

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et non dérivés désignés dans une relation de couverture était comme suit aux :

	31 décembre 2017		31 décembre 2016		1 ^{er} janvier 2016	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de la juste valeur						
Swaps de taux d'intérêt	5 \$	— \$	58 \$	— \$	93 \$	— \$
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie⁽¹⁾						
Contrats de change à terme	248	184	138	368	256	661
Instruments financiers dérivés classés comme DFT⁽²⁾						
Contrats de change à terme	57	50	58	86	13	41
Instruments financiers dérivés incorporés						
Option de conversion	—	304	—	170	—	—
Options de rachat sur titres de dette à long terme	21	—	11	—	—	—
Autres	1	—	75	3	—	—
	79	354	144	259	13	41
Total des instruments financiers dérivés	332 \$	538 \$	340 \$	627 \$	362 \$	702 \$
Instruments financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets						
Dette à long terme	— \$	28 \$	— \$	— \$	— \$	— \$

⁽¹⁾ La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de la Société à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues était de 23 mois au 31 décembre 2017.

⁽²⁾ Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés.

Les pertes nettes sur les instruments de couverture désignés comme des relations de couverture de juste valeur et les gains nets découlant d'éléments couverts connexes attribuables aux risques couverts comptabilisés dans les charges de financement ont totalisé respectivement 2 millions \$ et 3 millions \$ pour l'exercice 2017 (pertes nettes de 24 millions \$ et gains nets de 25 millions \$ respectivement pour l'exercice 2016). Pour l'exercice 2017, des gains nets de 27 millions \$ ont été comptabilisés dans le résultat net au titre de l'inefficacité de la couverture de flux de trésorerie. Les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 35 – Juste valeur des instruments financiers.

15. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

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

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Trésorerie	1 382 \$	1 375 \$	1 235 \$
Équivalents de trésorerie			
Dépôts à terme	449	1 105	746
Fonds du marché monétaire	1 226	904	739
Trésorerie et équivalents de trésorerie⁽¹⁾	3 057 \$	3 384 \$	2 720 \$
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente	69	—	—
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 988 \$	3 384 \$	2 720 \$

⁽¹⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. Voir la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

Voir la Note 32 – Facilités de crédit pour des détails sur les clauses restrictives liées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails sur l'entente avec la Caisse selon laquelle Bombardier est tenue d'afficher une situation de trésorerie consolidée d'au moins 1,25 milliard \$ à la fin de chaque trimestre.

16. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	Non en souffrance	En souffrance, mais n'ayant pas subi de moins-value ⁽³⁾		Ayant subi une moins-value ⁽⁴⁾
			Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
31 décembre 2017⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 206 \$	726 \$	195 \$	171 \$	114 \$
Provision pour pertes sur créances	(70)	—	—	—	(70)
	1 136	726 \$	195 \$	171 \$	44 \$
Autres	95				
Total	1 231 \$				
31 décembre 2016⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 209 \$	861 \$	118 \$	121 \$	109 \$
Provision pour pertes sur créances	(44)	—	—	—	(44)
	1 165	861 \$	118 \$	121 \$	65 \$
Autres	126				
Total	1 291 \$				
1^{er} janvier 2016⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 372 \$	908 \$	263 \$	72 \$	129 \$
Provision pour pertes sur créances	(36)	—	—	—	(36)
	1 336	908 \$	263 \$	72 \$	93 \$
Autres	137				
Total	1 473 \$				

⁽¹⁾ Dont des tranches de 311 millions \$ et de 443 millions \$ étaient respectivement libellées en euros et autres monnaies au 31 décembre 2017 (respectivement 349 millions \$ et 428 millions \$ au 31 décembre 2016 et respectivement 390 millions \$ et 452 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

⁽²⁾ Dont une tranche de 287 millions \$ représentait des retenues liées aux contrats à long terme au 31 décembre 2017 d'après les modalités et conditions normales (259 millions \$ au 31 décembre 2016 et 233 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

⁽³⁾ Dont une tranche de 225 millions \$ des créances clients avait trait aux contrats à long terme de Transport au 31 décembre 2017, sur laquelle un montant de 144 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours (183 millions \$ au 31 décembre 2016, sur laquelle un montant de 121 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours, et 243 millions \$ au 1^{er} janvier 2016, sur laquelle un montant de 69 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours). Transport évalue si ces créances sont recouvrables dans le cadre de ses pratiques de gestion du risque applicables aux contrats à long terme dans leur ensemble.

⁽⁴⁾ Dont un montant brut de 73 millions \$ de créances clients qui étaient individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 décembre 2017 (27 millions \$ au 31 décembre 2016 et 66 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

Les facteurs pris en compte par la Société pour classer les créances clients comme ayant subi une moins-value sont les suivants : le client a déclaré faillite ou fait l'objet d'une procédure d'administration, les paiements font l'objet d'un litige, ou les paiements sont en souffrance. Pour de plus amples renseignements sur le risque financier, se reporter à la Note 34 – Gestion du risque financier.

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les exercices :

	2017	2016
Solde au début de l'exercice	(44) \$	(36) \$
Provision pour pertes sur créances	(36)	(15)
Montants radiés	14	4
Reprises	1	2
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	1
Solde à la fin de l'exercice	(70) \$	(44) \$

Facilités d'affacturage hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a surtout des facilités d'affacturage en Europe, selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 907 millions € (1088 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2017 (820 millions € (864 millions \$) au 31 décembre 2016 et 871 millions € (948 millions \$) au 1^{er} janvier 2016). Des créances clients de 1349 millions € (1618 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours de l'exercice 2017 (993 millions € (1099 millions \$) au cours de l'exercice 2016).

17. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Programmes aéronautiques	2 472 \$	3 187 \$	4 215 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	8 356	6 995	7 064
Moins : avances et facturations progressives	(6 221)	(5 457)	(5 490)
	2 135	1 538	1 574
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	574	221	223
Moins : avances et facturations progressives	(40)	(6)	(17)
	534	215	206
Produits finis ⁽¹⁾	749	904	983
	5 890 \$	5 844 \$	6 978 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 3 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 5 avions d'occasion, totalisant 93 millions \$ au 31 décembre 2017 (1 avion neuf et 12 avions d'occasion, totalisant 67 millions \$ au 31 décembre 2016, et 4 avions neufs et 54 avions d'occasion, totalisant 279 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé 13 445 millions \$ pour l'exercice 2017 (13 611 millions \$ pour l'exercice 2016). Ces montants comprennent une moins-value de 293 millions \$ pour l'exercice 2017 (244 millions \$ pour l'exercice 2016). Une reprise de moins-value de 17 millions \$ est comptabilisée pour l'exercice 2017 (16 millions \$ pour l'exercice 2016).

Pour l'exercice 2017, une dépréciation additionnelle des stocks de 22 millions \$ a été comptabilisée à titre d'éléments spéciaux à la suite de la dépréciation des actifs de *Primove*. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les pratiques de l'industrie. En outre, dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement chez Transport, au titre des avances reçues de clients dans l'attente de l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

Les avances et facturations progressives reçues dans le cadre de contrats à long terme en cours s'établissaient à 8251 millions \$ au 31 décembre 2017 (7002 millions \$ au 31 décembre 2016 et 6916 millions \$ au 1^{er} janvier 2016). Les revenus comprennent les revenus tirés de contrats à long terme de Transport, qui se sont élevés à 6867 millions \$ pour l'exercice 2017 (5849 millions \$ pour l'exercice 2016).

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des paiements consentis par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des stocks liés aux contrats à long terme (contrats de production) et s'élevaient à 434 millions € (520 millions \$) au 31 décembre 2017 (471 millions € (496 millions \$) au 31 décembre 2016). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme connexes.

18. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Placements dans des titres ⁽¹⁾⁽²⁾	361 \$	380 \$	359 \$
Instruments financiers dérivés ⁽³⁾	332	340	362
Créances sur contrats à long terme ⁽⁴⁾	253	231	298
Placements dans des structures de financement ⁽²⁾	219	211	197
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽²⁾⁽⁵⁾	49	64	81
Encaisse affectée	12	10	11
Autres	14	15	12
	1 240 \$	1 251 \$	1 320 \$
Dont la tranche courante	415 \$	336 \$	450 \$
Dont la tranche non courante	825	915	870
	1 240 \$	1 251 \$	1 320 \$

⁽¹⁾ Comprennent 51 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 31 décembre 2017 (78 millions \$ au 31 décembre 2016 et 80 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

⁽²⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, le montant de néant de placements dans des titres et 50 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 décembre 2017 (respectivement 2 millions \$, 6 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2016 et respectivement 2 millions \$, 11 millions \$ et 46 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

⁽³⁾ Voir la Note 14 – Instruments financiers.

⁽⁴⁾ Voir la Note 34 – Gestion du risque financier.

⁽⁵⁾ Le financement consenti à deux transporteurs aériens représentait 78 % du total des prêts et créances liées à des contrats de location – avions au 31 décembre 2017 (trois transporteurs aériens représentaient 75 % au 31 décembre 2016 et trois transporteurs aériens représentaient 64 % au 1^{er} janvier 2016). Les prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont généralement garantis par les actifs connexes. La valeur de la garantie est étroitement liée au rendement de l'industrie de l'aviation commerciale et aux particularités de l'avion (âge, type-version et nombre de sièges), de même qu'à d'autres particularités.

19. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Avantages de retraite ⁽¹⁾	290 \$	124 \$	251 \$
Taxe de vente et autres taxes	262	238	244
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	193	300	341
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill ⁽²⁾	120	112	114
Charges payées d'avance	107	145	174
Impôts sur le résultat à recevoir	60	41	56
Charges de financement différées	46	51	72
Autres	16	30	29
	1 094 \$	1 041 \$	1 281 \$
Dont la tranche courante	439 \$	441 \$	484 \$
Dont la tranche non courante	655	600	797
	1 094 \$	1 041 \$	1 281 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 22 – Avantages de retraite.

⁽²⁾ Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles.

20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
Coût						
Solde au 31 décembre 2016	77 \$	2 387 \$	1 444 \$	161 \$	384 \$	4 453 \$
Additions	—	24	50	104	37	215
Cessions	—	(19)	(103)	(43)	(9)	(174)
Transferts	—	34	27	(62)	1	—
Reclassées comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	—	(305)	(49)	(12)	—	(366)
Incidence des fluctuations de taux de change	6	112	24	13	2	157
Solde au 31 décembre 2017	83 \$	2 233 \$	1 393 \$	161 \$	415 \$	4 285 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2016	(1) \$	(1 239) \$	(998) \$	— \$	(266) \$	(2 504) \$
Amortissement	—	(84)	(80)	—	(33)	(197)
Moins-value	(15)	(20)	(4)	(7)	—	(46)
Cessions	—	43	92	—	6	141
Reclassées comme actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	—	74	23	—	—	97
Incidence des fluctuations de taux de change	(2)	(77)	(3)	—	2	(80)
Solde au 31 décembre 2017	(18) \$	(1 303) \$	(970) \$	(7) \$	(291) \$	(2 589) \$
Valeur comptable nette	65 \$	930 \$	423 \$	154 \$	124 \$	1 696 \$

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	87 \$	2 409 \$	1 418 \$	155 \$	406 \$	4 475 \$
Additions	—	24	55	107	12	198
Cessions	(6)	(22)	(68)	—	(45)	(141)
Transferts	—	19	60	(90)	11	—
Incidence des fluctuations de taux de change	(4)	(43)	(21)	(11)	—	(79)
Solde au 31 décembre 2016	77 \$	2 387 \$	1 444 \$	161 \$	384 \$	4 453 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	— \$	(1 216) \$	(935) \$	— \$	(263) \$	(2 414) \$
Amortissement	—	(60)	(121)	—	(12)	(193)
Moins-value	(1)	(6)	(3)	—	—	(10)
Cessions	—	14	47	—	10	71
Incidence des fluctuations de taux de change	—	29	14	—	(1)	42
Solde au 31 décembre 2016	(1) \$	(1 239) \$	(998) \$	— \$	(266) \$	(2 504) \$
Valeur comptable nette	76 \$	1 148 \$	446 \$	161 \$	118 \$	1 949 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

Le tableau comprend des actifs en vertu de contrats de location-financement, à l'égard desquels la Société est le locataire dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 237 millions \$ et 126 millions \$ au 31 décembre 2017 (respectivement 234 millions \$ et 111 millions \$ au 31 décembre 2016 et respectivement 245 millions \$ et 105 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

21. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles étaient comme suit aux :

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total ⁽³⁾			
Coût						
Solde au 31 décembre 2016	2 380 \$	12 149 \$	14 529 \$	1 855 \$	699 \$	17 083 \$
Additions	363	719	1 082	—	55	1 137
Cessions	—	—	—	—	(4)	(4)
Reclassées comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁴⁾	(1 164)	(4 526)	(5 690)	—	(19)	(5 709)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	187	87	274
Solde au 31 décembre 2017	1 579 \$	8 342 \$	9 921 \$	2 042 \$	818 \$	12 781 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2016	(1 452) \$	(7 903) \$	(9 355) \$	— \$	(587) \$	(9 942) \$
Amortissement	(8)	(79)	(87)	—	(30)	(117)
Moins-value	—	(5)	(5)	—	—	(5)
Cessions	—	—	—	—	3	3
Reclassées comme actifs détenus en vue de la vente ⁽⁴⁾	549	2 558	3 107	—	3	3 110
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(87)	(87)
Solde au 31 décembre 2017	(911) \$	(5 429) \$	(6 340) \$	— \$	(698) \$	(7 038) \$
Valeur comptable nette	668 \$	2 913 \$	3 581 \$	2 042 \$	120 \$	5 743 \$

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total ⁽³⁾			
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	1 864 \$	11 320 \$	13 184 \$	1 978 \$	683 \$	15 845 \$
Additions	516	829	1 345	—	35	1 380
Cessions	—	—	—	—	(4)	(4)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(123)	(15)	(138)
Solde au 31 décembre 2016	2 380 \$	12 149 \$	14 529 \$	1 855 \$	699 \$	17 083 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	(1 449) \$	(7 760) \$	(9 209) \$	— \$	(569) \$	(9 778) \$
Amortissement	(3)	(143)	(146)	—	(32)	(178)
Cessions	—	—	—	—	2	2
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	12	12
Solde au 31 décembre 2016	(1 452) \$	(7 903) \$	(9 355) \$	— \$	(587) \$	(9 942) \$
Valeur comptable nette	928 \$	4 246 \$	5 174 \$	1 855 \$	112 \$	7 141 \$

(1) Présenté à la Note 19 – Autres actifs.

(2) Comprennent les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 429 millions \$ et 324 millions \$ au 31 décembre 2017 (respectivement 365 millions \$ et 296 millions \$ au 31 décembre 2016 et respectivement 365 millions \$ et 278 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

(3) Comprend les immobilisations incorporelles en développement au coût de 3390 millions \$ au 31 décembre 2017 (2467 millions \$ au 31 décembre 2016 et 3622 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

(4) Voir la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

Outillage des programmes aéronautiques

La valeur comptable nette de l'outillage des programmes aéronautiques comprenait respectivement 52 millions \$ pour Avions commerciaux, à l'exclusion de 2583 millions \$ reclassés à titre d'actifs détenus en vue de la vente, 3584 millions \$ pour Avions d'affaires, 12 millions \$ pour Aérostructures et Services d'ingénierie et (67) millions \$ pour Siège social et élimination au 31 décembre 2017 (respectivement 2586 millions \$, 2631 millions \$, 8 millions \$ et (51) millions \$ au 31 décembre 2016 et respectivement 1914 millions \$, 2041 millions \$, 20 millions \$ et néant au 1^{er} janvier 2016).

Goodwill

Le goodwill est lié principalement à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel de Transport. La Société a effectué un test de dépréciation au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2017. La Société n'a constaté aucune perte de valeur. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus de détails.

22. AVANTAGES DE RETRAITE

La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, ainsi que des régimes de retraite à cotisations définies, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. La Société offre également d'autres avantages de retraite à prestations définies non capitalisés, visant certains groupes d'employés surtout au Canada et aux États-Unis.

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

Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES CAPITALISÉS

Les principaux régimes de retraite à prestations définies de la Société sont offerts au Canada, au R.-U. et aux É.-U. Par conséquent, des tranches très importantes des obligations au titre des actifs du régime à prestations définies et des avantages sont situées dans ces pays. Le texte qui suit porte principalement sur les régimes enregistrés dans ces trois pays.

Gouvernance

En vertu des législations applicables se rapportant aux régimes de retraite, l'administrateur de chaque régime est soit la Société, dans le cas des régimes américains et canadiens enregistrés à l'extérieur du Québec, soit un comité de régime de retraite, un conseil de fiduciaires ou un fiduciaire constitué en société dans le cas des régimes enregistrés au Québec et au R.-U.

Il incombe aux administrateurs de gérer les actifs du régime et d'élaborer les politiques d'investissement qui définissent, pour chaque régime, les objectifs de placement, la répartition cible de l'actif, les stratégies d'atténuation des risques, et d'autres éléments exigés par les lois sur les régimes de retraite.

Les actifs des régimes sont mis en commun dans trois fonds communs de placement, respectivement pour les régimes canadien, britannique et américain afin de réaliser des économies d'échelle et d'améliorer l'efficacité, la diversification et la liquidité. Les fonds communs de placement sont divisés en fonds sous-jacents ou catégories d'actifs afin de permettre à chaque régime de répartir son actif comme il l'entend en fonction du profil de son passif au titre des prestations constituées.

La gestion de ces fonds a été confiée à trois comités d'investissement (canadien, britannique et américain). Ces comités sont responsables de la répartition de l'actif entre les divers fonds sous-jacents et diverses catégories d'actifs conformément à la politique d'investissement de chaque régime. Ils ont aussi pour fonction d'engager, de surveiller et de mettre à pied les gestionnaires de placement et ont établi une structure comportant plusieurs gestionnaires pour chaque fonds sous-jacent et chaque catégorie d'actifs. Ils sont soutenus par le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc., qui surveille quotidiennement la gestion des actifs des régimes et des fonds communs de placement. L'administration quotidienne des régimes est déléguée à Bombardier Inc. ou à des fournisseurs externes de services d'administration de la caisse de retraite. Les administrateurs, les comités d'investissement et Bombardier Inc. se fient également à l'expertise de conseillers juridiques, d'actuaire, d'auditeurs et de conseillers en placement externes.

Politique en matière de prestations de retraite

Les prestations des régimes de retraite à prestations définies sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. Au Canada et aux É.-U., depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent à des régimes à cotisations définies (c.-à-d. qu'ils n'ont plus la possibilité de participer à un régime à prestations définies ni à un régime hybride). Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime d'origine.

Au R.-U., les régimes à prestations définies ne sont plus accessibles aux nouveaux participants. Les nouveaux employés participent à des régimes à cotisations définies. Les droits à pension accumulés sont indexés sur l'inflation conformément aux lois sur les régimes de retraite et les règlements du régime.

Exigences en matière de capitalisation

Les évaluations actuarielles sont effectuées par des sociétés indépendantes engagées par la Société ou les administrateurs, comme l'exigent les lois sur les régimes de retraite. Ces évaluations ont pour but de déterminer la situation financière des régimes et les cotisations annuelles à verser par la Société pour capitaliser les prestations s'accumulant au cours de l'exercice (coût normal) et les déficits accumulés au cours des exercices antérieurs. Les exigences en matière de financement minimal sont établies aux termes des lois sur les régimes de retraite pertinentes.

Les régimes de retraite au Canada sont notamment régis par la *Loi sur les régimes complémentaires de retraite* du Québec, la *Loi sur les régimes de retraite* d'Ontario et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. Selon la juridiction et la situation de capitalisation du régime, les évaluations actuarielles peuvent être exigées une fois l'an. Les cotisations sont établies par l'actuaire désigné et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par les lois et les pratiques actuarielles. Conformément aux lois en vigueur, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime continuera de s'appliquer) sur une période d'au plus quinze ans et, pour les régimes enregistrés d'Ontario, pour amortir les déficits de solvabilité (établis en supposant qu'il est mis fin au régime et que ce dernier est liquidé) sur une période de cinq ans. À compter du 31 décembre 2015, des dispositions législatives québécoises touchant les règles de capitalisation ont éliminé l'exigence de capitalisation des déficits de solvabilité des régimes existants. Depuis 2016, la capitalisation est fondée sur une évaluation selon le principe de la continuité de l'exploitation modifiée comprenant une provision de stabilisation. Cette provision sera financée par un amortissement spécial et au moyen de cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice et des gains actuariels.

Les régimes de retraite aux É.-U. sont régis par la loi intitulée *Employee Retirement Income Security Act*, le *Internal Revenue Code* et la loi intitulée *Pension Protection Act of 2006*. Les évaluations actuarielles sont exigées annuellement. Les cotisations sont établies par les actuaires désignés et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par la loi. Les déficits de capitalisation sont généralement amortis sur une période de sept ans.

Les régimes de retraite au R.-U. sont notamment régis par la loi intitulée *Pensions Act of 2004*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. La période d'amortissement du déficit de capitalisation est déterminée conjointement par les administrateurs et la Société.

Politiques d'investissement

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

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

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

Au 31 décembre 2017, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 53 %, 57 % et 51 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 37 %, 30 % et 49 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.; et
- 10 % et 13 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada et du R.-U.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et de contrats à terme sur des obligations à long terme) ont été mis en place en novembre 2016 pour un petit régime et seront mis en œuvre pour d'autres régimes lorsque le marché sera favorable et que les éléments déclencheurs des régimes surviendront.

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies d'atténuation dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition des couvertures de taux d'intérêt seront établis au fil de l'amélioration continue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché. En vertu de certaines lois sur les régimes de retraite, et sous réserve de certaines conditions, le rachat des engagements de rentes par des compagnies d'assurance déchargerait la Société et les administrateurs de leurs engagements respectifs. Dans ces territoires, le rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés sera pris en considération pour les régimes devenant entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements.

Le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc. surveille les déclencheurs d'atténuation des risques au quotidien pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies. La Société et les administrateurs effectuent périodiquement des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

Initiatives de gestion des risques

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

Risque lié aux titres de capitaux propres

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

Risque de taux d'intérêt

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

Risque d'inflation

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

Risque de change

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

Risque de liquidité

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

Risque de longévité

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

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES NON CAPITALISÉS

Les régimes non capitalisés sont situés dans des pays où l'établissement de fonds pour les actifs de régimes distincts est généralement non permis ou non conforme à la pratique locale. Les principaux régimes à prestations définies non capitalisés de la Société sont situés en Allemagne. Près des deux tiers du passif au titre des régimes à prestations définies non capitalisés en Allemagne ont trait à d'anciens participants qui n'accumulent plus de droits à prestations au titre des services futurs. La Société cotise annuellement à l'association de protection de la retraite Pensions Sicherungs Verein, qui assurerait le versement des prestations de retraite, jusqu'à concurrence de certains plafonds, si jamais les promoteurs du régime devenaient insolvables.

RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES

Une proportion croissante des employés participent à des régimes de retraite à cotisations définies et, par conséquent, les cotisations à ces régimes se sont accrues au cours des dernières années. Les régimes de retraite à cotisations définies les plus importants sont situés au Canada et aux É.-U. Les administrateurs des régimes et les comités d'investissement surveillent la gestion des actifs des régimes à cotisations définies.

AUTRES RÉGIMES

La Société offre aussi d'autres régimes à prestations définies non capitalisés, comprenant principalement des couvertures d'assurance-maladie complémentaire de retraite et d'assurance-vie et des prestations de retraite. La Société offre une assurance-vie et une assurance-maladie complémentaire de retraite dont les modalités varient selon les divers groupes d'employés au Canada. Les nouveaux employés non syndiqués ne bénéficient plus de l'assurance-maladie complémentaire de retraite.

RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices :

	2017			2016		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Coût des services rendus	263 \$	7 \$	270 \$	260 \$	6 \$	266 \$
Charge de désactualisation	67	11	78	55	11	66
Crédit au titre des services passés ⁽¹⁾	—	—	—	(140)	—	(140)
Compression	(6)	—	(6)	(22)	—	(22)
Règlement	(4)	—	(4)	—	—	—
Autres	—	—	—	1	—	1
Régimes à prestations définies	320	18	338	154	17	171
Régimes à cotisations définies	86	—	86	84	—	84
Total des coûts au titre des avantages de retraite	406 \$	18 \$	424 \$	238 \$	17 \$	255 \$
Se rapportant à						
Régimes à prestations définies capitalisés	282 \$	s. o.	282 \$	114 \$	s. o.	114 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	38 \$	18 \$	56 \$	40 \$	17 \$	57 \$
Régimes à cotisations définies	86 \$	s. o.	86 \$	84 \$	s. o.	84 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAI ou coûts capitalisés	339 \$	7 \$	346 \$	183 \$	6 \$	189 \$
Charges de financement	67 \$	11 \$	78 \$	55 \$	11 \$	66 \$

⁽¹⁾ Comprend la reprise d'obligations implicites de 139 millions \$ pour l'exercice 2016. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.
s. o. : sans objet

Les variations du montant cumulatif des gains (pertes) de réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés en AERG, et présentés comme un élément distinct du déficit, étaient comme suit pour les exercices :

Gains (pertes)	
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	(2 080) \$
Incidence du plafonnement de l'actif et du passif minimum	(5)
Pertes actuarielles, montant net	(764)
Incidence des fluctuations de taux de change	14
Impôts sur le résultat	73
Solde au 31 décembre 2016	(2 762)
Incidence du plafonnement de l'actif et du passif minimum	(14)
Gains actuariels, montant net	359
Incidence des fluctuations de taux de change	(93)
Impôts sur le résultat	(68)
Solde au 31 décembre 2017	(2 578) \$

Les tableaux qui suivent présentent les variations de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif des régimes de retraite pour les exercices :

	2017			2016		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Variation de l'obligation au titre des prestations						
Obligation au début de l'exercice	10 509 \$	283 \$	10 792 \$	9 722 \$	266 \$	9 988 \$
Désactualisation	348	11	359	365	11	376
Coût des services rendus	263	7	270	260	6	266
Cotisations des participants aux régimes	29	—	29	28	—	28
Crédit au titre des services passés ⁽¹⁾	—	—	—	(140)	—	(140)
Pertes actuarielles – changements dans les hypothèses financières	361	19	380	1 247	12	1 259
Écarts actuariels – changements dans les écarts entre résultats et prévisions	(51)	(6)	(57)	21	(5)	16
Gains actuariels – changements dans les hypothèses démographiques	(60)	(7)	(67)	(16)	(1)	(17)
Avantages versés	(374)	(12)	(386)	(333)	(11)	(344)
Compression	(6)	—	(6)	(22)	—	(22)
Règlement	(107)	—	(107)	(4)	—	(4)
Autres	—	—	—	1	—	1
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	(310)	(7)	(317)	—	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	830	20	850	(620)	5	(615)
Obligation à la fin de l'exercice	11 432 \$	308 \$	11 740 \$	10 509 \$	283 \$	10 792 \$
Obligation attribuable aux						
Participations en activité	5 824 \$	177 \$	6 001 \$	5 353 \$	164 \$	5 517 \$
Participations titulaires de droits à prestations différées	1 548	—	1 548	1 603	—	1 603
Retraités	4 060	131	4 191	3 553	119	3 672
	11 432 \$	308 \$	11 740 \$	10 509 \$	283 \$	10 792 \$
Variation des actifs des régimes						
Juste valeur au début de l'exercice	8 274 \$	— \$	8 274 \$	8 080 \$	— \$	8 080 \$
Cotisations de la Société	257	12	269	262	11	273
Cotisations des participants aux régimes	29	—	29	28	—	28
Revenus d'intérêts sur les actifs des régimes	281	—	281	310	—	310
Écarts actuariels	615	—	615	494	—	494
Avantages versés	(374)	(12)	(386)	(333)	(11)	(344)
Règlement	(103)	—	(103)	(4)	—	(4)
Frais d'administration	(14)	—	(14)	(13)	—	(13)
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	(218)	—	(218)	—	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	668	—	668	(550)	—	(550)
Juste valeur à la fin de l'exercice	9 415 \$	— \$	9 415 \$	8 274 \$	— \$	8 274 \$

⁽¹⁾ Comprend la reprise d'obligations implicites de 139 millions \$ pour l'exercice 2016. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽²⁾ Voir la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

Le tableau qui suit présente le rapprochement des actifs des régimes et des obligations au montant comptabilisé dans les états de la situation financière consolidés aux :

	31 décembre 2017		31 décembre 2016		1 ^{er} janvier 2016	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies	11 432 \$	308 \$	10 509 \$	283 \$	9 722 \$	266 \$
Juste valeur des actifs des régimes	(9 415)	—	(8 274)	—	(8 080)	—
	2 017	308	2 235	283	1 642	266
Incidence du test de plafonnement de la valeur de l'actif et du passif minimum ⁽¹⁾	18	—	5	—	—	—
Montant net comptabilisé	2 035 \$	308 \$	2 240 \$	283 \$	1 642 \$	266 \$
Montants inclus dans les éléments suivants :						
Avantages de retraite						
Passif	2 325 \$	308 \$	2 364 \$	283 \$	1 893 \$	266 \$
Actif ⁽²⁾	(290)	—	(124)	—	(251)	—
Passif net	2 035 \$	308 \$	2 240 \$	283 \$	1 642 \$	266 \$

⁽¹⁾ Inclut l'incidence des fluctuations de taux de change.

⁽²⁾ Présenté à la Note 19 – Autres actifs.

Le tableau suivant présente la répartition du passif net au titre des avantages de retraite entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2017		31 décembre 2016		1 ^{er} janvier 2016	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	639 \$	— \$	562 \$	— \$	589 \$	— \$
É.-U.	366	—	375	—	327	—
R.-U.	162	—	493	—	(52)	—
Autres	81	—	99	—	95	—
	1 248	—	1 529	—	959	—
Régimes de retraite non capitalisés						
Allemagne	575	—	522	—	492	—
Canada	28	276	25	250	24	233
É.-U.	37	20	36	22	33	22
Autres	147	12	128	11	134	11
	787	308	711	283	683	266
Passif net	2 035 \$	308 \$	2 240 \$	283 \$	1 642 \$	266 \$

Le tableau suivant présente la répartition de l'obligation au titre des prestations et des actifs des régimes entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2017		31 décembre 2016		1 ^{er} janvier 2016	
	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	5 030 \$	4 409 \$	4 503 \$	3 946 \$	4 214 \$	3 625 \$
R.-U.	4 215	4 053	3 912	3 419	3 527	3 579
É.-U.	1 000	634	993	618	914	587
Autres	400	319	390	291	384	289
	10 645	9 415	9 798	8 274	9 039	8 080
Régimes de retraite non capitalisés						
	1 095	—	994	—	949	—
	11 740 \$	9 415 \$	10 792 \$	8 274 \$	9 988 \$	8 080 \$

La juste valeur des actifs du régime par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit aux :

	31 décembre 2017			
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	732 \$	551 \$	181 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	1 007	1 001	—	6
R.-U.	300	291	9	—
Canada	419	419	—	—
Autres	1 240	1 238	—	2
	2 966	2 949	9	8
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 335	—	1 335	—
Gouvernement	3 139	—	3 139	—
Autres	29	—	29	—
	4 503	—	4 503	—
Titres à rendement réel	994	934	—	60
Autres	220	—	220	—
	9 415 \$	4 434 \$	4 913 \$	68 \$
	31 décembre 2016			
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	779 \$	611 \$	168 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	951	945	—	6
R.-U.	371	360	11	—
Canada	350	350	—	—
Autres	1 102	1 099	—	3
	2 774	2 754	11	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 301	—	1 301	—
Gouvernement	2 351	—	2 351	—
Autres	27	—	27	—
	3 679	—	3 679	—
Titres à rendement réel	925	871	—	54
Autres	117	—	117	—
	8 274 \$	4 236 \$	3 975 \$	63 \$
	1 ^{er} janvier 2016			
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	804 \$	655 \$	149 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	959	938	15	6
R.-U.	282	282	—	—
Canada	343	343	—	—
Autres	1 101	1 098	—	3
	2 685	2 661	15	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 288	—	1 288	—
Gouvernement	2 199	—	2 199	—
Autres	26	—	26	—
	3 513	—	3 513	—
Titres à rendement réel	983	927	—	56
Autres	95	—	93	2
	8 080 \$	4 243 \$	3 770 \$	67 \$

Les actifs des régimes n'incluaient aucune action de la Société, ni de propriété occupée par la Société ou d'autres actifs utilisés par la Société aux 31 décembre 2017, 31 décembre 2016 et au 1^{er} janvier 2016.

Le tableau suivant présente les cotisations versées pour les exercices 2017 et 2016 ainsi que les cotisations estimatives pour l'exercice 2018 :

	2018	2017	2016
	<i>Estimé</i>		
Cotisations versées aux			
Régimes de retraite capitalisés	205 \$	232 \$	234 \$
Régimes de retraite non capitalisés	29	25	28
Autres avantages	13	12	11
Total des régimes de retraite à prestations définies	247	269	273
Régimes de retraite à cotisations définies	89	86	84
Total des cotisations	336 \$	355 \$	357 \$

Le tableau suivant présente l'information sur le profil d'échéance de l'obligation au titre des prestations définies qui devraient être versées au :

	31 décembre 2017
Prestations qui devraient être versées	
À moins de un an	336 \$
Entre un an et cinq ans	1 549
Entre 5 et 10 ans	2 455
Entre 10 et 15 ans	3 015
Entre 15 et 20 ans	3 424
	10 779 \$

Le tableau suivant présente la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies se rapportant aux régimes de retraite, au :

Durée en années au	31 décembre 2017
Régimes de retraite capitalisés	
Canada	17,0
É.-U.	15,8
R.-U.	20,8
Autres	17,4
Régimes de retraite non capitalisés	
Allemagne	19,2
Canada	13,2
É.-U.	13,8
Autres	14,7

Le tableau suivant indique les paiements prévus être effectués en vertu des régimes non capitalisés au 31 décembre 2017 :

	Allemagne	Autres	Total
Prestations qui devraient être versées			
À moins de un an	18 \$	20 \$	38 \$
Entre un an et cinq ans	75	91	166
Entre 5 et 10 ans	105	138	243
Entre 10 et 15 ans	120	151	271
Entre 15 et 20 ans	130	163	293
	448 \$	563 \$	1 011 \$

Les hypothèses actuarielles importantes reflètent la conjoncture économique de chaque pays. Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour établir le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations s'établissaient comme suit aux :

(en pourcentage)	31 décembre 2017		31 décembre 2016		1 ^{er} janvier 2016	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	3,22 %	3,95 %	3,80 %	4,19 %	3,69 %	4,07 %
Taux de croissance des salaires	3,00 %	3,00 %	3,02 %	3,00 %	3,26 %	3,25 %
Taux d'inflation	2,30 %	2,25 %	2,21 %	2,05 %	2,21 %	2,05 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,07 %	s. o.	5,12 %	s. o.	4,99 %
Obligation au titre des prestations						
Taux d'actualisation	3,03 %	3,56 %	3,22 %	3,95 %	3,80 %	4,19 %
Taux de croissance des salaires	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,02 %	3,00 %
Taux d'inflation	2,28 %	2,20 %	2,30 %	2,25 %	2,21 %	2,05 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,25 %	s. o.	5,23 %	s. o.	5,29 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,08 %	s. o.	5,07 %	s. o.	5,12 %

s. o. : sans objet

Les tables de mortalité et l'espérance de vie moyenne en années d'un membre âgé de 45 ou 65 ans sont les suivantes aux 31 décembre :

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre masculin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2017	2016	2017	2016
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	21,7	21,7	22,7	22,7
R.-U.	SNA07M_CMI 2013 et S1P (M/F)A CMI 2012	22,1	22,1	23,9	23,9
É.-U.	Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2017 ⁽¹⁾	20,7	20,9	22,3	22,5
Allemagne	D ^f K Heubeck 2005	19,1	19,0	21,8	21,6
		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre féminin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2017	2016	2017	2016
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	24,1	24,1	25,1	25,1
R.-U.	SNA07M_CMI 2013 et S1P (M/F)A CMI 2012	24,3	24,3	26,2	26,2
É.-U.	Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2017 ⁽¹⁾	22,7	22,9	24,3	24,4
Allemagne	D ^f K Heubeck 2005	23,2	23,1	25,7	25,6

⁽¹⁾ Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2016 au 31 décembre 2016.

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

Hypothèse	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2017	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2017
Taux d'actualisation	(28) \$	(499) \$
Taux de croissance des salaires	7 \$	88 \$
Taux d'inflation	5 \$	125 \$

Une espérance de vie de une année additionnelle au 31 décembre 2017 pour tous les régimes de retraite à prestations définies augmenterait le passif net au titre des prestations de retraite de 301 millions \$ et le coût des prestations de retraite, de 16 millions \$ pour l'exercice 2017, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées.

Au 31 décembre 2017, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé lié aux autres avantages de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 5,25 %, diminuant progressivement pour atteindre 5,08 % d'ici l'année civile 2027 puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage des taux de croissance prévus aurait l'incidence suivante au 31 décembre 2017 et pour l'exercice 2017 :

	Augmentation de un point de pourcentage	Diminution de un point de pourcentage
Effet sur le passif net lié aux avantages de retraite	29 \$	(25) \$
Effet sur le coût des avantages de retraite	2 \$	(2) \$

23. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

Les fournisseurs et autres créditeurs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Fournisseurs	2 888 \$	2 126 \$	2 812 \$
Frais courus	815	639	613
Intérêts	139	141	154
Autres	352	333	461
	4 194 \$	3 239 \$	4 040 \$

24. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices 2017 et 2016 :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2016	670 \$	562 \$	111 \$	923 \$	2 266 \$
Additions	227	81	265 ⁽²⁾	207 ⁽³⁾	780
Utilisation	(167)	(86)	(104)	(304)	(661)
Reprises	(108)	(2)	(14) ⁽²⁾	(48) ⁽⁴⁾	(172)
Charge de désactualisation	1	8	—	11	20
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(9)	—	3	(7)
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	(13) ⁽⁵⁾	—	—	(544) ⁽⁵⁾	(557)
Incidence des fluctuations de taux de change	50	—	19	13	82
Solde au 31 décembre 2017	659 \$	554 \$	277 \$	261 \$	1 751 \$
Dont la tranche courante	557 \$	72 \$	126 \$	182 \$	937 \$
Dont la tranche non courante	102	482	151	79	814
	659 \$	554 \$	277 \$	261 \$	1 751 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	725 \$	670 \$	66 \$	565 \$	2 026 \$
Additions	298	14	252 ⁽²⁾	763 ⁽³⁾	1 327
Utilisation	(223)	(107)	(181)	(270)	(781)
Reprises	(110)	(22)	(18) ⁽²⁾	(121) ⁽⁴⁾	(271)
Charge de désactualisation	1	6	—	6	13
Incidence des variations des taux d'actualisation	(2)	1	—	(16)	(17)
Incidence des fluctuations de taux de change	(19)	—	(8)	(4)	(31)
Solde au 31 décembre 2016	670 \$	562 \$	111 \$	923 \$	2 266 \$
Dont la tranche courante	521 \$	59 \$	110 \$	132 \$	822 \$
Dont la tranche non courante	149	503	1	791	1 444
	670 \$	562 \$	111 \$	923 \$	2 266 \$

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

⁽²⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

⁽³⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la renégociation d'une entente commerciale, sur l'addition liée à la charge de dépréciation de *Prime* et aux autres coûts et sur l'addition liée à la provision pour litige fiscal pour l'exercice 2017 (inclut l'addition liée à la provision pour contrats déficitaires du programme d'avions *C Series* et à la provision pour litige fiscal pour l'exercice 2016).

⁽⁴⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur la reprise de provisions pour l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*.

⁽⁵⁾ Voir la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

25. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Avances gouvernementales remboursables	550 \$	395 \$	411 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	538	627	702
Incitatifs à la location ⁽²⁾	74	141	135
Partie courante de la dette à long terme ⁽³⁾	18	31	71
Coûts non récurrents des fournisseurs	13	351	20
Obligations au titre des transactions de cession-bail	—	25	133
Autres	114	37	138
	1 307 \$	1 607 \$	1 610 \$
Dont la tranche courante	342 \$	608 \$	991 \$
Dont la tranche non courante	965	999	619
	1 307 \$	1 607 \$	1 610 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 14 – Instruments financiers.

⁽²⁾ L'obligation contractuelle exigible était de 88 millions \$ au 31 décembre 2017 (160 millions \$ au 31 décembre 2016 et 182 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

⁽³⁾ Voir la Note 27 – Dette à long terme.

26. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Avantages du personnel ⁽¹⁾	690 \$	652 \$	647 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	640	579	606
Revenus différés	465	422	397
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	388	650	606
Autres taxes à payer	234	163	212
Impôts sur le résultat à payer	190	222	224
Autres	449	506	578
	3 056 \$	3 194 \$	3 270 \$
Dont la tranche courante	2 310 \$	2 175 \$	2 274 \$
Dont la tranche non courante	746	1 019	996
	3 056 \$	3 194 \$	3 270 \$

⁽¹⁾ Composés de tous les avantages du personnel, à l'exception des avantages de retraite qui sont présentés aux rubriques Avantages de retraite et Autres actifs (voir la Note 22 – Avantages de retraite).

27. DETTE À LONG TERME

La dette à long terme était comme suit aux :

						31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Montant en devises d'origine	Monnaie	Taux d'intérêt		Échéance	Montant	Montant	Montant	
		Contractuels ⁽¹⁾	Après incidence des couvertures de juste valeur					
Billets de premier rang	850	\$ US	7,75 %	s. o. ⁽²⁾	Mars 2020	885 \$	899 \$	916 \$
	780	EUR	6,13 %	s. o.	Mai 2021	1 019	931	985
	1 400	\$ US	8,75 %	s. o.	Déc. 2021	1 373	1 369	—
	500	\$ US	5,75 %	Libor 3 mois + 3,36 ⁽³⁾	Mars 2022	506	507	510
	1 200	\$ US	6,00 %	Libor 3 mois + 3,57 ⁽³⁾	Oct. 2022	1 223	1 228	1 234
	1 250	\$ US	6,13 %	Libor 3 mois + 3,48 ⁽⁴⁾	Janv. 2023	1 281	1 280	1 290
	1 000	\$ US	7,50 %	s. o.	Déc. 2024	990	—	—
	1 500	\$ US	7,50 %	s. o.	Mars 2025	1 490	1 488	1 487
	600 ⁽⁵⁾	\$ US	4,75 %	s. o.	s. o.	—	596	594
	650 ⁽⁶⁾	\$ US	7,50 %	s. o.	s. o.	—	—	677
	750 ⁽⁶⁾	\$ US	5,50 %	s. o.	s. o.	—	—	740
Billets	250	\$ US	7,45 %	s. o.	Mai 2034	248	248	248
Débitures	150	\$ CA	7,35 %	s. o.	Déc. 2026	119	111	107
Autres ⁽⁷⁾	Divers ⁽⁸⁾	Diverses	Divers ⁽⁸⁾	s. o.	2018-2026	84	112	191
						9 218 \$	8 769 \$	8 979 \$
Dont la tranche courante ⁽⁹⁾						18 \$	31 \$	71 \$
Dont la tranche non courante						9 200	8 738	8 908
						9 218 \$	8 769 \$	8 979 \$

⁽¹⁾ L'intérêt sur la dette à long terme en cours au 31 décembre 2017 est payable semestriellement, à l'exception des autres dettes dont l'échéancier des paiements d'intérêt varie.

⁽²⁾ La partie résiduelle du swap de taux d'intérêt lié à ces billets de premier rang a été réglée au quatrième trimestre de l'exercice 2017. Comme ce swap de taux d'intérêt s'inscrivait dans une relation de couverture de la juste valeur, les gains reportés connexes comptabilisés dans l'élément couvert seront amortis dans la charge d'intérêt jusqu'à l'échéance de cette dette.

⁽³⁾ Le swap de taux d'intérêt lié à ces billets de premier rang a été en partie réglé au quatrième trimestre des exercices 2015 et 2017. Comme ces swaps de taux d'intérêt s'inscrivaient dans une relation de couverture de la juste valeur, les gains reportés connexes comptabilisés dans l'élément couvert seront amortis dans la charge d'intérêt jusqu'à l'échéance de ces dettes.

⁽⁴⁾ Le swap de taux d'intérêt lié à ces billets de premier rang a été en partie réglé au quatrième trimestre de l'exercice 2015. Comme ces swaps de taux d'intérêt s'inscrivaient dans une relation de couverture de la juste valeur, les gains reportés connexes comptabilisés dans l'élément couvert seront amortis dans la charge d'intérêt jusqu'à l'échéance de ces dettes.

⁽⁵⁾ Remboursés en vertu d'un rachat facultatif exercé en novembre 2017.

⁽⁶⁾ Remboursés en vertu d'un rachat facultatif exercé en décembre 2016.

⁽⁷⁾ Comprennent des obligations en vertu de contrats de location-financement.

⁽⁸⁾ Le montant nominal des Autres dettes à long terme s'élevait à 84 millions \$ au 31 décembre 2017 (112 millions \$ au 31 décembre 2016 et 191 millions \$ au 1^{er} janvier 2016). Le taux d'intérêt contractuel, qui représente un taux moyen pondéré, était de 5,99 % au 31 décembre 2017 (5,43 % au 31 décembre 2016 et 4,78 % au 1^{er} janvier 2016).

⁽⁹⁾ Voir la Note 25 – Autres passifs financiers.

s. o. : sans objet

Tous les billets et billets de premier rang sont de rang égal et ne sont pas garantis. La Société est assujettie à diverses restrictions financières en vertu des facilités de lettres de crédit et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres, voir la Note 32 – Facilités de crédit pour plus de détails. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Ces modalités avaient été respectées aux 31 décembre 2017 et 2016 et au 1^{er} janvier 2016.

La valeur comptable de la dette à long terme comprend les remboursements de capital, les coûts de transaction, les escomptes non amortis et les ajustements du montant de base liés aux dérivés désignés dans une relation de couverture de juste valeur. Le tableau qui suit présente les remboursements contractuels de capital de la dette à long terme aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
À moins de un an	18 \$	31 \$	71 \$
Entre un an et cinq ans	4 934	3 736	2 946
Plus de cinq ans	4 137	4 829	5 680
	9 089 \$	8 596 \$	8 697 \$

28. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Le 16 octobre 2017, la Société a conclu un accord avec Airbus SE (Airbus) aux termes duquel cette dernière fournira son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à SCACS, l'entité de Bombardier chargée de fabriquer et commercialiser les avions de la famille *C Series*. À la clôture, Airbus acquerra une part de 50,01 % dans SCACS. Bombardier et Investissement Québec (IQ) détiendront, approximativement et respectivement, 31 % et 19 %. La Société va de l'avant et fait des progrès en vue de son obtention des approbations des organismes de réglementation pour le partenariat avec Airbus pour les avions *C Series*. La Société devrait obtenir toutes les approbations pour le partenariat en 2018. Par conséquent, la direction est d'avis que la clôture de la transaction est hautement probable.

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

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

Le programme d'avions *C Series* est exploité par SCACS, dont le capital est détenu par Bombardier et IQ à hauteur d'environ respectivement 63 % et 37 % au 31 décembre 2017. L'accord d'investissement prévoit l'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % dans SCACS. Airbus engagera des accords commerciaux concernant i) les efforts de vente et de marketing du programme d'avions *C Series*, ii) la gestion des achats, qui impliquera la conduite de négociations visant à améliorer les accords en place avec les fournisseurs directs de SCACS, et iii) le support client. À la clôture, il n'y aura pas d'apport en numéraire de la part d'aucun des partenaires, et SCACS n'assumera pas non plus de dette financière. L'accord prévoit également que Bombardier maintiendra le plan de financement actuel de SCACS et assurera le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie de SCACS au cours de la première année suivant la clôture de l'opération jusqu'à concurrence de 350 millions \$ et, au cours de la deuxième et de la troisième années suivant la clôture de l'opération, jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions \$ sur les deux ans, en contrepartie des parts de participation sans droit de vote de SCACS, avec un dividende annuel cumulé de 2 %, tout besoin en trésorerie supplémentaire pendant ces périodes devant être couvert à égalité par la Société, Airbus et IQ, cette dernière pouvant toutefois le faire à sa discrétion.

Airbus bénéficiera de droits de vente à la juste valeur de marché sur la totalité de la participation de Bombardier dans SCACS, le montant des parts de participation sans droit de vote étant limité au montant investi augmenté des dividendes accumulés et non versés, y compris une option exerçable au plus tôt 7,5 ans après la clôture de l'opération, sauf en certaines circonstances, notamment si certains changements intervenaient dans la structure de contrôle de Bombardier, auquel cas ce droit pourrait être exercé par anticipation. Bombardier bénéficiera d'un

droit de vente correspondant lui permettant d'imposer à Airbus d'acquérir sa participation à la juste valeur de marché à l'issue de la même période. La participation d'IQ est rachetable par SCACS à la juste valeur de marché, sous certaines conditions, à partir de 2023. IQ bénéficiera d'un droit de vente correspondant lui permettant d'exiger de SCACS, sous réserve de certaines conditions, d'acquérir sa participation à la juste valeur de marché à partir de 2023. IQ bénéficiera également d'un droit de sortie conjointe en cas de cession par Bombardier de sa participation dans le partenariat.

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

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

L'opération a été approuvée par les conseils d'administration d'Airbus et de Bombardier, ainsi que par le cabinet du gouvernement du Québec. L'opération reste assujettie à l'approbation des organismes de réglementation, ainsi qu'aux autres conditions habituelles dans ce type d'opération. La clôture de l'opération est actuellement prévue en 2018.

Actifs détenus en vue de la vente

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

	31 décembre 2017
Trésorerie et équivalents de trésorerie	69 \$
Autres actifs courants ⁽¹⁾	1 043
Actifs non courants ⁽²⁾	3 038
Total des actifs	4 150 \$
Passifs courants ⁽³⁾	934 \$
Passifs non courants ⁽⁴⁾	1 599
Total des passifs	2 533 \$

⁽¹⁾ Comprennent principalement les stocks.

⁽²⁾ Comprennent principalement l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽³⁾ Comprennent principalement les fournisseurs et autres créiteurs, les avances de fournisseurs et les avances sur programmes aéronautiques.

⁽⁴⁾ Comprennent principalement les coûts non récurrents des fournisseurs, les provisions et les avances sur programmes aéronautiques.

De plus, SCACS a un cumul d'AERG de 32 millions \$ au 31 décembre 2017.

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

29. CAPITAL SOCIAL

Actions privilégiées

Les actions privilégiées autorisées étaient comme suit aux 31 décembre 2017 et 2016 et au 1^{er} janvier 2016 :

	Autorisées pour des séries particulières
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000

Les actions privilégiées et entièrement libérées étaient comme suit aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	5 811 736	9 692 521	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	6 188 264	2 307 479	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000	9 400 000

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 \$ CAN l'action.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.

Dividendes : Depuis le 1^{er} août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15^e jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable et fixé entre 50 % et 100 % du taux préférentiel canadien, ajusté comme ci-dessous. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 \$ CAN l'action ou supérieur à 25,10 \$ CAN l'action.

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ CAN l'action, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2022 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.

Dividendes : Pour la période de cinq ans à compter du 1^{er} août 2017 jusqu'au 31 juillet 2022 inclusivement, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 3,983 %, ou 0,99575 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,2489375 \$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts constitutifs mis à jour.

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4

- Rachat : Sous réserve de certaines dispositions, la Société peut, moyennant un préavis d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter, au comptant, les actions privilégiées rachetables à dividende cumulatif, série 4, pour 25,00 \$ CAN.
- Conversion : La Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 \$ CAN ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affilée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
- Dividendes : Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 % ou 1,5625 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ CAN l'action.
-

Actions ordinaires

Les actions ordinaires n'ont pas de valeur nominale.

Actions classe A (droits de vote multiples)

- Droits de vote : Dix votes chacune.
- Conversion : Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).
- Dividendes : Après paiement du dividende prioritaire sur les actions classe B (droits de vote limités) mentionnées ci-dessous, les actions classe A (droits de vote multiples) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.
-

Actions classe B (droits de vote limités)

- Droits de vote : Un vote chacune.
- Conversion : Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % de toutes les actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.
- Dividendes : Les porteurs d'actions classe B (droits de vote limités) ont le droit, en priorité par rapport aux porteurs d'actions classe A (droits de vote multiples) à des dividendes non cumulatifs de 0,0015625 \$ CAN l'action, payables chaque trimestre le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ CAN l'action, lorsque déclarés. Après paiement dudit dividende prioritaire, les actions classe B (droits de vote limités) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.
-

La variation du nombre d'actions ordinaires émises et entièrement libérées et du nombre d'actions ordinaires autorisées était comme suit aux :

Actions classe A (droits de vote multiples)

	31 décembre 2017	31 décembre 2016
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	313 900 550	313 900 550
Conversion à la classe B	(2 001)	—
Solde à la fin de l'exercice	313 898 549	313 900 550
Autorisées	3 592 000 000	3 592 000 000

Actions classe B (droits de vote limités)

	31 décembre 2017	31 décembre 2016
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	1 932 675 863	1 932 511 397
Émission d'actions	104 900	164 466
Conversion de la classe A	2 001	—
	1 932 782 764	1 932 675 863
Détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI		
Solde au début de l'exercice	(53 533 118)	(26 194 908)
Achetées	—	(27 338 210)
Distribuées	550 067	—
	(52 983 051)	(53 533 118)
Solde à la fin de l'exercice	1 879 799 713	1 879 142 745
Autorisées	3 592 000 000	3 592 000 000

La variation du nombre de bons de souscription pouvant être exercés était comme suit aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016
Solde au début de l'exercice	205 851 872	—
Émission de bons de souscription	—	205 851 872
Solde à la fin de l'exercice	205 851 872	205 851 872

En février 2016, la Société a émis, en faveur de la Caisse, des bons de souscription visant l'acquisition d'un nombre total de 105 851 872 actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc. (actions classe B à droits de vote limités), pouvant être exercés pendant sept ans à un prix d'exercice par action de 1,66 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,21 dollars canadiens selon le taux de change en vigueur à la date de signature de l'accord de souscription.

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

Dividendes

Les dividendes déclarés étaient comme suit :

	Dividendes déclarés pour les exercices				Dividendes déclarés après le	
	31 décembre 2017		31 décembre 2016		31 décembre 2017	
	Total		Total		Total	
	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)
Actions ordinaires classe A	0,00	— \$	0,00	— \$	0,00	— \$
Actions ordinaires classe B	0,00	—	0,00	—	0,00	—
		—		—		—
Actions privilégiées, série 2	0,72	4	0,68	5	0,13	1
Actions privilégiées, série 3	0,89	3	0,78	1	0,25	1
Actions privilégiées, série 4	1,56	11	1,56	11	0,39	3
		18		17		5
		18 \$		17 \$		5 \$

30. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

Le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UAR et d'UAI aux termes duquel des UAR et des UAI peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. Les UAR et les UAI donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Les UAI donnent également à certains porteurs le droit de recevoir un paiement en espèces égal à la valeur des UAI. Le conseil d'administration de la Société a également approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants. Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi. Au cours de l'exercice 2017, l'émission d'une valeur combinée de 47 millions \$ d'UAD, d'UAR et d'UAI a été autorisée (50 millions \$ au cours de l'exercice 2016).

Le nombre d'UAR, d'UAD et d'UAI a varié comme suit pour les exercices suivants :

	2017			2016		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de l'exercice	39 324 712	2 677 843	22 058 924	15 627 217	4 883 829	22 332 682
Attribuées	38 540 340	439	—	31 233 004	—	1 659 631
Exercées	(495 307)	(151 671)	—	(65 790)	(351 061)	—
Annulées	(10 238 393)	(1 372 230)	(1 260 823)	(7 469 719)	(1 854 925)	(1 933 389)
Solde à la fin de l'exercice	67 131 352	1 154 381 ⁽¹⁾	20 798 101	39 324 712	2 677 843 ⁽¹⁾	22 058 924

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 154 381 UAD étaient acquis au 31 décembre 2017 (1 260 639 au 31 décembre 2016).

Les droits rattachés aux UAR et aux UAD attribuées seront acquis si les seuils de performance financière sont atteints. Le ratio de conversion des UAR et des UAD comportant des droits acquis varie de 50 % à 150 %. Les droits rattachés aux UAR et aux UAD sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution si les seuils de performance financière sont atteints. Les dates d'acquisition des droits liés aux attributions ayant eu lieu entre le 1^{er} janvier 2016 et le 31 décembre 2017 s'échelonnent d'août 2019 à août 2020. Les droits rattachés aux UAI attribuées seront acquis quel que soit le rendement. Les droits rattachés aux UAI sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution de celles-ci. L'acquisition des droits rattachés aux UAI attribuées en 2015 aura donc lieu en août 2018.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des UAR et des UAI attribuées au cours de l'exercice 2017 s'est établie à 2,04 \$ (1,50 \$ au cours de l'exercice 2016). La juste valeur des UAR et des UAI attribuées a été évaluée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto.

De temps à autre, la Société fournit des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre (voir la Note 29 – Capital social) relativement aux régimes d'UAR et/ou d'UAI. Ces actions sont détenues en fiducie à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR et aux UAI soient acquis ou annulés. Le coût de ces achats a été déduit du capital social.

Des charges de rémunération de 29 millions \$ ont été comptabilisées au cours de l'exercice 2017 relativement aux régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI (des charges de rémunération de 11 millions \$ au cours de l'exercice 2016).

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu des régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Sur les 224 641 195 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission, 65 065 789 étaient disponibles au 31 décembre 2017 aux fins d'émission en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

Régime d'options d'achat d'actions en vigueur – À compter du 1^{er} juin 2009, la Société a modifié le régime d'options d'achat d'actions à l'intention d'employés clés pour les options attribuées après cette date. Les modalités et conditions les plus importantes du régime modifié sont les suivantes :

- le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options;
- les droits rattachés aux options attribuées s'acquièrent à la fin de la troisième année suivant la date d'attribution; et
- les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions en vigueur se résumait comme suit au 31 décembre 2017 :

Fourchette de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exercibles	
	Nombre d'options	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
1 à 2	68 964 473	5,00	1,74	—	—
2 à 4	41 421 459	5,49	2,84	9 957 695	3,72
4 à 6	4 009 793	2,53	4,83	4 009 793	4,83
6 à 8	1 912 000	0,43	7,01	1 912 000	7,01
	116 307 725			15 879 488	

Aucune option n'a été exercée au cours des exercices 2017 et 2016.

Le nombre d'options émises et en cours en vertu du régime d'options d'achat d'actions en vigueur a varié comme suit pour les exercices :

	2017		2016	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	97 039 186	2,38	74 347 206	2,61
Attribuées	27 745 712	2,55	29 195 107	1,94
Annulées	(5 577 590)	3,27	(4 486 127)	2,76
Échues	(2 899 583)	4,72	(2 017 000)	3,45
Solde à la fin de l'exercice	116 307 725	2,32	97 039 186	2,38
Options exerçables à la fin de l'exercice	15 879 488	4,40	15 055 731	4,80

Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2017 s'est établie à 0,90 \$ par option (0,64 \$ par option au cours de l'exercice 2016). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'attribution, et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices :

	2017	2016
Taux d'intérêt sans risque	1,48 %	0,58 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	50,38 %	49 %
Rendement prévu des dividendes	0 %	0 %

Une charge de rémunération de 16 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2017 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (11 millions \$ au cours de l'exercice 2016).

31. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	2017 ⁽¹⁾	2016
Créances clients et autres débiteurs	103 \$	155 \$
Stocks	(836)	1 161
Autres actifs et passifs financiers, montant net	325	(130)
Autres actifs	(72)	200
Fournisseurs et autres créditeurs	1 042	(699)
Provisions	(36)	269
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	338	183
Avances sur programmes aéronautiques	(311)	(452)
Passif lié aux avantages de retraite	166	(159)
Autres passifs	56	74
	775 \$	602 \$

⁽¹⁾ Aux fins de l'état des flux de trésorerie, la variation nette des soldes hors caisse comprend tous les actifs et passifs de SCACS reclassés comme actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

Le tableau suivant présente le rapprochement des fluctuations des passifs avec les flux de trésorerie découlant des activités de financement :

	Dette à long terme
Solde au 31 décembre 2016	8 769 \$
Variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	
Produit de dette à long terme	1 000
Remboursement de dette à long terme	(631)
Coûts de transaction	(15)
Total des variations des flux de trésorerie liés aux activités de financement	9 123
Incidence des fluctuations de taux de change	125
Autres	(30)
Solde au 31 décembre 2017	9 218 \$

32. FACILITÉS DE CRÉDIT

Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2017				
Facilité de Transport	4 270 \$ ⁽¹⁾	4 013 \$	257 \$	2021 ⁽²⁾
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	400	169	231	2020 ⁽³⁾
	4 670 \$	4 182 \$	488 \$	
31 décembre 2016				
Facilité de Transport	3 489 \$ ⁽¹⁾	3 311 \$	178 \$	2020
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	400	136	264	2019
	3 889 \$	3 447 \$	442 \$	
1^{er} janvier 2016				
Facilité de Transport	3 963 \$ ⁽¹⁾	3 195 \$	768 \$	2019
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	600	221	379	2018
	4 563 \$	3 416 \$	1 147 \$	

⁽¹⁾ 3560 millions € au 31 décembre 2017 (3310 millions € au 31 décembre 2016 et 3640 millions € au 1^{er} janvier 2016).

⁽²⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité, plus une période d'amortissement de un an pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit ne peuvent pas être émises. La date d'échéance finale de la facilité est 2021.

⁽³⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence de l'engagement maximal de la facilité. La facilité peut être prolongée d'une année annuellement à la date anniversaire, sous réserve de l'approbation par une majorité des membres du syndicat de banques.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau qui précède, des lettres de crédit totalisant 3037 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales et des lettres de crédit totalisant 377 millions \$ étaient en cours en vertu de la facilité de GCB au 31 décembre 2017 (respectivement 1869 millions \$ et 206 millions \$ au 31 décembre 2016 et respectivement 1721 millions \$ et 173 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 3,4 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2017 (2,9 milliards \$ au 31 décembre 2016 et 2,6 milliards \$ au 1^{er} janvier 2016).

Facilités de crédit renouvelables

La Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$ (« facilité de crédit renouvelable ») qui arrive à échéance en juin 2020 et porte intérêt au taux de base applicable (Libor dans le cas de retraits au comptant en dollars américains) majoré d'une marge. Cette facilité est disponible aux fins d'emprunt pour satisfaire aux besoins généraux de fonds de roulement de la Société, mais à l'exclusion de Transport. De plus, la Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie (« facilité de crédit renouvelable de Transport ») atteignant 640 millions € (768 millions \$), disponible pour Transport à des fins de sources de financement. La facilité arrive à échéance en mai 2020 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. Ces facilités étaient inutilisées au 31 décembre 2017.

Clauses financières restrictives

La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit, à l'exclusion de la facilité de GCB, et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. La facilité de lettre de crédit de 400 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes ainsi qu'un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure Transport. Les facilités de lettres de crédit et de crédit renouvelables de Transport comportent des clauses financières restrictives exigeant des niveaux minimums de capitaux propres, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 33 – Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le présent rapport de gestion. En outre, la Société doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 600 millions € (720 millions \$). La facilité de lettres de crédit de

400 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, exigent des liquidités de 750 millions \$ à 850 millions \$, selon le niveau du ratio du RAlIA sur les charges fixes, calculé en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport) à la fin de chaque trimestre de l'exercice 2017 (niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ pour l'exercice 2016). Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé. Ces modalités avaient été respectées sur une base trimestrielle et aux 31 décembre 2017 et 2016 et au 1^{er} janvier 2016.

La Société surveille régulièrement ces ratios afin de s'assurer qu'elle respecte toutes les clauses financières restrictives, et elle a des contrôles en place pour s'assurer que les clauses restrictives prévues aux contrats sont respectées.

33. GESTION DU CAPITAL

La Société analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société pour en évaluer la solvabilité. La Société gère et surveille ses indicateurs globaux de manière à offrir un profil de société de première qualité.

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

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

Indicateurs globaux – Ces indicateurs globaux ne correspondent pas aux ratios exigés en vertu des clauses restrictives bancaires.

	2017	2016
RAlI ajusté ⁽¹⁾	770 \$	498 \$
Intérêts ajustés ⁽²⁾	631 \$	618 \$
Ratio du RAlI ajusté sur les intérêts ajustés	1,2	0,8
Dette ajustée ⁽³⁾	9 631 \$	9 184 \$
RAlIA ajusté ⁽⁴⁾	1 162 \$	943 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAlIA ajusté	8,3	9,7

⁽¹⁾ Représente le RAlI avant éléments spéciaux, plus l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple et les intérêts reçus d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés ajustés au besoin pour tenir compte du règlement des dérivés de couverture de juste valeur avant leur date d'échéance contractuelle.

⁽²⁾ Représente les intérêts versés d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés plus la charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail et l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple.

⁽³⁾ Représente la dette à long terme ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes, plus les obligations au titre des transactions de cession-bail et la valeur actuelle nette des obligations au titre des contrats de location simple.

⁽⁴⁾ Représente le RAlI ajusté, plus l'amortissement et la dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des contrats de location simple.

Outre les indicateurs globaux précités, la Société surveille séparément son passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 2,3 milliards \$ au 31 décembre 2017 (2,5 milliards \$ au 31 décembre 2016). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les croissances futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. La Société surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur ses flux de trésorerie futurs et a lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années.

Afin d'ajuster sa structure du capital, la Société peut émettre ou rembourser des titres de dette à long terme, verser des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite, racheter ou émettre des actions ou modifier le montant des dividendes versés aux détenteurs d'instruments de capitaux propres.

Voir la Note 32 – Facilités de crédit, pour une description des clauses restrictives bancaires.

34. GESTION DU RISQUE FINANCIER

La Société est principalement exposée au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de marché découlant de la détention d'instruments financiers.

Risque de crédit	Le risque de crédit représente le risque qu'une partie à un instrument financier ne soit pas en mesure de s'acquitter de ses obligations et qu'il en résulte une perte financière pour l'autre partie.
Risque de liquidité	Le risque de liquidité représente le risque qu'une entité éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées aux passifs financiers.
Risque de marché	Le risque de marché représente le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison de modifications des cours du marché, que ces modifications soient causées par des facteurs particuliers à cet instrument financier ou à son émetteur, ou par des facteurs ayant une incidence sur la totalité des instruments financiers semblables négociés sur le marché. La Société est principalement exposée au risque de change et au risque de taux d'intérêt.

Risque de crédit

La Société est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments financiers dérivés et d'autres activités d'investissement. La Société est aussi exposée au risque de crédit lié à ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles. Les expositions au risque de crédit découlant des activités de prêt ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location – avions accordés à la clientèle de l'aéronautique relativement à la vente d'avions commerciaux.

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé des activités de gestion du risque de la Société. Le risque de crédit découlant des activités de gestion de la trésorerie de la Société est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change et à la Politique corporative de gestion des investissements (la « politique »). L'objectif visé par la politique est d'atténuer l'exposition de la Société au risque de crédit découlant de ses activités de gestion de la trésorerie en s'assurant que la Société ne traite qu'avec des institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire, les limites pour chaque contrepartie étant établies en fonction de limites préétablies pour chaque institution financière et chaque fonds.

Les risques de crédit découlant des activités commerciales habituelles de la Société, des activités de prêt et du soutien au financement indirect, sont gérés et contrôlés par les quatre secteurs isolables : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport. Le principal risque de crédit géré par les secteurs découle du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de la propre expérience de la Société auprès de ses clients. Les risques de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

Les évaluations des risques de crédit et des limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions dans lesquelles du crédit ou du financement sera accordé aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte de la Société. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que le risque financier découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des créances clients, des créances liées à des contrats de location et des autres financements directs.

Exposition maximale au risque de crédit – Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 14 – Instruments financiers, sauf pour les instruments financiers présentés dans le tableau ci-dessous, pour lesquels les expositions maximales sont comme suit aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	29 \$	46 \$	59 \$
Placements dans des structures de financement	193 \$	181 \$	169 \$
Instruments financiers dérivés	310 \$	326 \$	362 \$
Placements dans des titres	306 \$	319 \$	304 \$

Qualité du crédit – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux est habituellement de première qualité, à l'exception des débiteurs des secteurs d'activité aéronautiques, des prêts et créances liées à des contrats de location – avions et de certains placements dans des structures de financement. Les débiteurs des secteurs d'activité aéronautiques ne sont habituellement assortis d'aucune cote externe ou interne. Toutefois, la qualité du crédit de la clientèle est rigoureusement examinée et est fondée sur l'expérience de la Société avec les clients et leurs habitudes de paiement. La Société détient habituellement des actifs sous-jacents ou des dépôts de sécurité, ou encore des lettres de crédit au soutien des débiteurs. Les clients de la Société dans le cadre de prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont surtout des transporteurs aériens régionaux dont la cote de crédit est habituellement inférieure à une cote de première qualité. La qualité du crédit du portefeuille de financement de prêts et créances liées à des contrats de location – avions de la Société est étroitement liée à la qualité du crédit du secteur des transporteurs aériens régionaux. Les avions financés servent de garantie pour réduire l'exposition de la Société au risque de crédit.

Voir la Note 39 – Engagements et éventualités, pour le risque de crédit hors bilan de la Société, y compris le risque de crédit lié au soutien offert à la vente d'avions.

Risque de liquidité

La Société gère le risque de liquidité en maintenant des prévisions financières détaillées, de même que des plans opérationnels et un plan stratégique à long terme. La gestion des liquidités consolidées nécessite une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière de la Société, ainsi que des plans opérationnel et stratégique à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. La Société utilise des analyses de scénarios pour soumettre ses prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, des résultats des tests de sensibilité du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. De plus, la Société surveille constamment les occasions de financement pour optimiser sa structure du capital et préserver une flexibilité financière adéquate. La Société participe en outre à certaines initiatives de financement du fonds de roulement comme la vente de créances, les transactions de cession-bail d'avions et de simulateurs de vol et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs. La Société passe en revue régulièrement son profil de dette dans le but de gérer ou de prolonger les échéances et/ou de négocier des modalités plus favorables pour ses facilités bancaires. La Société passe également en revue régulièrement les modalités de ses facilités bancaires dans le but d'obtenir des prolongations annuelles des périodes de disponibilité aux termes de ces modalités. À ce titre, la Société négocie actuellement les prolongations annuelles de chacune de ses principales facilités bancaires ainsi que certaines autres modifications, dont des modifications de ses clauses restrictives financières et autres modifications techniques. Ces modifications sont assujetties à des conditions qui prévalent sur le marché et à d'autres conditions qui échappent à son contrôle, et rien ne garantit que la Société soit en mesure de réussir à négocier des modifications à des conditions commerciales raisonnables, ou des modifications. Cependant, le fait de ne pas réussir à négocier ces modifications ne devrait pas avoir actuellement d'incidence importante sur ses activités, sa situation financière, ses flux de trésorerie et ses résultats opérationnels.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des actifs et des passifs financiers, excluant les instruments financiers dérivés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2017 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés (compte non tenu des instruments de couverture connexes)						Total
		Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 988 \$	2 988 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 988 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 231 \$	1 202	2	—	1	3	23	1 231
Autres actifs financiers ⁽¹⁾	908 \$	126	155	—	674	166	54	1 175
Actifs		4 316	157	—	675	169	77	5 394
Fournisseurs et autres créditeurs	4 194 \$	4 184	4	—	—	—	6	4 194
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	751 \$	113	164	197	499	299	—	1 272
Dette à long terme								
Capital	9 218 \$	18	893	4 041	3 887	250	—	9 089
Intérêts		643	1 283	1 151	887	139	—	4 103
Passifs		4 958	2 344	5 389	5 273	688	6	18 658
Montant net		(642) \$	(2 187) \$	(5 389) \$	(4 598) \$	(519) \$	71 \$	(13 264) \$

⁽¹⁾ La valeur comptable des autres actifs financiers exclut la valeur comptable des instruments financiers dérivés, et la valeur comptable des autres passifs financiers exclut la valeur comptable des instruments financiers dérivés et la partie courante de la dette à long terme.

Les autres actifs financiers comprennent les créances sur contrats à long terme échéant en mars 2033. En vertu des ententes respectives, la Société recevra des paiements incitatifs liés à la fiabilité des trains fabriqués. En raison des variations futures de l'indice pertinent et de la réévaluation quant à l'atteinte des cibles en matière de fiabilité, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier. Par ailleurs, la résiliation d'un contrat de service connexe en cas de défaut d'exécution par la Société abolirait son droit à tout paiement futur.

La Société a négocié des délais de règlement de 240 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs bénéficiant de ce plus long délai totalisaient 479 millions € (575 millions \$) et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 1,96 % au 31 décembre 2017 (respectivement 272 millions € (287 millions \$) et 1,75 %, au 31 décembre 2016).

Les autres passifs financiers comprennent les avances gouvernementales remboursables. Dans le cadre des contrats pertinents, la Société est tenue de verser des montants aux gouvernements au moment de la livraison des avions. En raison de l'incertitude quant au nombre d'avions qui seront livrés et au moment de leur livraison, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2017 :

	Valeur nominale (équivalent en dollars US)	Flux de trésorerie non actualisés ⁽¹⁾					Total
		Moins de 1 an	1 an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	12 374 \$	280 \$	24 \$	— \$	— \$	— \$	304 \$
Dérivés sur taux d'intérêt	300	3	1	—	1	—	5
	12 674 \$	283 \$	25 \$	— \$	1 \$	— \$	309 \$
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	10 035 \$	(224) \$	(6) \$	— \$	— \$	— \$	(230) \$
Montant net		59 \$	19 \$	— \$	1 \$	— \$	79 \$

⁽¹⁾ Les montants libellés dans une monnaie étrangère sont convertis au taux de change à la fin de la période.

Risque de marché

Risque de change

Les activités internationales de la Société l'exposent à des risques de change importants dans le cours normal de ses activités, en particulier par rapport au dollar canadien, à la livre sterling, au franc suisse, à la couronne suédoise et à l'euro. La Société utilise diverses stratégies, y compris l'utilisation d'instruments financiers dérivés et l'appariement des positions d'actifs et de passifs, pour atténuer ces risques.

Les principaux risques de change de chaque segment de la Société sont déterminés et couverts par la trésorerie centralisée. Les risques de change sont atténués conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change (la « politique en matière de change »). L'objectif visé par la politique en matière de change est d'atténuer l'incidence de la fluctuation des taux de change sur les états financiers consolidés de la Société. Selon la politique en matière de change, les pertes potentielles découlant de variations défavorables des taux de change ne devraient pas excéder les limites préétablies autorisées par le conseil d'administration. La perte potentielle correspond à la perte prévue maximale qui pourrait être subie si une exposition au risque de change non couverte était touchée par une variation défavorable des taux de change pendant un trimestre. La politique en matière de change interdit aussi strictement toute opération de change spéculative qui entraînerait une exposition excédant la perte potentielle maximale approuvée par le conseil d'administration de la Société.

En vertu de la politique en matière de change, la direction des secteurs est chargée d'identifier toute exposition au risque de change réelle et possible découlant de leurs activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie centralisée, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément à la politique en matière de change.

Afin de gérer ses expositions de façon appropriée, chaque secteur maintient des prévisions de flux de trésorerie à long terme en monnaie étrangère. Les secteurs d'activité aéronautiques ont adopté une stratégie de couverture progressive, alors que Transport couvre entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur leurs résultats. Les secteurs atténuent aussi le risque de change en maximisant les opérations dans la monnaie fonctionnelle de leurs activités, comme les achats de matières, les contrats de vente et les activités de financement.

De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs à long terme libellés dans la même monnaie.

Pour gérer l'exposition découlant des opérations en monnaie étrangère et modifier synthétiquement la monnaie d'exposition de certains éléments du bilan, la Société utilise surtout des contrats de change à terme. La Société applique la comptabilité de couverture à l'égard d'une tranche importante de ses opérations prévues et de ses engagements fermes libellés en monnaie étrangère désignés comme des couvertures de flux de trésorerie. Notamment, la Société conclut des contrats de change à terme pour réduire le risque de variation des flux de trésorerie futurs découlant des ventes et des achats prévus et des engagements fermes.

Les programmes de couverture de change de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en monnaie étrangère. La sensibilité aux taux de change est fondée sur la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de la Société comptabilisés dans son état de la situation financière. L'incidence sur le RAI pour l'exercice 2017 est évaluée compte non tenu des relations de couverture des flux de trésorerie.

	Incidence sur le RAI						
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/\$ US	€/€	€/CHF	Autres
Gain (perte)	+10 %	48 \$	(6) \$	(15) \$	12 \$	(23) \$	16 \$

L'incidence sur les AERG pour l'exercice 2017 qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour ces dérivés, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

	Incidence sur les AERG avant impôts sur le résultat						
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	€/ \$ US	€/£	€/CHF	Autres
Gain	+10 %	201 \$	47 \$	85 \$	91 \$	89 \$	135 \$

Risque de taux d'intérêt

La Société est exposée au risque de variation de ses flux de trésorerie futurs découlant des variations des taux d'intérêt à l'égard de ses actifs et passifs financiers à taux variable, y compris la dette à long terme à taux d'intérêt fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables (voir la Note 27 – Dette à long terme). Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le LIBOR, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont principalement gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques, y compris le recours à des instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés utilisés pour convertir synthétiquement les expositions au risque de taux d'intérêt sont principalement composés de swaps de taux d'intérêt.

En outre, la Société est exposée aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de revente, au moyen de ses instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Ces instruments financiers comprennent certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les incitatifs à la location et certains instruments financiers dérivés.

Les programmes de couverture de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance afin de s'assurer d'un bon appariement des actifs et des passifs, conformément à l'objectif de réduction des risques découlant des fluctuations des taux d'intérêt. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de taux d'intérêt a surtout trait aux instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt touchant l'évaluation de ces instruments financiers, compte non tenu des instruments financiers dérivés désignés dans une relation de couverture, aux 31 décembre 2017 et 2016, l'incidence sur le RAI se serait traduite par un ajustement négatif de 27 millions \$ au 31 décembre 2017 (22 millions \$ au 31 décembre 2016).

35. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2017 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	47 \$	— \$	— \$	47 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	332	—	332	—
Placements dans des titres	357 ⁽²⁾	50	307	—
Placements dans des structures de financement	169	—	—	169
	905 \$	50 \$	639 \$	216 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(6) \$	— \$	— \$	(6) \$
Incitatifs à la location	(74)	—	—	(74)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(538)	—	(234)	(304)
	(618) \$	— \$	(234) \$	(384) \$

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

Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers du Niveau 3 ont été comme suit pour les exercices 2017 et 2016 :

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	79 \$	151 \$	(1) \$	(135) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	2	23	—	(28)	(61)
Émissions	—	—	(11)	—	(120)
Règlements	(19)	(9)	6	22	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	11
Solde au 31 décembre 2016	62	165	(6)	(141)	(170)
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	5	8	—	(5)	(108)
Émissions	—	—	(3)	—	—
Règlements	(20)	(4)	3	24	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(26)
Solde au 31 décembre 2017	47 \$	169 \$	(6) \$	(122) \$	(304) \$
Reclassées comme passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	—	—	—	48	—
Solde au 31 décembre 2017	47 \$	169 \$	(6) \$	(74) \$	(304) \$

⁽¹⁾ Dont un montant de 1 million \$ qui représente les gains réalisés au cours de l'exercice 2017 comptabilisés dans les revenus de financement (un montant de 2 millions \$ qui représente les gains réalisés au cours de l'exercice 2016 comptabilisés dans les revenus de financement).

⁽²⁾ Voir la Note 28 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 31 décembre 2017 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB et CCC (B)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	9,84 %	Entre 1,75 % et 8,17 % (6,46 %)	s. o.

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

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

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

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 31 décembre 2017 :

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour l'exercice 2017	Modification d'hypothèses		
		Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Gain (perte)				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	(2) \$	(1) \$	(1) \$	(2) \$
Placements dans des structures de financement	(6) \$	(4) \$	(11) \$	(9) \$
Incitatifs à la location	(1) \$	s. o.	1 \$	s. o.

s. o. : sans objet

Option de conversion

Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour l'exercice 2017 de 23 millions \$.

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

Hiérarchie des justes valeurs pour les éléments comptabilisés au coût amorti

Le tableau qui suit présente les actifs financiers et les passifs financiers évalués au coût amorti sur une base non récurrente et classés selon la hiérarchie des justes valeurs, comme suit :

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

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2017 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créances clients et autres débiteurs	1 231 \$	— \$	1 231 \$	— \$
Autres actifs financiers				
Placements dans des structures de financement	46	—	—	46
Autres	323	—	—	323
	1 600 \$	— \$	1 231 \$	369 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(4 188) \$	— \$	(4 188) \$	— \$
Dette à long terme	(9 354)	—	(9 354)	—
Autres passifs financiers				
Avances gouvernementales remboursables	(585)	—	—	(585)
Autres	(132)	—	—	(132)
	(14 259) \$	— \$	(13 542) \$	(717) \$

36. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Dans le cours normal des affaires, la Société effectue une partie de ses activités par l'entremise de coentreprises et d'entreprises associées, surtout dans Transport.

La quote-part globale du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit pour les exercices :

	2017	2016
Coentreprises	108 \$	65 \$
Entreprises associées	67	61
Résultat net	175 \$	126 \$

La société a donné en nantissement des actions dans des entreprises associées d'une valeur comptable de néant au 31 décembre 2017 (24 millions \$ au 31 décembre 2016 et 18 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

37. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de la Société sont composées de ses coentreprises, de ses entreprises associées et des membres clés de la direction.

Coentreprises et entreprises associées

Dans le cours normal des affaires, la Société achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de certaines de ses coentreprises et de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente la tranche de ces opérations attribuable aux participations des autres coentrepreneurs et les opérations avec les entreprises associées pour les exercices :

	2017		2016	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Ventes de produits et services, et autres revenus	41 \$	16 \$	47 \$	23 \$
Achats de produits et services, et autres charges	21 \$	— \$	59 \$	— \$

Le tableau qui suit présente les soldes de la Société auprès de coentreprises et d'entreprises associées aux :

	31 décembre 2017		31 décembre 2016		1 ^{er} janvier 2016	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Débiteurs	20 \$	12 \$	22 \$	8 \$	31 \$	8 \$
Créditeurs	11 \$	2 \$	2 \$	4 \$	3 \$	2 \$
Avances et facturations progressives en excédent des stocks des contrats à long terme	8 \$	— \$	7 \$	— \$	4 \$	— \$

Rémunération des membres clés de la direction

La rémunération annuelle et la charge de rémunération connexe des administrateurs membres de la haute direction et des administrateurs non membres de la haute direction et des membres clés de la direction, soit le président et chef de la direction de Bombardier Inc., les présidents et chefs de l'exploitation des secteurs d'activité aéronautiques et de Transport et les vice-présidents principaux de Bombardier Inc., se présentaient comme suit pour les exercices :

	2017	2016
Avantages fondés sur des actions	24 \$	23 \$
Salaires, primes et autres avantages à court terme	23	17
Avantages de retraite	1	3
Prestations de cessation d'emploi et autres avantages à long terme	—	1
	48 \$	44 \$

38. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES

Le tableau suivant présente les actifs et passifs des entités structurées non consolidées dans lesquelles la Société détenait une exposition importante aux :

	31 décembre 2017		31 décembre 2016		1 ^{er} janvier 2016	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux	4 705 \$	2 315 \$	5 625 \$	3 014 \$	6 612 \$	4 102 \$

La Société a offert des garanties de crédit et de valeur résiduelle, ou les deux, à certaines entités structurées créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux.

En général, ces entités structurées sont financées par une dette à long terme consentie par des tiers et par du capital émis à des porteurs de titres non liés qui profitent d'incitatifs fiscaux. L'avion est cédé en garantie de la dette à long terme des entités structurées. La Société conserve certains droits sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle, de dette subordonnée et de droits résiduels. Les garanties de valeur résiduelle couvrent généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie à la vente de l'avion sous-jacent à une date convenue. La Société offre également des services de gestion à certaines de ces entités structurées en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

Le risque éventuel maximal de la Société était de 1,5 milliard \$, dont une tranche de 370 millions \$ était comptabilisée à titre de provisions et de passifs connexes au 31 décembre 2017 (respectivement 1,6 milliard \$ et 371 millions \$ au 31 décembre 2016 et respectivement 1,7 milliard \$ et 354 millions \$ au 1^{er} janvier 2016). Le risque maximal de la Société lié à ces garanties figure à la Note 39 – Engagements et éventualités.

La Société a conclu qu'elle ne contrôlait pas ces entités structurées.

39. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

La Société conclut diverses ententes de soutien à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle, ainsi que des engagements de taux de financement, la plupart fournis relativement à des ventes d'avions commerciaux et des engagements de financement connexes. La Société est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit. Ces risques hors bilan s'ajoutent aux engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés. Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la Note 38 – Entités structurées non consolidées. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des débours prévus par la Société.

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

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle (a)	1 060 \$	1 300 \$	1 669 \$
Crédit (a)	1 221	1 233	1 248
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(540)	(557)	(598)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	1 741 \$	1 976 \$	2 319 \$
Engagements de reprise (b)	1 437 \$	1 721 \$	1 818 \$
Obligations de rachat conditionnelles (c)	143 \$	207 \$	192 \$
Autres⁽²⁾			
Crédit (d)	52 \$	48 \$	48 \$

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

⁽²⁾ La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir la section f) ci-après).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties de valeur résiduelle, liées à la vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties, compte non tenu du produit net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles, ce qui réduit le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes prévues totalisant 554 millions \$ au 31 décembre 2017 (562 millions \$ au 31 décembre 2016 et 670 millions \$ au 1^{er} janvier 2016) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties, compte tenu de l'incidence de la valeur de revente estimative de l'avion, qui est fondée sur des informations tirées des rapports d'évaluation externes, et reflètent des facteurs spécifiques du marché actuel des avions et un marché équilibré à moyen et à long terme, et le produit prévu des autres actifs couvrant ces risques. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 122 millions \$ au 31 décembre 2017 (141 millions \$ au 31 décembre 2016 et 135 millions \$ au 1^{er} janvier 2016). Les provisions pour pertes prévues devraient couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu du produit prévu de la vente de l'avion sous-jacent et de l'extinction de certaines obligations liées à des incitatifs à la location.

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – La Société a fourni des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts ainsi que des services liés à la recommercialisation d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à 2027. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales. Le risque de crédit relatif à trois de ces clients représentait 73 % du total du risque de crédit maximal au 31 décembre 2017 (72 % au 31 décembre 2016 et 71 % au 1^{er} janvier 2016).

En outre, la Société peut offrir une garantie de valeur résiduelle d'avions à une date convenue par les parties, habituellement à la date d'échéance des ententes de financement et de location connexes. Les engagements comprennent habituellement des restrictions opérationnelles comme l'utilisation maximale et les exigences minimales en matière d'entretien. Cette garantie prévoit un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu de ces garanties ne peut être faite qu'à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties de valeur résiduelle en cours, à la date d'exercice la plus rapprochée ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Moins de un an	106 \$	57 \$	90 \$
De un an à cinq ans	856	845	991
De cinq à dix ans	98	398	580
De dix à quinze ans	—	—	8
	1 060 \$	1 300 \$	1 669 \$

b) Engagements de reprise – Relativement à la signature de commandes fermes visant la vente d'avions neufs, la Société conclut des engagements de reprise à prix déterminé avec certains clients. Ces engagements confèrent aux clients le droit de remettre leur avion d'occasion à titre de paiement partiel pour l'achat d'un nouvel avion.

Les engagements de reprise de la Société étaient les suivants aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Moins de un an	102 \$	231 \$	271 \$
De un an à trois ans	863	600	204
Par la suite	472	890	1 343
	1 437 \$	1 721 \$	1 818 \$

c) Obligations de rachat conditionnelles – Dans le cadre de la vente d'un avion neuf, la Société contracte des obligations de rachat conditionnelles auprès de certains clients. En vertu de ces obligations, la Société accepte de racheter l'avion initial pour un montant préétabli, pendant une période prédéterminée ou à des dates préétablies, sous réserve d'une convention acceptable pour les deux parties visant la vente d'un nouvel avion. Au moment où la Société signe une entente visant la vente d'un nouvel avion et que le client exerce son droit de payer partiellement le nouvel avion en remettant l'avion initial à la Société, une obligation de rachat conditionnelle est comptabilisée comme un engagement de reprise.

Les obligations de rachat conditionnelles de la Société, à la date d'exercice la plus rapprochée, étaient les suivantes aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Moins de un an	96 \$	158 \$	173 \$
De un an à trois ans	47	49	19
Par la suite	—	—	—
	143 \$	207 \$	192 \$

Autres garanties

d) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 52 millions \$ au 31 décembre 2017 (48 millions \$ au 31 décembre 2016 et au 1^{er} janvier 2016). Cette garantie vient à échéance en 2025.

e) Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats par Transport, les partenaires peuvent être conjointement et solidairement responsables face au client pour une défaillance des autres partenaires. Dans de tels cas, les partenaires fourniront normalement des contre-indemnités mutuelles. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client et, dans certains cas, à la période couverte par la garantie.

Le risque maximal net de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond, en supposant que toutes les contre-indemnités soient entièrement honorées. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque net de la Société n'est pas important, en supposant que toutes les contre-indemnités sont entièrement honorées. Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

f) Autres – Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces indemnités.

Contrats de location simple

La Société loue des bâtiments et du matériel et prend en charge des contrats de location simple d'avions relativement à la vente d'avions neufs. Les paiements de loyers minimums futurs, surtout liés aux bâtiments et au matériel, en vertu de contrats de location simple non résiliables sont comme suit aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
À moins de un an	124 \$	143 \$	146 \$
Entre un an et cinq ans	357	361	346
Plus de cinq ans	473	475	346
	954 \$	979 \$	838 \$

La charge de loyer s'est établie à 113 millions \$ pour l'exercice 2017 (170 millions \$ pour l'exercice 2016).

Autres engagements

La Société a aussi des obligations d'achat, en vertu de divers contrats, effectuées dans le cours normal des affaires. Les obligations d'achat se présentent comme suit aux :

	31 décembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
À moins de un an	8 844 \$	4 120 \$	6 485 \$
Entre un an et cinq ans	5 467	8 280	3 925
Plus de cinq ans	34	46	56
	14 345 \$	12 446 \$	10 466 \$

Les obligations d'achat de la Société comprennent les engagements de capitaux pour l'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles totalisant respectivement 306 millions \$ et 164 millions \$ au 31 décembre 2017 (373 millions \$ et 415 millions \$ au 31 décembre 2016 et 176 millions \$ et 489 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 décembre 2017, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Transport

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

Enquête au Brésil

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

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

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

Litige avec Triumph

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

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

Metrolinx

En juillet 2016, Bombardier Transportation Canada Inc. (« BT CI »), filiale de Bombardier Inc., a reçu un avis de défaut à l'égard d'un contrat qu'elle a conclu avec Metrolinx visant la livraison de 182 véhicules légers. Le contrat a été conclu le 14 juin 2010. La valeur du contrat est de 770 millions \$ CAN (614 millions \$).

En décembre 2017, Metrolinx et BT CI ont convenu d'une modification au contrat, qui résout les différends commerciaux en cours et met fin à la procédure d'arbitrage en cours entre les parties. L'accord réduit le nombre de véhicules légers sur rail à livrer à Metrolinx, lequel passe de 182 à 76 véhicules légers sur rail, et inclut une option pour 106 véhicules légers sur rail supplémentaires. De plus, le contrat d'exploitation et de maintenance de GO Transit a été prolongé de 18 mois.

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

Le 27 avril 2017, la société Boeing a déposé une requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U. en vue de l'imposition de droits antidumping et compensatoires sur les importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges aux É.-U. La requête a été déposée conformément aux articles 701 et 731 du *Tariff Act of 1930*, 19 U.S.C. § 1671 et 1673. La requête de Boeing allègue que la Société a reçu des subventions gouvernementales pour le programme d'avions *C Series*, qu'elle se livre à des pratiques de « dumping » à l'égard des avions *C Series* sur le marché américain et que les ventes de ces avions constituent une menace pour l'industrie aéronautique américaine. La Société a donné suite à la requête dans le cadre des procédures engagées auprès du département du Commerce américain et de la Commission du commerce international des É.-U. Le 9 juin 2017, la Commission du commerce international des É.-U. a rendu une décision préliminaire positive selon laquelle des éléments indiquaient de façon raisonnable qu'une entreprise américaine était exposée à des préjudices importants en raison d'importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges qui seraient vendus aux É.-U. à une valeur inférieure à leur juste valeur et prétendument subventionnés par les gouvernements du Canada, du Québec et du R.-U. Le département du Commerce américain a rendu une décision préliminaire positive sur des droits compensatoires de 219,63 % le 25 septembre 2017 et une décision préliminaire positive sur des droits antidumping de 79,82 % le 4 octobre 2017. Le département du Commerce américain a rendu une décision finale positive sur des droits compensatoires de 212,39 % et une décision finale positive sur des droits antidumping de 79,82 % le 18 décembre 2017. La Société conteste ces décisions finales du département du Commerce américain. Le 16 janvier 2018, et le 24 janvier 2018, la Société a déposé des avis de son intention de faire appel des décisions finales du département du Commerce américain. Le 26 janvier 2018, la Commission du commerce international des É.-U. a rendu sa décision finale sur le risque de préjudices, concluant que l'industrie américaine ne subit pas de préjudices ou n'est pas exposée à des préjudices importants en raison d'importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges. Cette décision signifie que le département du Commerce américain ne publiera pas d'ordonnance sur les droits antidumping et compensatoires à l'encontre des importations de ces avions canadiens. Cependant, il est toujours possible que la société Boeing fasse appel de la décision de la Commission du commerce international des É.-U. en passant par le système judiciaire.

Transnet

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

Espagne

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

ALP, AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CITYFLO, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, C Series, CS100, CS300, EBI, FLEXITY, FLEXX, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Parts Express, Primove, Q400, Smart Services, SPACIUM, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO et ZEFIRO sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

Notre conseil d'administration

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION⁽¹⁾

Laurent Beaudoin	Président émérite du conseil d'administration de Bombardier
Pierre Beaudoin	Président du conseil d'administration de Bombardier
Alain Bellemare	Président et chef de la direction de Bombardier
Joanne Bissonnette	Administratrice de sociétés
J. R. André Bombardier	Vice-président du conseil d'administration de Bombardier
Martha Finn Brooks	Administratrice de sociétés
Jean-Louis Fontaine	Vice-président du conseil d'administration de Bombardier
Diane Giard	Première vice-présidente à la direction, Particuliers - Entreprises et Marketing de la Banque Nationale
August W. Henningsen	Administrateur de sociétés
Pierre Marcouiller	Président exécutif du conseil d'administration et chef de la direction, Camso Inc. (fabricant de pneus hors route)
Douglas (Doug) R. Oberhelman	Administrateur de sociétés
Vikram Pandit	Président et chef de la direction d'Orogen Group (entreprise tirant parti des occasions d'affaires dans le secteur des services financiers)
Carlos E. Represas	Administrateur de sociétés
Antony N. Tyler	Administrateur de sociétés
Beatrice Weder di Mauro	Professeure de macroéconomie internationale, Université Johannes Gutenberg, Mayence, Allemagne et agrégée supérieure de recherches en résidence à INSEAD, à Singapour

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Comités du conseil	Représentation au sein du conseil ⁽¹⁾	Responsabilités
Comité d'audit	Vikram Pandit (président) Martha Finn Brooks Pierre Marcouiller Beatrice Weder di Mauro	<ul style="list-style-type: none"> Aider les administrateurs à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de reddition de comptes. Favoriser le maintien d'une bonne communication entre les administrateurs et les auditeurs indépendants de Bombardier, Ernst & Young. Favoriser le maintien de l'indépendance d'Ernst & Young. Maintenir la crédibilité et l'objectivité de nos rapports financiers. Étudier et évaluer tout risque important.
Comité des finances et de gestion des risques	Martha Finn Brooks (co-présidente) August W. Henningsen (co-président) Carlos E. Represas Antony N. Tyler	<ul style="list-style-type: none"> Examiner les risques importants de nature financière auxquels Bombardier est exposée et les mesures que la direction prend pour surveiller, contrôler et gérer ces risques. Examiner le caractère adéquat des politiques, des procédures et des contrôles mis en place pour gérer ces risques. Examiner et surveiller les projets ou opérations importants ou inhabituels liés aux activités courantes, aux occasions d'affaires, aux fusions, aux acquisitions, aux désinvestissements, aux ventes ou achats importants d'actifs et aux investissements en actions. Passer en revue diverses questions ou activités touchant la situation financière de Bombardier.
Comité de la gouvernance et des nominations	Carlos E. Represas (président) Pierre Marcouiller Vikram Pandit Antony N. Tyler	<ul style="list-style-type: none"> Surveiller les critères de sélection et les qualifications des candidats au poste d'administrateur. Surveiller la composition et la performance du conseil et de ses comités. Surveiller la rémunération des administrateurs.
Comité des ressources humaines et de la rémunération	Vikram Pandit (président) August W. Henningsen Pierre Marcouiller Carlos E. Represas	<ul style="list-style-type: none"> Superviser la planification de la relève du président et chef de la direction et d'un certain nombre d'autres postes de haute direction. Évaluer la performance du président et chef de la direction. Examiner et approuver la politique de rémunération globale des membres de la haute direction qui comprend, entre autres éléments, le salaire de base, les incitatifs à court et à long terme et les régimes de retraite et les avantages sociaux et avantages accessoires.

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2017. Pour des renseignements supplémentaires sur notre conseil d'administration, consultez notre site Web bombardier.com.

INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

Actions classe A et actions à droits de vote subalternes classe B	Toronto (Canada)
Actions privilégiées, série 2, série 3 et série 4	Toronto (Canada)
Symbole des actions	BBD (Toronto)

RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXERCICE 2017

Premier rapport trimestriel	3 mai 2018
Deuxième rapport trimestriel	2 août 2018
Troisième rapport trimestriel	8 novembre 2018
Rapport financier annuel 2018	14 février 2019

DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Versement sujet à l'approbation du conseil d'administration

Série 2

Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2017-12-29	2018-01-15	2018-06-29	2018-07-15
2018-01-31	2018-02-15	2018-07-31	2018-08-15
2018-02-28	2018-03-15	2018-08-31	2018-09-15
2018-03-29	2018-04-15	2018-09-28	2018-10-15
2018-04-30	2018-05-15	2018-10-31	2018-11-15
2018-05-31	2018-06-15	2018-11-30	2018-12-15

Série 3

Date d'inscription	Date de versement
2018-01-12	2018-01-31
2018-04-13	2018-04-30
2018-07-13	2018-07-31
2018-10-12	2018-10-31

Série 4

Date d'inscription	Date de versement
2018-01-12	2018-01-31
2018-04-13	2018-04-30
2018-07-13	2018-07-31
2018-10-12	2018-10-31

Veillez noter que sauf indication contraire, tous les dividendes versés par Bombardier depuis janvier 2006 sur toutes ses actions ordinaires et privilégiées sont considérés « dividendes déterminés » conformément à la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada et à son équivalent provincial ou territorial. La même désignation s'applique en vertu de la Loi sur les impôts du Québec pour les dividendes déclarés après le 23 mars 2006.

Coordonnées

Bombardier Inc.

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Relations avec les investisseurs
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13273
Télééc. : +1 514 861 2420
Courriel : investisseurs@bombardier.com
Communications
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13390
Télééc. : +1 514 861 2420

ENVOIS MULTIPLES

Malgré les vérifications faites pour n'adresser qu'un exemplaire de chaque document aux actionnaires inscrits de Bombardier, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à plusieurs noms ou adresses. Prière de signaler pareil cas à Services aux investisseurs Computershare Inc. à l'un des numéros suivants :

+1 514 982 7555 ou +1 800 564 6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement), ou envoyer un courriel à l'adresse suivante : service@computershare.com

RENSEIGNEMENTS EN LIGNE

Pour des renseignements supplémentaires, nous vous invitons à consulter nos sites Web bombardier.com et ri.bombardier.com

AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Les actionnaires qui désirent de l'information sur leurs actions doivent communiquer avec :

Services aux investisseurs Computershare Inc.

100, avenue University, 8^e étage
Toronto (Ontario)
Canada M5J 2Y1
ou
1500, boul. Robert-Bourassa, bureau 700
Montréal (Québec)
Canada H3A 3S8
Tél. : +1 514 982 7555 ou +1 800 564 6253
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Télééc. : +1 416 263 9394 ou +1 888 453 0330
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Courriel : service@computershare.com

AUDITEURS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1X9

ASSEMBLÉE ANNUELLE

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le jeudi 3 mai 2018, à 10 h 30, à l'adresse suivante :

Quai Alexandra
200, rue de la Commune Ouest
Montréal (Québec)
Canada H2Y 4B2

L'assemblée annuelle sera diffusée en direct sur notre site Web bombardier.com.

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

ALP, AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CITYFLO, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, C Series, CS100, CS300, EBI, FLEXITY, FLEXX, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Parts Express, PRIMOVE, Q400, Smart Services, SPACIUM, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO et ZEFIRO sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

Le présent rapport financier est imprimé sur du papier contenant 30 % de fibres postconsommation, certifié ÉcoLogo, traité sans chlore. L'utilisation de ce papier, plutôt que de papier vierge, permet l'économie de⁽¹⁾ :



56
arbres matures,
équivalant à la
superficie de 4
terrains de tennis



2 520 kg
de déchets,
équivalant à
51 poubelles



8 280 kg
de CO2 équivalant
aux émissions de
3 voitures par
année



205 566 litres
d'eau, équivalant à
la consommation
d'eau d'une
personne pendant
587 jours

⁽¹⁾ Ces données ont été fournies par le fabricant de papier.



Entièrement recyclable -
le choix responsable

Imprimé au Canada
978-2-923797-39-7
Dépôt légal, Bibliothèque et
Archives nationales du Québec
Tous droits réservés.
© 2018 Bombardier Inc. ou ses filiales.

FSC® n'est pas responsable des calculs de
ressources économisées en utilisant ce papier.

Nous fabriquons les avions et les trains les plus novateurs au monde

