

DEUXIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre clos le 30 juin 2014

GLOSSAIRE

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

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

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	2
SOMMAIRE	3
FAITS SAILLANTS	3
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	5
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	7
STRUCTURE DU CAPITAL	9
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	10
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	14
AÉRONAUTIQUE	15
FAITS SAILLANTS	15
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	16
ANALYSE DES RÉSULTATS	20
TRANSPORT	30
FAITS SAILLANTS	30
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	30
ANALYSE DES RÉSULTATS	32
AUTRES	38
ARRANGEMENTS HORS BILAN	38
RISQUES ET INCERTITUDES	38
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	38
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	39
TAUX DE CHANGE	39
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	40
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	41
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	42
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	49

RAPPORT DE GESTION

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

Ce rapport de gestion, dont la responsabilité incombe à la direction, a été passé en revue et approuvé par le conseil d'administration (« Conseil ») de Bombardier Inc. (la « Société »). 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 présentées dans ce rapport sont structurées par secteur isolable : BA et BT, puis par segment de marché, reflétant notre structure organisationnelle.

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

Une information est jugée importante si 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.

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos prévisions, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos 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; et l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que nous formulions 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. Bien que nous jugions nos hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à notre disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien et des principaux exploitants ferroviaires, à l'instabilité politique et à des cas de force majeure), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux engagements à modalités fixes et à la production et à l'exécution de projets, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur le rendement des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement, à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, aux ressources humaines), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, aux régimes d'avantages de retraite, à l'exposition au risque de crédit, à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, à l'aide du financement en faveur de certains clients et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale) et au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt, à la diminution de la valeur résiduelle et à l'augmentation des prix des produits de base). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier annuel pour l'exercice clos le 31 décembre 2013. Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas s'y fier indûment. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent nos attentes à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins que nous n'y soyons tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

SOMMAIRE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

- Revenus de 4,9 milliards \$, contre 4,4 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent, une augmentation de 8,9 %, compte non tenu de l'incidence des taux de change.
- RAI de 257 millions \$, ou 5,3 % des revenus, comparativement à un RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 257 millions \$, ou 5,8 %, et à un RAI de 288 millions \$, ou 6,5 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Résultat net de 155 millions \$ (RPA dilué de 0,08 \$), par rapport à 180 millions \$ (RPA dilué de 0,10 \$) pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Résultat net ajusté⁽¹⁾ de 192 millions \$ (RPA ajusté⁽¹⁾ de 0,10 \$), comparativement à 158 millions \$ (RPA ajusté de 0,09 \$) pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Investissements nets de 525 millions \$ dans les immobilisations corporelles et incorporelles, dont 436 millions \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques, comparativement à 550 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent, dont 498 millions \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques.
- Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 424 millions \$, contre une utilisation de 566 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Sources de financement disponibles à court terme de 3,9 milliards \$ au 30 juin 2014, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie de 2,5 milliards \$, en regard de respectivement 4,8 milliards \$ et 3,4 milliards \$ au 31 décembre 2013.
- Carnet de commandes de 75,7 milliards \$ au 30 juin 2014, comparativement à 69,7 milliards \$ au 31 décembre 2013.

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

Nouvelle structure organisationnelle

Le 23 juillet 2014, nous avons annoncé la mise en place d'une nouvelle structure organisationnelle composée de quatre secteurs d'activité : Bombardier Transport, Bombardier Avions d'affaires, Bombardier Avions commerciaux et Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie. Un plan de déploiement détaillé sera élaboré au cours des prochains mois, et la nouvelle structure sera en place le 1^{er} janvier 2015. Nous estimons que la restructuration de BA entraînera l'élimination d'environ 1800 postes indirects.

Dans le cadre de ses initiatives de réorganisation, BT met en œuvre à l'heure actuelle des mesures additionnelles de réduction des coûts, qui comprennent des économies de coûts non liés aux produits, y compris les frais de déplacement, un gel généralisé de l'embauche pour toutes les fonctions indirectes ainsi que l'élimination d'environ 1000 postes indirects d'ici la fin de 2014.

Combinée à la mise en œuvre de OneBT, la récente réorganisation de BT, la nouvelle structure organisationnelle d'Aéronautique nous permettra d'être plus agiles et flexibles afin de répondre aux besoins des clients, tout en nous concentrant sur les secteurs en croissance.

À l'heure actuelle nous évaluons les incidences de ces initiatives de restructuration sur les résultats financiers de l'exercice en cours et nous prévoyons comptabiliser une charge de restructuration au cours de l'exercice 2014.

Principaux événements

- Le 9 avril 2014, le premier véhicule d'essais en vol (FTV1) *Learjet 85* a réalisé avec succès son vol inaugural.
- En avril 2014, nous avons accru notre souplesse financière en émettant des billets de premier rang non garantis totalisant 1,8 milliard \$. Le produit net a servi à financer le remboursement de 1,3 milliard \$ de la dette existante et aux fins générales de l'entreprise.
- Le 29 mai 2014, un incident impliquant un des moteurs du FTV1 *CS100* est survenu lors d'activités statiques d'entretien au sol. Bombardier et Pratt & Whitney ont mis au point une solution et les essais en vol devraient reprendre au cours des prochaines semaines. Les dates de mise en service prévues des programmes d'avions *CS100* et *CS300* demeurent inchangées.
- Le 27 juin 2014, l'avion *Challenger 350* a été mis en service.
- Après la fin du trimestre, des lettres d'intention et une entente d'achat conditionnelle ont été signées avec cinq clients visant 66 avions *CSeries*, ce qui porte à 513 le nombre total de commandes fermes et autres ententes visant des avions *CSeries* à la date du présent rapport. Ces 66 avions n'étaient pas inclus dans notre carnet de commandes au 30 juin 2014.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

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

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Revenus	4 891 \$	4 430 \$	9 245 \$	8 769 \$
Coût des ventes	4 233	3 758	7 994	7 481
Marge brute	658	672	1 251	1 288
Charges de vente et d'administration	354	382	692	726
R et D	79	75	155	145
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(28)	(34)	(50)	(78)
Autres revenus	(4)	(8)	(22)	(2)
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	257	257	476	497
Éléments spéciaux	-	(31)	12	(31)
RAII	257	288	464	528
Charges de financement	90	83	136	151
Revenus de financement	(49)	(47)	(61)	(80)
RAI	216	252	389	457
Impôts sur le résultat	61	72	119	129
Résultat net	155 \$	180 \$	270 \$	328 \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	153 \$	181 \$	266 \$	324 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	2 \$	(1) \$	4 \$	4 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	0,08 \$	0,10 \$	0,14 \$	0,18 \$

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
RAIIA	360 \$	390 \$	660 \$	721 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	360 \$	359 \$	672 \$	690 \$
Résultat net ajusté	192 \$	158 \$	343 \$	314 \$
RPA ajusté	0,10 \$	0,09 \$	0,19 \$	0,17 \$

Revenus, marge RAI et marge RAI avant éléments spéciaux

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Revenus				
BA	2 512 \$	2 255 \$	4 601 \$	4 513 \$
BT	2 379 \$	2 175 \$	4 644 \$	4 256 \$
Consolidés	4 891 \$	4 430 \$	9 245 \$	8 769 \$
Marge RAI				
BA	5,6%	6,1%	5,1%	5,3%
BT	4,9%	6,9%	5,0%	6,8%
Consolidée	5,3%	6,5%	5,0%	6,0%
Marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾				
BA	5,6%	4,7%	5,3%	4,6%
BT	4,9%	6,9%	5,0%	6,8%
Consolidée	5,3%	5,8%	5,1%	5,7%

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

Analyse des résultats consolidés

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

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 41 millions \$ et 75 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014, comparativement à des charges nettes de financement de respectivement 36 millions \$ et 71 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 5 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à :

- une perte sur le rachat de dette à long terme⁽¹⁾ (43 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- un gain net lié à certains instruments financiers comparativement à une perte nette au cours de la période correspondante de l'exercice précédent (25 millions \$); et
- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (17 millions \$).

L'augmentation de 4 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à :

- une perte sur le rachat de dette à long terme⁽¹⁾ (43 millions \$); et
- un écart défavorable lié à la variation des taux d'actualisation des provisions (13 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (33 millions \$); et
- une diminution de la charge de désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite (19 millions \$).

⁽¹⁾ Par suite du rachat de billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1,1 milliard \$), nous avons comptabilisé une perte connexe de 43 millions \$ à titre d'élément spécial dans les charges de financement.

Impôts sur le résultat

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement 28,2 % et 30,6 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Pour le trimestre, le taux d'imposition effectif plus élevé est principalement attribuable à des différences permanentes, en partie contrebalancées par l'incidence positive nette de la comptabilisation d'avantages fiscaux non comptabilisés antérieurement liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires. Pour le semestre, le taux d'imposition effectif plus élevé est surtout attribuable à l'incidence négative nette de la non-comptabilisation d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2013, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement 28,6 % et 28,2 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Les taux d'imposition effectifs plus élevés étaient principalement attribuables à l'incidence négative nette de la non-comptabilisation d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, en partie contrebalancée par l'écart des taux d'imposition des filiales étrangères et autres entités émettrices.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Utilisation de flux de trésorerie disponibles sectoriels ⁽¹⁾				
BA	(363) \$	(459) \$	(908) \$	(920) \$
BT	(47)	(21)	(303)	(94)
Utilisation de flux de trésorerie disponibles sectoriels	(410)	(480)	(1 211)	(1 014)
Impôts sur le résultat net et intérêts versés nets ⁽²⁾	(14)	(86)	(128)	(142)
Utilisation de flux de trésorerie disponibles	(424)	(566)	(1 339)	(1 156)
Ajouter : Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	525	550	1 025	1 064
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	101 \$	(16) \$	(314) \$	(92) \$

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

⁽²⁾ Non alloués aux secteurs isolables.

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Solde au début de la période	2 488 \$	3 733 \$	3 397 \$	2 557 \$
Produit net de l'émission de dette à long terme	1 783	8	1 810	1 978
Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(424)	(566)	(1 339)	(1 156)
Remboursements de dette à long terme	(1 301)	(17)	(1 308)	(27)
Dividendes versés	(46)	(50)	(92)	(99)
Variation nette des placements dans des titres DAV	(53)	(52)	(53)	(122)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	59	(14)	48	(71)
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽²⁾	-	-	25	-
Autres	(30)	59	(12)	41
Solde à la fin de la période	2 476 \$	3 101 \$	2 476 \$	3 101 \$

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

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

Sources de financement disponibles à court terme

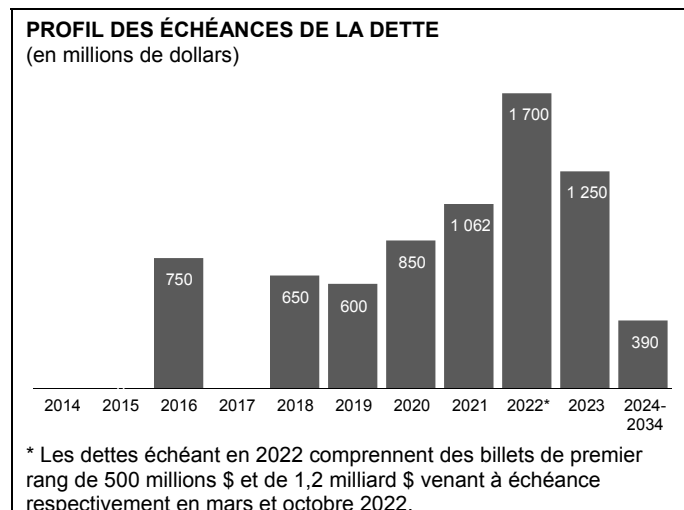
	Aux	
	30 juin 2014	31 décembre 2013
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 476 \$	3 397 \$
Facilité de crédit renouvelable disponible	1 431	1 440
Sources de financement disponibles à court terme	3 907 \$	4 837 \$

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, nous devons respecter les mêmes clauses financières restrictives que celles des facilités de lettres de crédit de BA et de BT.

En mars 2014, nous avons prolongé d'une année les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de BT et de BA, respectivement jusqu'en mai 2017 et juin 2017. Les dates d'échéance des facilités de crédit renouvelables non garanties de 500 millions € (681 millions \$) de BT et de 750 millions \$ ont également été prolongées d'une année, respectivement jusqu'en mars 2016 et juin 2017.

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

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



Nous avons amélioré notre souplesse financière par suite de cette transaction en prolongeant d'environ une année l'échéance moyenne pondérée de notre dette pour la porter à 6,9 ans.

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

En juin 2014, la période de disponibilité de la facilité de GCB a été prolongée d'une année jusqu'en juin 2015.

Nous sommes d'avis que nos flux de trésorerie prévus liés aux activités opérationnelles, combinés avec nos sources de financement disponibles à court terme de 3,9 milliards \$, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire à tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible.

STRUCTURE DU CAPITAL

Nous analysons notre structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société. Nous croyons que ces mesures doivent être utilisées pour évaluer la solvabilité de la Société. Nous gérons et nous surveillons nos indicateurs globaux de façon à établir un profil d'entreprise de première qualité dans un horizon de moyen à long terme.

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

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

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

Indicateurs globaux⁽¹⁾

	30 juin 2014	31 décembre 2013	Explication des principaux écarts
Ratio de couverture des intérêts			
RAIL ajusté ⁽²⁾	1 039 \$	967 \$	Détérioration en raison de la hausse des intérêts versés en partie contrebalancée par l'accroissement du RAIL ajusté.
Intérêts ajustés ⁽²⁾	396 \$	346 \$	
Ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés	2,6	2,8	
Ratio du levier financier			
Dette ajustée	8 469 \$	7 912 \$	Détérioration du fait de l'émission de 1,8 milliard \$ de dette à long terme en avril 2014, en partie contrebalancée par le remboursement d'environ 1,3 milliard \$ de dette existante et par l'accroissement du RALIA ajusté.
RALIA ajusté ⁽²⁾	1 530 \$	1 454 \$	
Ratio de la dette ajustée sur le RALIA ajusté	5,5	5,4	

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

⁽²⁾ Pour les quatre derniers trimestres consécutifs.

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

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément notre passif lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 2,3 milliards \$ au 30 juin 2014 (2,0 milliards \$ au 31 décembre 2013). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation courants, les 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. L'augmentation de 304 millions \$ du passif net au titre des avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite

Solde au 31 décembre 2013	1 987 \$ ⁽¹⁾
Fluctuations des taux d'actualisation	845
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(379)
Cotisations de la Société	(211)
Coûts des services	133
Gains actuariels nets des obligations au titre des prestations définies	(93)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	38
Fluctuations des taux de change	(6)
Autres	(23)
Solde au 30 juin 2014	2 291 \$⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 178 millions \$ au 30 juin 2014 (174 millions \$ au 31 décembre 2013).

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

Nous croyons que la présentation de certaines mesures de rendement non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs de nos états financiers consolidés intermédiaires 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 de notre rapport de gestion analysent nos résultats d'après ces mesures de rendement. Le RAII avant éléments spéciaux, le RAIIA avant éléments spéciaux, le résultat net ajusté et le RPA ajusté excluent des éléments qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement de base et aident les utilisateurs de notre rapport de gestion à mieux analyser nos résultats, améliorent la comparabilité de nos résultats d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec les pairs.

Les mesures non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés intermédiaires, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les IFRS. L'exclusion de certains éléments des mesures de rendement non conformes aux PCGR ne signifie pas que ces éléments sont nécessairement ponctuels. De temps à autre, nous pouvons exclure d'autres éléments si nous croyons que, ce faisant, nous améliorons 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 d'utiliser des mesures non conformes aux PCGR d'autres entités ayant une appellation similaire pour comparer le rendement de ces entités à notre rendement.

Les rapprochements avec les mesures financières les plus comparables des IFRS sont présentés dans les tableaux ci-après, à l'exception des rapprochements suivants :

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

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
RAII	257 \$	288 \$	464 \$	528 \$
Amortissement	103	102	196	193
RAIIA	360	390	660	721
Éléments spéciaux				
Charge de restructuration ⁽¹⁾	-	-	22	-
Gains sur résolution de litiges relatifs à la taxe sur le capital ⁽²⁾	-	(31)	(10)	(31)
RAIIA avant éléments spéciaux	360 \$	359 \$	672 \$	690 \$

⁽¹⁾ A trait à la réduction des effectifs d'environ 1700 postes annoncée en janvier 2014 pour BA. Cette réduction de postes touche des employés permanents et des employés contractuels, surtout au Canada et aux É.-U.

⁽²⁾ Représente des gains de BA liés à la résolution en notre faveur de litiges relatifs à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec.

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Trimestres clos les 30 juin			
	2014		2013	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	155 \$		180 \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux	-	- \$	(31)	(0,02) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Perte sur remboursement de dette à long terme	43	0,02	-	-
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19	0,01	28	0,02
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	(18)	(0,01)	(4)	-
Tranche d'intérêts d'un gain lié à un élément spécial	(8)	-	(12)	(0,01)
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement	1	-	(3)	-
Résultat net ajusté	192 \$		158 \$	

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

	Trimestres clos les 30 juin	
	2014	2013
RPA dilué	0,08 \$	0,10 \$
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement	0,02	(0,01)
RPA ajusté	0,10 \$	0,09 \$

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Semestres clos les 30 juin			
	2014		2013	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	270 \$		328 \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux	12	0,01 \$	(31)	(0,02) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Perte sur remboursement de dette à long terme	43	0,02	-	-
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	38	0,02	57	0,03
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	(11)	-	(21)	(0,01)
Tranche d'intérêts d'un gain lié à un élément spécial	(8)	-	(12)	(0,01)
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement	(1)	-	(7)	-
Résultat net ajusté	343 \$		314 \$	

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

	Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013
RPA dilué	0,14 \$	0,18 \$
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement	0,05	(0,01)
RPA ajusté	0,19 \$	0,17 \$

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

	Aux	
	30 juin 2014	31 décembre 2013
Dette à long terme	7 776 \$	7 203 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(356)	(293)
Dette à long terme, montant net	7 420	6 910
Obligations au titre des transactions de cession-bail	174	138
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽¹⁾	875	864
Dette ajustée	8 469 \$	7 912 \$

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

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

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2014	31 décembre 2013
RAI	859 \$	923 \$
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	13	(30)
Intérêts reçus	127	36
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	40	38
RAI ajusté	1 039	967
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple ⁽³⁾	97	96
Amortissement	394	391
RAIIA ajusté	1 530 \$	1 454 \$

⁽¹⁾ Se reporter au rapprochement du RAIIA avant éléments spéciaux et du RAIIA, par rapport au RAI ci-dessus pour plus de détails sur ces 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⁾ Représente l'amortissement linéaire du montant inclus dans la dette ajustée au titre des contrats de location simple, fondé sur une période d'amortissement de neuf ans.

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2014	31 décembre 2013
Intérêts versés	350 \$	303 \$
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	6	5
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽¹⁾	40	38
Intérêts ajustés	396 \$	346 \$

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

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

	30 juin 2014	31 décembre 2013	Augmentation (diminution)		Explication des écarts importants autres que l'incidence des taux de change
			Incidence des taux de change	Écart excluant l'incidence des taux de change	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 476 \$	3 397 \$	48 \$	(969) \$	Se reporter au tableau Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et aux rubriques Flux de trésorerie disponibles des sections BA et BT aux fins d'information
Créances clients et autres débiteurs	1 637	1 492	-	145	Surtout attribuable au niveau plus élevé de BT
Stocks bruts	14 940	13 659	(30)	1 311	946 \$ Augmentation dans BT par suite de l'accélération de la production avant les livraisons 365 Accroissement de BA, surtout en raison de l'augmentation des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, principalement dans la catégorie des grands avions d'affaires, ainsi que d'une augmentation des produits finis, principalement dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires et légers
Avances et facturations progressives liées aux contrats à long terme	(8 298)	(7 777)	37	484	Accroissement des avances et facturations progressives sur de nouvelles commandes et des contrats existants
Avances sur programmes aéronautiques	(5 260)	(4 916)	-	344	Surtout attribuable aux nouvelles commandes supérieures aux livraisons dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires et des avions commerciaux, contrebalancées par la diminution des avances pour la catégorie des grands avions d'affaires
Immobilisations corporelles	2 118	2 066	(4)	56	151 \$ Additions nettes (95) Amortissement
Outillage des programmes aéronautiques	7 434	6 606	-	828	901 \$ Additions nettes (73) Amortissement
Goodwill	2 368	2 381	(24)	11	Aucun écart important
Actifs d'impôt sur le résultat différé	1 181	1 231	(5)	(45)	Surtout attribuable à l'utilisation d'actifs d'impôt différé
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	293	318	(12)	(13)	Aucun écart important
Autres actifs financiers	2 097	2 205	4	(112)	(135) \$ Diminution de l'actif lié aux instruments financiers dérivés
Autres actifs	1 495	1 433	(2)	64	44 \$ Augmentation des charges de financement différées 43 Augmentation des charges payées d'avance
Fournisseurs et autres créditeurs	(4 051)	(4 089)	2	(40)	(185) \$ Niveau moins élevé de BA 145 Niveau plus élevé de BT
Provisions	(1 385)	(1 465)	(5)	(75)	Surtout en raison de l'utilisation des provisions pour garanties de crédit et garanties de valeur résiduelles et diminution nette des provisions pour garanties de produits et restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi
Dettes à long terme	(7 725)	(6 988)	(12)	749	Essentiellement attribuable à l'émission de billets de premier rang d'un montant de 1,8 milliard \$, en partie contrebalancée par le rachat de billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1,1 milliard \$)
Obligation au titre des avantages de retraite	(2 469)	(2 161)	6	302	Se reporter au tableau Variation de l'obligation nette au titre des avantages de retraite aux fins d'information
Autres passifs financiers	(1 400)	(1 726)	-	(326)	(162) \$ Rachat de billets d'un montant de 162 millions \$ (49) Diminution des passifs liés aux instruments financiers dérivés
Autres passifs	(3 129)	(3 217)	(14)	(74)	(85) \$ Diminution des impôts sur le résultat et autres taxes à payer
Capitaux propres	(2 322)	(2 449)	sans objet	(127)	(312) \$ AERG – attribuable principalement aux pertes actuarielles nettes sur les avantages de retraite 270 Résultat net (96) Dividendes 11 Charges à base d'actions

AÉRONAUTIQUE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

- Revenus de 2,5 milliards \$, contre 2,3 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAI de 141 millions \$, ou 5,6 % des revenus, comparativement à un RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 107 millions \$, ou 4,7 %, et à un RAI de 138 millions \$, ou 6,1 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAIIA⁽¹⁾ de 215 millions \$, ou 8,6 % des revenus, comparativement à un RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 178 millions \$, ou 7,9 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 363 millions \$, comparativement à une utilisation de 459 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Investissements nets de 509 millions \$ dans les immobilisations corporelles et incorporelles, dont 436 millions \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques, contre 534 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent, dont 498 millions \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques.
- 62 livraisons d'avions, contre 57 pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- 48 commandes nettes d'avions (ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽²⁾ de 0,8), en regard de 82 pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Carnet de commandes de 38,1 milliards \$ au 30 juin 2014, contre 37,3 milliards \$ au 31 décembre 2013.

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

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

Principaux événements

Avions d'affaires

- Le 9 avril 2014, le premier véhicule d'essais en vol (FTV1) *Learjet 85* a réalisé avec succès son vol inaugural.
- Le 27 juin 2014, l'avion *Challenger 350* a été mis en service.

Avions commerciaux

- Le 18 mai 2014, le quatrième véhicule d'essais en vol (FTV4) *CSeries* a réalisé avec succès son vol inaugural.
- Le 29 mai 2014, un incident impliquant un des moteurs du FTV1 *CS100* est survenu lors d'activités statiques d'entretien au sol. Bombardier et Pratt & Whitney ont mis au point une solution et les essais en vol devraient reprendre au cours des prochaines semaines. Les dates de mise en service prévues des programmes d'avions *CS100* et *CS300* demeurent inchangées.
- En juin 2014, nous avons signé une commande ferme avec un client préférant garder l'anonymat visant 16 avions *CRJ900 NextGen*, assortie d'options visant huit autres avions. D'après le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 727 millions \$.
- Après la fin du trimestre, nous avons signé des lettres d'intention et une entente d'achat conditionnelle avec cinq clients visant 66 avions *CSeries*, ce qui porte à 513 le nombre total de commandes fermes et autres ententes visant des avions *CSeries* à la date du présent rapport. Ces 66 avions ne sont pas inclus dans notre carnet de commandes au 30 juin 2014.

Service à la clientèle

- Le 14 juillet 2014, nous avons lancé notre programme *Smart Parts* à un coût établi par heure de vol à l'intention des exploitants d'avions *CSeries*. Le programme de maintenance pour les avions *CSeries* a été approuvé récemment par Transports Canada, l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) et la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U.
- Le 14 juillet 2014, nous avons retenu Flight Training Alliance, une nouvelle coentreprise formée par CAE et Lufthansa Flight Training, comme fournisseur de formation autorisé exclusif pour former les pilotes et équipages de cabine des avions *CSeries* à l'échelle mondiale. CAE a construit le premier simulateur d'avions *CSeries*. Nous avons également annoncé que Lufthansa Technical Training sera le fournisseur de formation autorisé exclusif pour la formation sur l'entretien des avions *CSeries* à l'échelle mondiale.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Avions d'affaires

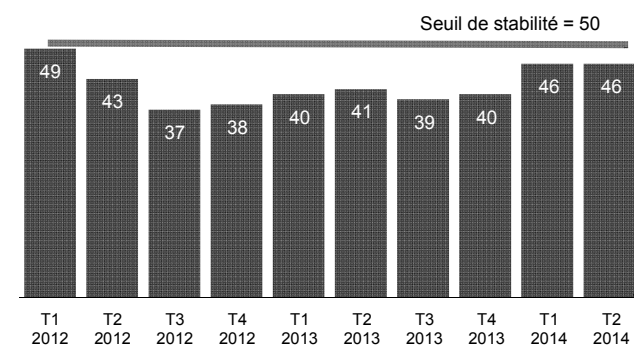
Il y a eu certaines améliorations du côté des indicateurs de marché; toutefois, les conditions générales du marché n'ont pas beaucoup changé.

La confiance de l'industrie⁽¹⁾ est demeurée stable au cours du deuxième trimestre, mais se situe toujours sous le seuil de stabilité du marché. Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service a enregistré une tendance baissière au cours des trois derniers trimestres et s'établissait à 12,1 % au 30 juin 2014. Nous considérons que ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la fourchette normale de l'ensemble du marché. Le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion légers décroît depuis le quatrième trimestre de 2013. Le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion de grande taille a augmenté au cours des deux derniers trimestres, mais il demeure en deçà de ce que nous considérons comme la fourchette normale pour l'ensemble du marché. Au cours de la période de cinq mois close le 31 mai 2014, l'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a légèrement augmenté par rapport aux périodes correspondantes des trois dernières années. L'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe a légèrement augmenté au cours du semestre clos le 30 juin 2014 par rapport au semestre correspondant de l'exercice précédent, mais elle est toutefois légèrement inférieure à celle des premiers semestres de 2012 et de 2011.

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

INDICE UBS DU MARCHÉ DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES⁽¹⁾

(moyenne sur une échelle de 100 points)

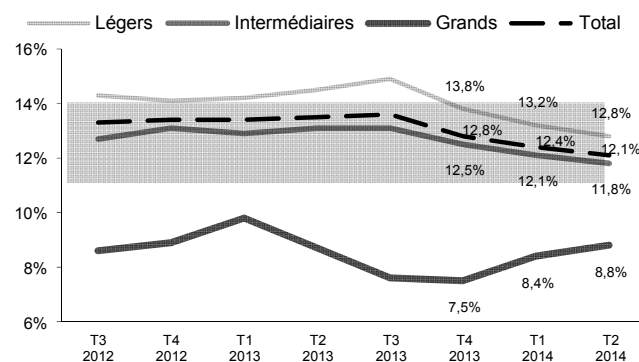


Source : UBS

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

STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION

(en pourcentage de la flotte totale de biréacteurs d'affaires, à l'exclusion des biréacteurs très légers)

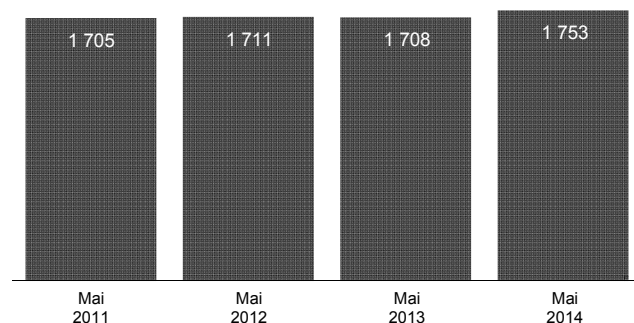


Sources : JETNET et Ascend (y compris les données provisoires d'Ascend Online pour le deuxième trimestre de 2014)

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

UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES AUX É.-U.

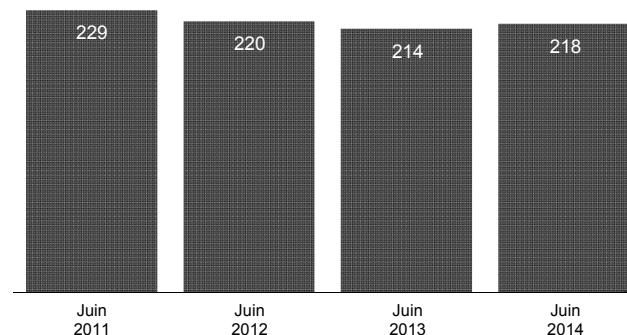
(pour les périodes de cinq mois closes comme indiqué; en milliers de départs et d'arrivées pour tous les biréacteurs d'affaires)



Source : dernières données disponibles sur le site Web de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U.

UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES EN EUROPE

(pour les semestres clos comme indiqué; en milliers de départs et d'arrivées pour tous les biréacteurs d'affaires)



Source : dernières données disponibles provenant d'Eurocontrol

Avions commerciaux

L'ensemble des indicateurs du trafic-passagers se sont améliorés au cours du deuxième trimestre de 2014 par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente.

Les marchés nationaux et internationaux du transport aérien régulier, mesurés par les revenus passagers-kilomètres (« RPK »)⁽¹⁾, ont augmenté de respectivement 5,6 % et 6,5 % depuis le début de l'année jusqu'au 31 mai 2014 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les sociétés aériennes commerciales à l'échelle mondiale ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges⁽¹⁾ de respectivement 80,0 % et 78,1 % depuis le début de l'année jusqu'en mai 2014, comparativement aux coefficients de respectivement 79,2 % et 77,9 % enregistrés pour la période correspondante close en mai 2013⁽²⁾.

Le trafic-passagers régional, mesuré par RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U.⁽³⁾ et de leurs affiliés, qui représente une partie importante du trafic aérien régional aux É.-U., notre principal marché, est demeuré essentiellement inchangé depuis le début de l'année jusqu'au 30 juin 2014 en regard de la période correspondante de l'année précédente. Ces transporteurs ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 80,7 % depuis le début de l'année jusqu'en juin 2014, en hausse par rapport à 78,3 % pour la période correspondante close en juin 2013.

L'Association du transport aérien international (« IATA ») prévoit que la performance financière des sociétés aériennes continuera de s'améliorer en 2014 comparativement à 2013. En juin 2014, l'IATA anticipait des profits du marché de l'aviation commerciale de 18,0 milliards \$ pour 2014, soit bien supérieurs aux profits de 10,6 milliards \$ pour 2013, mais quelque peu en deçà de ses prévisions financières en mars 2014 de 18,7 milliards \$. Cette diminution des prévisions s'explique par le ralentissement de la croissance en Chine et dans d'autres économies émergentes, ainsi que par le maintien des coûts de carburant élevés⁽⁴⁾. Les transporteurs aériens d'Amérique du Nord sont ceux qui devraient générer les profits les plus élevés en dollars absolus et en pourcentage des revenus. Les transporteurs aériens de l'Asie-Pacifique se classeront au deuxième rang sur le plan des profits en dollars, suivis des transporteurs aériens européens, mais dégageront une marge bénéficiaire inférieure en pourcentage des revenus à celle des sociétés aériennes du Moyen-Orient et de l'Amérique latine⁽⁵⁾.

(1) Voir le tableau à la page suivante pour la définition de ces mesures.

(2) D'après le rapport *Analyse du marché du transport aérien de passagers* pour le mois de mai 2014 de l'IATA.

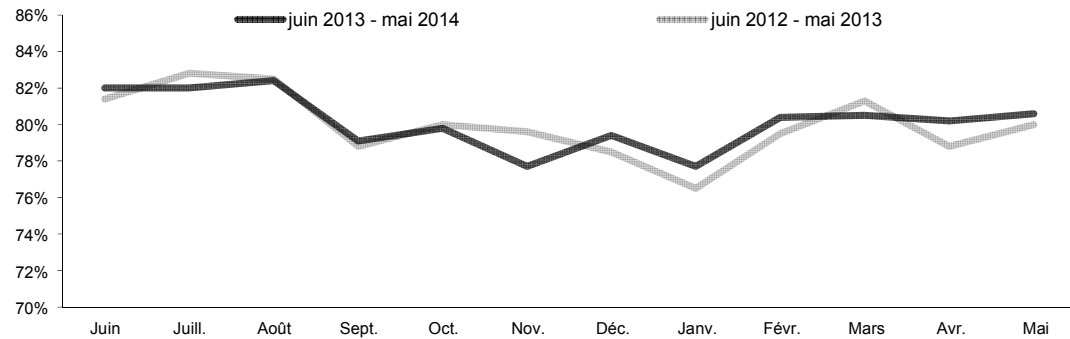
(3) Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines et Alaska Air.

(4) D'après le rapport *Airline Financial Monitor* de mai à juin 2014 de l'IATA.

(5) Comme indiqué dans le rapport *Rendement économique de l'industrie du transport aérien* de juin 2014 de l'IATA.

COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS NATIONAUX

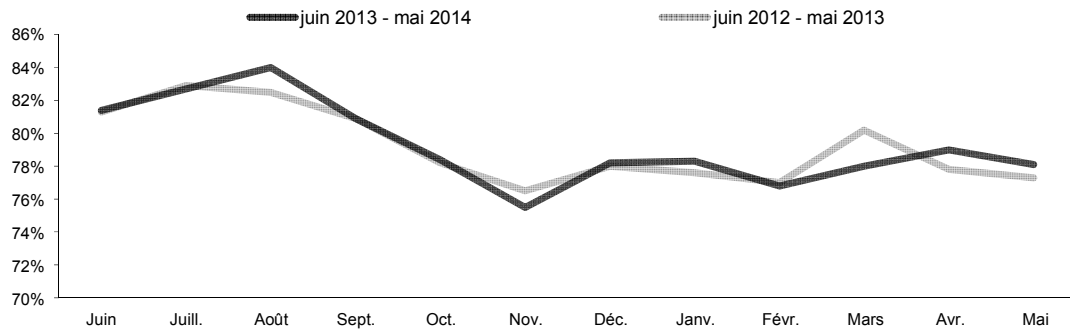
(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles du mois)



Source : Dernières données disponibles provenant des statistiques de l'IATA sur le transport aérien dans les marchés nationaux.

COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS INTERNATIONAUX

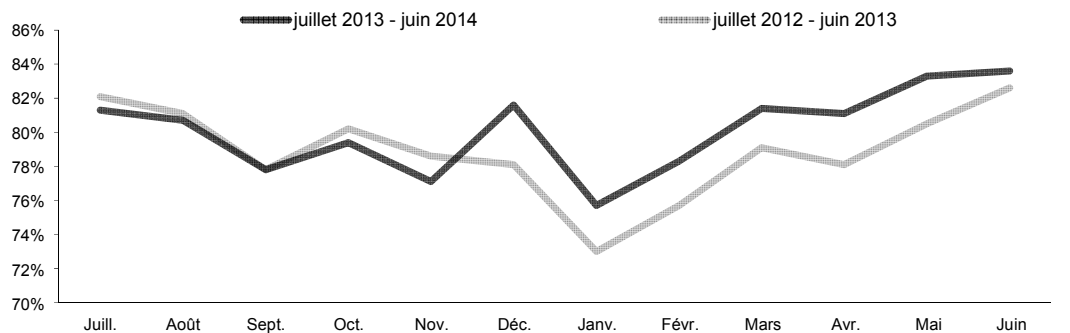
(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles du mois)



Source : Dernières données disponibles provenant des statistiques de l'IATA sur le transport aérien dans les marchés internationaux.

COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS RÉGIONAUX AMÉRICAINS DES QUATRE GRANDS TRANSPORTEURS À RÉSEAUX DES É.-U. ET DE LEURS AFFILIÉS

(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles du mois)



Source : Coefficient d'occupation des sièges dans les marchés régionaux américains publiés par les quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U. (Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines et Alaska Air) et leurs affiliés.

Le **coefficient d'occupation des sièges** correspond au pourcentage des sièges-kilomètres disponibles utilisés (les revenus-passagers kilomètres divisés par le nombre de sièges-kilomètres disponibles).

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

Les **sièges-kilomètres disponibles** correspondent au nombre de sièges multiplié par les kilomètres parcourus, qu'ils soient occupés ou non par un passager.

Mise à jour de nos prévisions des marchés sur 20 ans

En juillet 2014, nous avons publié nos prévisions pour le marché des avions d'affaires et nos prévisions pour le marché des avions commerciaux pour la période des 20 années civiles allant de 2014 à 2033.

Dans nos prévisions du marché des avions d'affaires, nous estimons à 22 000 le nombre de livraisons d'avions dans les catégories des avions légers à grands, soit une diminution de 2000 livraisons par rapport à nos prévisions antérieures pour les années civiles 2013 à 2032, principalement attribuable à la catégorie des avions légers qui est demeurée obstinément au ralenti depuis le repli économique. Les livraisons des 20 prochaines années civiles sont estimées à environ 617 milliards \$⁽¹⁾, comparativement à des prévisions antérieures de 650 milliards \$.

Selon nos prévisions pour le marché des avions commerciaux, 13 100 avions commerciaux de 20 à 149 sièges seront livrés au cours des 20 prochaines années, soit un volume de livraisons légèrement supérieur à celui de nos prévisions sur 20 ans de l'an dernier de 12 800 livraisons. Les livraisons au cours des 20 prochaines années sont évaluées à plus de 658 milliards \$⁽¹⁾, comparativement à des prévisions antérieures de 646 milliards \$.

En résumé, nous avons toujours confiance au solide potentiel à long terme de l'industrie de l'aviation dans tous les segments de marché où nous livrons concurrence. Les commandes d'avions neufs sont soutenues par la demande continue provenant des marchés établis comme l'Amérique du Nord et l'Europe, et par la croissance des marchés émergents. La Chine devrait devenir la deuxième région en importance sur le plan des livraisons d'avions commerciaux et la troisième sur le plan des livraisons d'avions d'affaires au cours des 20 prochaines années.

⁽¹⁾ Les valeurs unitaires sont fondées sur les prix de 2013 publiés dans la revue *Business & Commercial Aviation*, exprimés en dollars américains.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013 ⁽¹⁾	2014	2013 ⁽¹⁾
Revenus				
Fabrication				
Avions d'affaires	1 216 \$	1 259 \$	2 393 \$	2 421 \$
Avions commerciaux	543	272	838	573
Autres	148	103	262	250
Total fabrication	1 907	1 634	3 493	3 244
Services ⁽²⁾	397	474	796	912
Autres ⁽³⁾	208	147	312	357
Total des revenus	2 512	2 255	4 601	4 513
Coût des ventes	2 156	1 922	3 958	3 873
Marge brute	356	333	643	640
Charges de vente et d'administration	171	189	328	347
R et D	47	45	87	87
Autres revenus ⁽⁴⁾	(3)	(8)	(18)	(2)
RAII avant éléments spéciaux⁽⁵⁾	141	107	246	208
Éléments spéciaux ⁽⁶⁾	-	(31)	12	(31)
RAII	141	138	234	239
Amortissement ⁽⁷⁾	74	71	137	132
RAIIA⁽⁵⁾	215 \$	209 \$	371 \$	371 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽⁵⁾	215 \$	178 \$	383 \$	340 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge brute	14,2%	14,8%	14,0%	14,2%
RAII avant éléments spéciaux	5,6%	4,7%	5,3%	4,6%
RAII	5,6%	6,1%	5,1%	5,3%
RAIIA avant éléments spéciaux	8,6%	7,9%	8,3%	7,5%
RAIIA	8,6%	9,3%	8,1%	8,2%

- ⁽¹⁾ Les chiffres comparatifs des revenus ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée.
- ⁽²⁾ Comprennent les revenus liés aux pièces et services, aux activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol de Flexjet (avant la cession du 4 décembre 2013), aux activités de soutien des produits (dont l'entretien d'avions et la formation à l'aviation commerciale), aux solutions d'avions spécialisés et à la formation à l'aviation militaire.
- ⁽³⁾ Comprennent surtout les ventes d'avions d'occasion.
- ⁽⁴⁾ Comprennent i) la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers évalués à la juste valeur et les modifications des estimations liées à certaines provisions ou à certains instruments financiers, à l'exclusion des pertes (gains) découlant des fluctuations de taux d'intérêt; ii) les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations); et iii) les gains sur cessions d'immobilisations corporelles; sauf lorsque ces éléments sont présentés comme des éléments spéciaux.
- ⁽⁵⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.
- ⁽⁶⁾ Les éléments spéciaux pour le semestre clos le 30 juin 2014 ont trait à une charge de 22 millions \$ liée à la réduction de nos effectifs d'environ 1700 postes annoncée en janvier 2014, surtout au Canada et aux É.-U., et à un gain de 10 millions \$ lié à la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi des impôts* du Québec. Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2013, l'élément spécial avait trait à un gain lié à la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi des impôts* du Québec.
- ⁽⁷⁾ L'amortissement est comptabilisé dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction sous-jacente de l'actif.

Nombre total de livraisons d'avions

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
(en unités)				
Avions d'affaires	38	45	81	84
Avions commerciaux	23	12	36	25
Avions amphibies	1	-	1	1
	62	57	118	110

Revenus de fabrication

L'augmentation de 273 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- l'accroissement des revenus tirés des avions commerciaux (271 millions \$), ce qui s'explique principalement par un plus grand nombre de livraisons de biréacteurs régionaux; et
- l'accroissement des autres revenus de fabrication (45 millions \$), principalement attribuable à la livraison d'un avion amphibie de plus.

En partie contrebalancés par :

- la diminution des revenus tirés des avions d'affaires (43 millions \$), surtout attribuable au nombre moins élevé de livraisons d'avions d'affaires intermédiaires, dont l'incidence de la transition vers l'avion *Challenger 350*, en partie contrebalancée par un plus grand nombre de livraisons de grands avions d'affaires.

L'augmentation de 249 millions \$ pour le semestre est essentiellement attribuable à :

- la hausse du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux, contrebalancée en partie par une baisse du nombre de livraisons de biturbopropulseurs (265 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- la diminution des revenus tirés des avions d'affaires (28 millions \$), surtout attribuable au nombre moins élevé de livraisons d'avions d'affaires intermédiaires, dont l'incidence de la transition vers l'avion *Challenger 350*, en partie contrebalancée par un plus grand nombre de livraisons de grands avions d'affaires.

Revenus de services

La diminution de 77 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à la vente des activités de service du programme de multipropriété Flexjet et des programmes donnant droit à des heures de vol au quatrième trimestre de 2013, en partie contrebalancée par la hausse des revenus tirés de nos activités liées aux solutions aéronautiques spécialisées.

La diminution de 116 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à la vente des activités de service du programme de multipropriété Flexjet et des programmes donnant droit à des heures de vol au quatrième trimestre de 2013, en partie contrebalancée par l'accroissement des activités liées aux services de pièces, au soutien des produits et aux solutions aéronautiques spécialisées.

Autres revenus

L'augmentation de 61 millions \$ pour le trimestre est surtout attribuable au plus grand nombre de livraisons et à une combinaison favorable d'avions d'affaires d'occasion, en partie contrebalancés par la vente des activités de Flexjet portant sur les parts en multipropriété d'avions d'occasion au quatrième trimestre de 2013.

La diminution de 45 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à la vente des activités de Flexjet portant sur les parts en multipropriété d'avions d'occasion au quatrième trimestre de 2013, en partie contrebalancée par un plus grand nombre de livraisons et une combinaison favorable d'avions d'affaires d'occasion.

Marge RAI

La marge RAI du trimestre clos le 30 juin 2014 a diminué de 0,5 point de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-après) pour le trimestre a augmenté de 0,9 point de pourcentage essentiellement en raison :

- de la meilleure absorption de charges de vente et d'administration plus faibles; et
- des coûts engagés en dollars canadiens convertis à des taux de change moins élevés, compte tenu des positions de couverture.

En partie contrebalancés par :

- la combinaison des livraisons d'avions commerciaux par rapport aux livraisons d'avions d'affaires; et
- l'augmentation de la dépréciation des stocks à leur valeur nette de réalisation pour le programme d'avions *CSeries*⁽¹⁾.

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

La marge RAII du semestre clos le 30 juin 2014 a diminué de 0,2 point de pourcentage par rapport au semestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAII avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-après) pour le semestre a augmenté de 0,7 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- la meilleure absorption de charges de vente et d'administration plus faibles;
- des coûts engagés en dollars canadiens convertis à des taux de change moins élevés, compte tenu des positions de couverture; et
- l'écart positif net des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle et autres actifs financiers comptabilisés dans les autres revenus surtout en raison de l'amélioration des cotes de crédit de certains clients.

En partie contrebalancés par :

- la baisse des prix de vente nets d'avions d'affaires; et
- l'augmentation de la dépréciation des stocks à leur valeur nette de réalisation pour le programme d'avions CSeries⁽¹⁾.

Pour le semestre clos le 30 juin 2014, les éléments spéciaux ont eu une incidence négative de 0,2 point de pourcentage sur la marge RAII. Ces éléments spéciaux sont liés à une charge de restructuration de 22 millions \$ liée à la réduction de nos effectifs d'environ 1700 postes annoncée en janvier 2014, en partie contrebalancée par un gain de 10 millions \$ lié à la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi des impôts* du Québec.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2013, un élément spécial ayant trait à un gain de 31 millions \$ lié à la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi des impôts* du Québec avait eu une incidence positive de respectivement 1,4 et 0,7 point de pourcentage sur la marge RAII.

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

Flux de trésorerie disponibles

Utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
RAII	141 \$	138 \$	234 \$	239 \$
Amortissement	74	71	137	132
RAIIA	215	209	371	371
Autres éléments sans effet de trésorerie				
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	-	-	-	(1)
Charge à base d'actions	3	3	6	8
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	2	-	2	-
Variation nette des soldes hors caisse	(74)	(137)	(294)	(261)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	146	75	85	117
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(509)	(534)	(993)	(1 037)
Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(363) \$	(459) \$	(908) \$	(920) \$

⁽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.

L'amélioration de 96 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- l'écart positif par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (63 millions \$) (voir l'explication ci-après); et
- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (25 millions \$).

L'amélioration de 12 millions \$ pour le semestre est principalement attribuable à :

- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (44 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- l'écart négatif par rapport au semestre correspondant de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (33 millions \$) (voir l'explication ci-après).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 30 juin 2014, les sorties de fonds de 74 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires.

En partie contrebalancé par :

- la diminution des stocks de produits finis, en raison surtout d'un nombre moins élevé d'avions d'affaires ne faisant pas l'objet d'une commande ferme.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2013, les sorties de fonds de 137 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des grands avions d'affaires; et
- la baisse nette des avances sur programmes aéronautiques.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des passifs liés aux contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques.

Pour le semestre clos le 30 juin 2014, les sorties de fonds de 294 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des grands avions d'affaires;
- l'augmentation des stocks de produits finis, surtout dans les catégories des avions d'affaires intermédiaires et légers; et
- la diminution des fournisseurs et autres créditeurs.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes supérieur à celui des livraisons d'avions dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires et des avions commerciaux, en partie contrebalancée par la diminution des avances dans la catégorie des grands avions d'affaires.

Pour le semestre clos le 30 juin 2013, les sorties de fonds de 261 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, surtout dans les catégories des avions d'affaires intermédiaires et grands; et
- la diminution des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons d'avions d'affaires, en partie contrebalancée par un nombre plus élevé de nouvelles commandes que de livraisons d'avions commerciaux.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs; et
- l'augmentation des passifs liés aux contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Outillage des programmes ⁽¹⁾	471 \$	538 \$	901 \$	982 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	6	7	14	14
	477 \$	545 \$	915 \$	996 \$
En pourcentage des revenus de fabrication	25,0%	33,4%	26,2%	30,7%

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 41 millions \$ pour le trimestre et de 73 millions \$ pour le semestre clos le 30 juin 2014 (38 millions \$ pour le trimestre et 73 millions \$ pour le semestre clos le 30 juin 2013), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Les additions à l'outillage de nos programmes résultent essentiellement du développement de la gamme d'avions *C Series* et des programmes d'avions *Global 7000*, *Global 8000* et *Learjet 85*.

Le 15 juillet 2014, nous avons lancé une nouvelle version de l'avion *Q400 NextGen*, dont la configuration passagers-fret permet d'accueillir de 50 à 68 passagers et propose jusqu'à 8200 livres de capacité fret. L'avion offre aux sociétés aériennes une polyvalence opérationnelle sur les marchés court-courriers et procure des possibilités aux sociétés aériennes qui exploitent des liaisons avec des charges passagers de moyennes à faibles, mais avec du potentiel de revenus de fret.

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

NOTRE PROCESSUS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS		
Étape	Description	
Définition conceptuelle	JTAP	Phase d'évaluation technique conjointe – Examen préliminaire avec nos 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 nos 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 nos 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 effectuée à la phase précédente.
Lancement de la définition du produit		Lancement officiel des dessins techniques pour la fabrication, permettant ainsi l'achèvement des conceptions des outils et l'assemblage du premier avion produit.
Certification du produit		Achèvement des activités liées à la certification visant à prouver que l'avion est conforme aux exigences de conception initiales et à toutes les normes réglementaires de navigabilité.
Achèvement du programme		Conclusion de l'activité de conception finale. Préparation pour la MES.

LES PROGRAMMES D'AVIONS CSERIES

Le programme d'avion *CS100* est à l'étape de la certification du produit, et le programme d'avion *CS300* est passé de la phase de conception détaillée à la phase de lancement de la définition du produit. La MES de l'avion *CS100* est prévue pour la seconde moitié de 2015 et celle de l'avion *CS300* suivra environ six mois après.

Production et essais	<p>Le 29 mai 2014, un incident impliquant un des moteurs du FTV1 est survenu lors d'activités statiques d'entretien au sol. Bombardier et Pratt & Whitney ont mis au point une solution et les essais en vol devraient reprendre au cours des prochaines semaines.</p> <p>Durant l'arrêt du programme d'essais en vol, l'équipe <i>CSeries</i> effectue des tests au sol supplémentaires, notamment des tests d'interférences électromagnétiques et de protection contre la foudre, et exécute les dernières mises à niveau logicielles de l'avion.</p> <p>Les résultats de performance initiaux des essais au sol, des essais en vol et des essais structuraux de l'avion correspondent à nos attentes et aucun changement de conception majeur ne s'est révélé nécessaire. Les résultats obtenus à ce jour confirment que les programmes de développement d'avions sont en bonne voie d'atteindre leurs principaux objectifs de performance⁽¹⁾.</p>
	<p>Le FTV5, aux stades de la fabrication et de l'assemblage, participera au programme d'essais en vol au cours des prochains mois. De plus, l'assemblage du premier avion de série <i>CS100</i> a débuté.</p>
	<p>Le premier des deux véhicules d'essais en vol du programme d'avion <i>CS300</i> est maintenant assemblé et sous tension, et sera bientôt confié à l'équipe d'essais en vol.</p>
Fournisseurs	<p>Nos fournisseurs, tant internes qu'externes, fabriquent des composants de production. Les composants et les systèmes continuent de faire l'objet d'essais dans le monde entier.</p>

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

LE PROGRAMME D'AVION LEARJET 85

Le programme d'avion *Learjet 85* est à l'étape de la certification du produit. Une mise à jour de la date de MES de l'avion *Learjet 85* sera fournie dès que notre examen du calendrier du programme d'essais en vol sera achevé.

Production et essais	<p>Le FTV1 a réalisé avec succès son vol inaugural le 9 avril 2014. D'autres vols ont été effectués depuis. Les vols se déroulent comme prévu.</p>
Fournisseurs	<p>La fabrication des composants et leur livraison à la chaîne d'assemblage final par tous les fournisseurs sont en cours. Les composants et les systèmes continuent de faire l'objet d'essais dans le monde entier.</p>

LES PROGRAMMES D'AVIONS GLOBAL 7000 ET GLOBAL 8000

Les programmes d'avions *Global 7000* et *Global 8000* ont amorcé la transition de la phase de conception détaillée à la phase de lancement de la définition du produit. La MES des avions est prévue respectivement en 2016 et 2017.

Production et essais	<p>Notre équipe de développement de produits et les représentants de nos fournisseurs travaillent au même endroit, soit à notre centre de développement de produits à Montréal, et progressent comme prévu, la majorité des plans de production ayant déjà été approuvés. La conception et la fabrication, par les équipes d'essais expérimentaux et d'essais au sol, des différents bancs d'essai au sol qui seront utilisés tout au long du développement et de la certification de l'avion progressent.</p>
Fournisseurs	<p>Les principaux fournisseurs de composants structuraux, tant internes qu'externes, s'affairent à fabriquer les pièces de production et ont préparé leurs outils d'assemblage et leurs installations en vue de la construction des véhicules d'essais en vol. L'assemblage du poste de pilotage, des ailes, du fuselage central et du fuselage arrière du FTV1 est en cours.</p> <p>Les fournisseurs de systèmes testent les bancs d'essai et fabriquent des pièces pour les véhicules d'essais en vol.</p>
Installations	<p>Les outils et l'équipement d'assemblage sont en cours d'installation et de validation sur notre chaîne d'assemblage final de Toronto, au Canada.</p>

LE PROGRAMME D'AVION CHALLENGER 350

Comme prévu, le programme d'avion *Challenger 350* a été mis en service au deuxième trimestre de 2014.

Après avoir obtenu les certifications de Transports Canada et de la FAA des É.-U. en juin 2014, l'avion a été mis en service le 27 juin 2014.

Valeur comptable de l'outillage des programmes⁽¹⁾

	30 juin 2014		31 décembre 2013	
			Aux	
Avions d'affaires	3 332	\$	2 860	\$
Avions commerciaux				
<i>Série CRJ</i>	404		435	
<i>CSeries</i>	3 698		3 311	
	7 434	\$	6 606	\$

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques totalisaient 744 millions \$ au 30 juin 2014 (609 millions \$ au 31 décembre 2013).

Livraisons d'avions

Livraisons d'avions d'affaires

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Légers				
<i>Learjet 70/75 et Learjet 40 XR/45 XR</i>	2	-	8	1
<i>Learjet 60 XR</i>	-	4	-	6
Intermédiaires				
<i>Challenger 300/350</i>	9	16	23	30
<i>Challenger 605</i>	8	11	14	16
Grands				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	19	14	36	31
	38	45	81	84

Au cours du trimestre, le nombre de livraisons d'avions d'affaires a diminué de 16 % comparativement à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, du fait surtout de la transition à l'avion *Challenger 350* qui est entré en service le 27 juin 2014. De plus, le nombre de livraisons d'avions *Learjet 70/75* a été moins élevé que prévu du fait d'une directive de navigabilité de la FAA des É.-U. émise le 10 juin 2014 et liée à un problème d'aubes de turbosoufflante. Le problème a depuis été réglé et les avions de nos clients qui ont été touchés sont de retour en service.

Livraisons d'avions commerciaux

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700 NextGen</i>	3	-	3	1
<i>CRJ900 NextGen</i>	12	2	20	4
<i>CRJ1000 NextGen</i>	2	4	3	6
Biturbopropulseurs				
<i>Q400 NextGen</i>	6	6	10	14
	23	12	36	25

Le nombre plus élevé de livraisons d'avions *CRJ900 NextGen* pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014 reflète surtout la commande importante reçue de Delta Air Lines, Inc. en décembre 2012.

Commandes d'avions

Total des commandes nettes d'avions

(en unités)			30 juin 2014		30 juin 2013	
	Commandes brutes	Annulations	Commandes nettes	Commandes brutes	Annulations	Commandes nettes
Trimestres clos les						
Avions d'affaires	41	(11)	30	65	(18)	47
Avions commerciaux	18	-	18	43	(8)	35
	59	(11)	48	108	(26)	82
Semestres clos les						
Avions d'affaires	96	(20)	76	101	(27)	74
Avions commerciaux	62	(1)	61	47	(11)	36
Avions amphibies	2	-	2	-	-	-
	160	(21)	139	148	(38)	110

Avions d'affaires

Le nombre moins élevé de nouvelles commandes nettes d'avions d'affaires au cours du trimestre est principalement attribuable à deux commandes importantes reçues au cours du trimestre clos le 30 juin 2013 visant au total 32 avions dans les catégories des biréacteurs d'affaires grands et intermédiaires. Cette diminution a été en partie contrebalancée par l'accroissement des commandes dans la catégorie des avions légers après la MES des avions *Learjet 70/75* au cours du quatrième trimestre de 2013.

La commande importante suivante a été reçue au cours du semestre clos le 30 juin 2014 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾
Premier trimestre		
Client préférant garder l'anonymat	3 <i>Global 6000</i> 2 <i>Global 7000</i> 3 <i>Global 8000</i>	537 \$

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

Avions commerciaux

Commandes nettes d'avions commerciaux

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700 NextGen</i>	-	-	1	-
<i>CRJ900 NextGen</i>	16	(8)	20	(8)
<i>CRJ1000 NextGen</i>	-	3	-	3
Biréacteurs commerciaux				
<i>CS100</i>	-	-	-	(3)
<i>CS300</i>	-	32	21	32
Biturbopropulseurs				
<i>Q400 NextGen</i>	2	8	19	12
	18	35	61	36

Le nombre moins élevé de nouvelles commandes nettes d'avions commerciaux pour le trimestre clos le 30 juin 2014 est surtout attribuable à une commande importante de Ilyushin Finance Co. (IFC) de Russie visant 32 avions *CS300* au cours du trimestre correspondant de 2013. Cette diminution a été en partie contrebalancée par l'accroissement des commandes d'avions *CRJ900 NextGen* au cours du deuxième trimestre de 2014.

Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours du semestre clos le 30 juin 2014 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾	Options ⁽²⁾
Deuxième trimestre			
Client préférant garder l'anonymat	16 CRJ900 NextGen	727 \$	8 CRJ900 NextGen
Premier trimestre			
Al Qahtani Aviation Company (Royaume d'Arabie saoudite)	16 CS300	1 210 \$	10 CS300

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

⁽²⁾ Non incluses dans le carnet de commandes.

Après la fin du trimestre, nous avons signé les commandes fermes, les lettres d'intention et l'entente d'achat conditionnelle suivants, qui ne sont pas inclus dans le total de notre carnet de commandes au 30 juin 2014 :

Avions CSeries

- Deux lettres d'intention liées à l'acquisition d'un maximum de 24 avions CS100 ont été signées avec la société de crédit-bail Falko Regional Aircraft Limited, du Royaume-Uni;
- Une lettre d'intention visant 20 avions CS100, évaluée à environ 1,28 milliard \$ selon le prix affiché, a été signée avec l'exploitant chinois Zhejiang Loong Airlines Co., Ltd.;
- Une lettre d'intention visant cinq avions CSeries, évaluée à environ 365 millions \$ selon le prix affiché, a été signée avec un exploitant africain préférant garder l'anonymat (un client existant d'avions commerciaux);
- Une lettre d'intention visant deux avions CS100 et deux avions CS300, évaluée à environ 298 millions \$ selon les prix affichés, a été signée avec Petra Airlines Ltd. de Jordanie; et
- Une entente d'achat conditionnelle visant 13 avions CS300 évaluée à environ 553 millions \$ selon le prix affiché, qui comprend des droits d'achat sur six avions, a été conclue avec un client existant préférant garder l'anonymat.

Avions Q400 NextGen

- Une commande ferme visant cinq avions Q400 NextGen, évaluée à environ 168 millions \$ selon le prix affiché, a été signée avec un client préférant garder l'anonymat;
- WestJet Encore Ltd., transporteur de Calgary, a converti cinq options visant l'avion Q400 NextGen en commande ferme évaluée à environ 167 millions \$, selon le prix affiché;
- Une lettre d'intention visant cinq avions Q400 NextGen, évaluée à environ 160 millions \$ selon le prix affiché, a été signée avec l'exploitant du Moyen-Orient Falcon Aviation Services LLC; et
- Les droits d'achat pour deux avions Q400 NextGen ont été convertis en commandes fermes, évaluées à environ 66 millions \$ selon le prix affiché, par le transporteur thaïlandais Nok Air.

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons et carnet de commandes

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Avions d'affaires	0,8	1,0	0,9	0,9
Avions commerciaux	0,8	2,9	1,7	1,4
	0,8	1,4	1,2	1,0

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

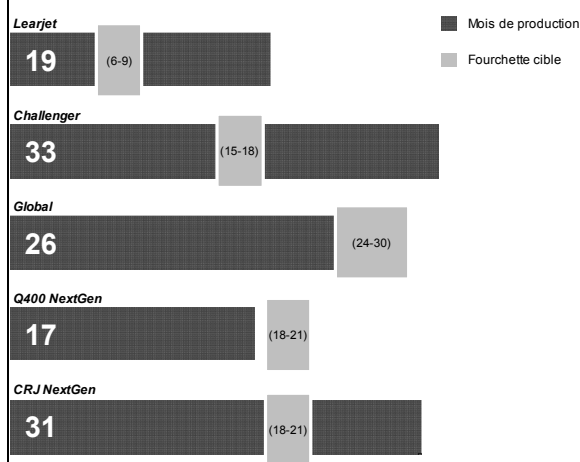
Le ratio moins élevé de nouvelles commandes sur livraisons d'avions d'affaires pour le trimestre reflète le nombre moins élevé de commandes dans les catégories des avions d'affaires intermédiaires et grands. Le ratio moins élevé de nouvelles commandes sur livraisons d'avions commerciaux pour le trimestre reflète le nombre moins élevé de commandes de biréacteurs commerciaux et l'augmentation des livraisons de biréacteurs régionaux. Dans l'ensemble, le ratio de nouvelles commandes sur livraisons pour le semestre est supérieur à 1,0 et reflète un bon volume de nouvelles commandes d'avions commerciaux.

Carnet de commandes

	Aux	
(en milliards de dollars)	30 juin 2014	31 décembre 2013
Programmes d'avion	34,8 \$	33,9 \$
Ententes à long terme de maintenance et de soutien des pièces de rechange	2,9	2,9
Formation à l'aviation militaire	0,4	0,5
	38,1 \$	37,3 \$

La hausse de notre carnet de commandes au 30 juin 2014 est surtout attribuable aux nouvelles commandes d'avions de la gamme *CSeries*. Nous continuons de suivre notre carnet de commandes et l'horizon de production de nos programmes et d'aligner nos cadences de production sur la demande du marché.

CARNET DE COMMANDES EN MOIS DE PRODUCTION⁽¹⁾ (au 30 juin 2014)



⁽¹⁾ Le nombre de mois de production est calculé en divisant le carnet de commandes en unités au 30 juin 2014 pour chaque gamme d'avions (à l'exclusion des commandes d'avions *Learjet 85*, *Global 7000* et *Global 8000*) par le nombre d'avions livrés au cours des 12 mois précédents, converti en un nombre équivalent de mois. Notre carnet de commandes, exprimé en nombre de mois de production, donne un aperçu de l'importance de notre carnet de commandes d'après les cadences de production des 12 derniers mois. Cet indicateur n'est pas prospectif et ne tient pas compte des changements potentiels de cadences de production ou de la capacité de nos clients de prendre livraison de leur avion ni du moment de cette livraison.

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

	30 juin 2014		Aux	
(en unités)	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700 NextGen</i>	14	-	16	-
<i>CRJ900 NextGen</i>	60	81	60	73
<i>CRJ1000 NextGen</i>	32	22	35	22
Biréacteurs commerciaux				
<i>CS100</i>	63 ⁽¹⁾	49	63 ⁽²⁾	49
<i>CS300</i>	140 ⁽¹⁾	103	119 ⁽²⁾	93
Biturbopropulseurs				
<i>Q400 NextGen</i>	35	91	26	90
	344	346	319	327

⁽¹⁾ Le total de 203 commandes comprend 81 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *CSeries*.

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

Le carnet de commandes fermes d'avions *CSeries* totalise 203 avions commandés par 13 clients dans 12 pays au 30 juin 2014. À la date de publication de ce rapport, nous avons au total 513 commandes fermes signées et autres ententes⁽¹⁾ visant des avions *CSeries* avec 20 clients dans 17 pays, dont des commandes fermes visant 203 appareils.

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

Croissance de notre présence mondiale

En juillet 2014, nous avons continué d'étendre nos réseaux à l'échelle mondiale en ouvrant un bureau de soutien régional à Dubaï aux Émirats arabes unis pour servir nos clients d'avions commerciaux au Moyen-Orient et dans les régions avoisinantes.

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

- Augmentation des revenus de 6,3 %, compte non tenu de l'incidence des taux de change, à 2,4 milliards \$, contre 2,2 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAIL de 116 millions \$, ou 4,9 % des revenus, comparativement à 150 millions \$, ou 6,9 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAILA⁽¹⁾ de 145 millions \$, ou 6,1 % des revenus, comparativement à 181 millions \$, ou 8,3 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 47 millions \$, comparativement à une utilisation de 21 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Nouvelles commandes totalisant 1,7 milliard \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 0,7), comparativement à 3,2 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Carnet de commandes de 37,6 milliards \$ au 30 juin 2014, contre 32,4 milliards \$ au 31 décembre 2013.

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Au deuxième trimestre de 2014, d'importantes commandes ont été passées, notamment en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde. Au deuxième semestre de 2014, le volume de l'ensemble du marché ferroviaire devrait continuer d'être solide, surtout dans les segments des trains de banlieue et des métros.

Au deuxième trimestre, en Europe de l'Ouest, le volume des investissements dans le secteur du transport sur rail s'est maintenu à un niveau élevé similaire à celui de la période correspondante de l'exercice précédent. D'importantes commandes ont été octroyées en Allemagne, en Suisse et au R.-U. dans tous les segments. En Allemagne, au R.-U. et en Belgique, les perspectives pour le deuxième semestre de l'exercice sont prometteuses, en particulier dans les segments des trains de banlieue et trains régionaux, des véhicules légers sur rail et des services d'entretien de parcs de véhicules. En Europe de l'Est, les parcs de véhicules vieillissants, notamment en Hongrie, en Pologne et en République tchèque, dénotent toujours un potentiel élevé pour les solutions de service et de matériel roulant. De plus, la Turquie devrait étendre son réseau ferroviaire à grande vitesse.

Au cours du premier semestre de l'exercice, les investissements dans le transport sur rail en Amérique du Nord ont démontré un léger ralentissement d'activité par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent. Au cours des prochains trimestres, les É.-U. devraient accroître considérablement le rythme des investissements en mobilité urbaine, comme dans les villes de New York et de Boston. L'activité sur le marché canadien a été relativement au ralenti, mais il existe un potentiel à venir pour les solutions de transport léger sur rail, de systèmes de signalisation et de service. Le Mexique demeure un marché prometteur grâce aux occasions à venir pour des métros, des trains de banlieue et trains régionaux ainsi que des véhicules légers sur rail pendant l'exercice en cours.

Le solide rendement dans la région Asie-Pacifique au cours des douze derniers mois était principalement attribuable aux volumes élevés de commandes en Chine et en Australie. Au deuxième trimestre de 2014, le développement positif constaté en Asie du Sud-Est découlait d'un contrat dans le segment des métros à Singapour. La Chine, l'Inde et l'Australie demeurent des marchés potentiels où les investissements pourraient être élevés, surtout dans les segments de la signalisation, du transport léger sur rail et des métros. La Chine devrait investir davantage dans le segment des trains à grande vitesse au cours des prochains trimestres, tandis que le gouvernement de l'Inde devrait passer une commande importante dans le segment des locomotives. Toutefois, le calendrier précis des projets en Inde est toujours incertain.

Par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, les investissements dans la région Ailleurs dans le monde ont enregistré une importante progression au deuxième trimestre de 2014, attribuable principalement à des contrats en Afrique du Sud, au Qatar et en Azerbaïdjan. En raison du vif intérêt manifesté par les politiciens et l'opinion publique à l'égard de la mobilité sur rail et de l'urbanisation rapide, des projets importants devraient faire l'objet d'appels d'offres en Russie et au Moyen-Orient dans un avenir proche. En Amérique du Sud, des projets sont prévus au Brésil, au Pérou, au Chili et en Colombie, principalement pour des systèmes de transport urbain. Le principal défi étant le financement, il est difficile de prévoir les dates exactes de ces appels d'offres.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Revenus				
Matériel roulant ⁽¹⁾	1 582 \$	1 340 \$	3 046 \$	2 718 \$
Services ⁽²⁾	439	391	881	761
Systèmes et signalisation ⁽³⁾	358	444	717	777
Total des revenus	2 379	2 175	4 644	4 256
Coût des ventes	2 077	1 836	4 036	3 608
Marge brute	302	339	608	648
Charges de vente et d'administration	183	193	364	379
R et D	32	30	68	58
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(28)	(34)	(50)	(78)
Autres revenus ⁽⁴⁾	(1)	-	(4)	-
RAII	116	150	230	289
Amortissement ⁽⁵⁾	29	31	59	61
RAIIA⁽⁶⁾	145 \$	181 \$	289 \$	350 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge brute	12,7%	15,6%	13,1%	15,2%
RAII	4,9%	6,9%	5,0%	6,8%
RAIIA	6,1%	8,3%	6,2%	8,2%

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

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

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

⁽⁴⁾ Comptent i) les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) et ii) les pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles.

⁽⁵⁾ L'amortissement est comptabilisé dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la nature de la fonction sous-jacente de l'actif.

⁽⁶⁾ 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 par région

	Trimestres clos les 30 juin				Semestres clos les 30 juin			
	2014		2013		2014		2013	
Europe ⁽¹⁾	1 601 \$	67%	1 446 \$	67%	3 122 \$	67%	2 845 \$	67%
Amérique du Nord	402	17%	394	18%	824	18%	765	18%
Asie-Pacifique ⁽¹⁾	244	10%	196	9%	424	9%	408	9%
Ailleurs dans le monde ^{(1) (2)}	132	6%	139	6%	274	6%	238	6%
	2 379 \$	100%	2 175 \$	100%	4 644 \$	100%	4 256 \$	100%

⁽¹⁾ Les augmentations en Europe reflètent des incidences positives des taux de change de respectivement 95 millions \$ et 150 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014, tandis que les augmentations en Asie-Pacifique reflètent des incidences négatives des taux de change de respectivement 18 millions \$ et 26 millions \$ et que les écarts dans la région Ailleurs dans le monde reflètent des incidences négatives des taux de change de respectivement 10 millions \$ et 16 millions \$.

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

Revenus compte non tenu de l'incidence des taux de change⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin				
	2014		2013		Écart
	Revenus	Incidence des taux de change	Revenus	l'incidence des taux de change	
Revenus					
Matériel roulant	1 582 \$	58 \$	1 524 \$	1 340 \$	184 \$
Services	439	15	424	391	33
Systèmes et signalisation	358	(6)	364	444	(80)
	2 379 \$	67 \$	2 312 \$	2 175 \$	137 \$

	Semestres clos les 30 juin				
	2014		2013		Écart
	Revenus	Incidence des taux de change	Revenus	l'incidence des taux de change	
Revenus					
Matériel roulant	3 046 \$	91 \$	2 955 \$	2 718 \$	237 \$
Services	881	25	856	761	95
Systèmes et signalisation	717	(8)	725	777	(52)
	4 644 \$	108 \$	4 536 \$	4 256 \$	280 \$

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

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

Le total des revenus pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014 a augmenté de respectivement 137 millions \$, ou 6,3 %, et 280 millions \$, ou 6,6 %, par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. Au cours du trimestre, l'augmentation était principalement attribuable à l'accélération de la production liée à des contrats en Europe, tandis qu'au cours du semestre, elle découlait de l'accélération de la production liée à des contrats dans toutes les régions.

Revenus de matériel roulant

L'augmentation de 184 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par l'accroissement des activités en Europe attribuable à l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux, de locomotives et de trains interurbains et à grande vitesse, contrebalancée en partie par certains contrats de métros sur le point d'être achevés (169 millions \$).

L'augmentation de 237 millions \$ pour le semestre s'explique principalement par :

- un accroissement des activités en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde attribuable à l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux, de trains interurbains et à grande vitesse, de locomotives et de métros en Europe, ainsi qu'à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux, de locomotives et de systèmes de propulsion et de contrôle dans la région Ailleurs dans le monde (264 millions \$).

En partie contrebalancé par :

- un ralentissement des activités en Asie-Pacifique par suite de l'achèvement de certains contrats de trains à grande vitesse et de véhicules légers sur rail, en partie contrebalancé par l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux et de métros (35 millions \$).

Revenus de services

L'augmentation de 33 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à l'accroissement des activités en Asie-Pacifique (31 millions \$).

L'augmentation de 95 millions \$ pour le semestre est essentiellement attribuable à l'accroissement des activités en Asie-Pacifique, en Europe et en Amérique du Nord (109 millions \$).

Revenus de systèmes et signalisation

Les diminutions respectives de 80 millions \$ et 52 millions \$ pour le trimestre et le semestre sont surtout attribuables à :

- une baisse des activités en Europe, découlant principalement de la finalisation d'un projet de systèmes (respectivement 117 millions \$ et 140 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- un accroissement des activités dans la région Ailleurs dans le monde, en Asie-Pacifique et en Amérique du Nord, découlant essentiellement de l'intensification des activités liées aux contrats de systèmes et de signalisation (respectivement de 37 millions \$ et 88 millions \$).

Marge RAI

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

- une baisse de la marge brute tirée des systèmes et de la signalisation attribuable à la finalisation d'un projet de systèmes important qui a eu une incidence favorable sur la combinaison de contrats au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent; et
- une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

En partie contrebalancées par :

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

La marge RAI pour le semestre a diminué de 1,8 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- une diminution de la marge brute tirée des systèmes et de la signalisation attribuable à la finalisation d'un projet de systèmes important qui a eu une incidence favorable sur la combinaison de contrats au cours du semestre correspondant de l'exercice précédent;
- une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées; et
- une augmentation des charges de R et D.

En partie contrebalancées par :

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

Flux de trésorerie disponibles

Utilisation de flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
RAII	116 \$	150 \$	230 \$	289 \$
Amortissement	29	31	59	61
RAIIA	145	181	289	350
Autres éléments sans effet de trésorerie				
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(28)	(34)	(50)	(78)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	(4)	-	(4)	-
Charge à base d'actions	2	3	5	9
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	60	47	60	57
Variation nette des soldes hors caisse	(206)	(202)	(571)	(405)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(31)	(5)	(271)	(67)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(16)	(16)	(32)	(27)
Utilisation de flux de trésorerie disponibles	(47) \$	(21) \$	(303) \$	(94) \$

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

La détérioration de 26 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- la diminution du RAIIA (36 millions \$).
- En partie contrebalancée par :
- l'augmentation des dividendes obtenus des coentreprises et des entreprises associées (13 millions \$).

La détérioration de 209 millions \$ pour le semestre est essentiellement attribuable à :

- l'écart négatif, par rapport au semestre correspondant de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse (166 millions \$) (voir l'explication ci-après); et
 - la diminution du RAIIA (61 millions \$).
- En partie contrebalancés par :
- la diminution de l'incidence négative découlant d'autres éléments sans effet de trésorerie (20 millions \$), attribuable principalement à la baisse de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 30 juin 2014, les sorties de fonds de 206 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks après l'accélération de la production avant des livraisons.
- En partie contrebalancé par :
- l'augmentation des avances et facturations progressives liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes; et
 - l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2013, les sorties de fonds de 202 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks après l'accélération de la production avant des livraisons; et
- la progression des créances clients et autres débiteurs.

En partie contrebalancés par :

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

Pour le semestre clos le 30 juin 2014, les sorties de fonds de 571 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks après l'accélération de la production avant des livraisons;
- la réduction des autres passifs; et
- la progression des créances clients et autres débiteurs.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des avances et facturations progressives liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes; et
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

Pour le semestre clos le 30 juin 2013, les sorties de fonds de 405 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks après l'accélération de la production avant des livraisons.

En partie contrebalancé par :

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

Commandes et carnet de commandes

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Matériel roulant	0,7 \$	2,2 \$	5,7 \$	3,3 \$
Services	0,6	0,7	3,2	1,3
Systèmes et signalisation	0,4	0,3	0,8	0,6
	1,7 \$	3,2 \$	9,7 \$	5,2 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,7	1,5	2,1	1,2

Les nouvelles commandes pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014 reflètent une incidence négative des taux de change de respectivement 29 millions \$ et 248 millions \$.

Au deuxième trimestre de 2014, nous avons décroché plusieurs commandes de petite taille et de moyenne taille dans diverses régions et divers segments de produits, et nous avons maintenu une position de leader dans le secteur du transport sur rail⁽¹⁾. Les commandes importantes au cours du semestre clos le 30 juin 2014 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Deuxième trimestre					
Client préférant garder l'anonymat				Matériel roulant	338 \$
Railpool GmbH	Allemagne	Locomotives <i>TRAXX</i>	35	Matériel roulant	184 \$
Virgin Trains	R.-U.	Prolongation du contrat d'entretien du parc de véhicules	s. o.	Services	175 \$
Premier trimestre					
État du Queensland	Australie	Construction d'un centre d'entretien et prestation de services d'entretien du parc de véhicules	s. o.	Services	1 700 \$ ⁽²⁾
		Rames automotrices électriques	450	Matériel roulant	1 000 \$ ⁽²⁾
Transport for London (TfL)	R.-U.	Trains <i>AVENTRA</i>	585	Matériel roulant	1 400 \$
		Construction d'un centre d'entretien et prestation de services d'entretien du parc de véhicules	s. o.	Services	700 \$
Transnet Freight Rail (TFR)	Afrique du Sud	Locomotives <i>TRAXX</i>	240	Matériel roulant	1 200 \$
Bay Area Rapid Transit District (BART) de San Francisco	É.-U.	Voitures de métro	365	Matériel roulant	639 \$
Deutsche Bahn AG (DB)	Allemagne	Rames automotrices électriques <i>TALENT 2</i>	107	Matériel roulant	203 \$

⁽¹⁾ 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⁾ Contrat réalisé dans le cadre d'un consortium. Seule la valeur de notre quote-part est déclarée.
s. o. : sans objet

Après la fin du deuxième trimestre, nous avons reçu une commande de SNCF, France, de 22 trains de banlieue supplémentaires de type Francilien évaluée à environ 218 millions \$, qui n'était pas comprise dans notre carnet de commandes au 30 juin 2014.

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	30 juin 2014	31 décembre 2013
Matériel roulant	23,6 \$	21,1 \$
Services	9,9	7,4
Systèmes et signalisation	4,1	3,9
	37,6 \$	32,4 \$

La hausse du carnet de commandes de 5,2 milliards \$ est principalement attribuable aux commandes très importantes obtenues dans divers segments de produits et régions au cours du semestre.

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, BT a mis en place des facilités d'affacturage en Europe selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 969 millions € (1,3 milliard \$) étaient en cours au 30 juin 2014 en vertu de ces facilités (1,1 milliard € (1,5 milliard \$) au 31 décembre 2013). Des créances clients de respectivement 281 millions € (385 millions \$) et 512 millions € (702 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2014 (respectivement 211 millions € (276 millions \$) et 463 millions € (609 millions \$) au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2013).

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, nous maintenons d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente des avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours du semestre clos le 30 juin 2014. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2013 dans Autres pour une description de ces arrangements, et à la Note 21, Engagements et éventualités, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes qui pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels figurent à la rubrique Autres de notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2013, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels nous faisons face. D'autres risques et incertitudes dont nous n'avons pas connaissance à l'heure actuelle, ou que nous estimons négligeables pour le moment, peuvent également nuire à nos activités.

Il n'y a eu aucun changement important dans ces risques et incertitudes au cours du semestre clos le 30 juin 2014, autre que ceux décrits ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 21, Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés intermédiaires pour des informations sur les poursuites actuelles relatives à des litiges, y compris la réclamation de S-Bahn et les allégations de collusion au Brésil.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications futures de politiques comptables

Instruments financiers

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

Pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur, l'IFRS 9 a recours à une nouvelle approche qui remplace les multiples règles de l'IAS 39. L'approche préconisée par l'IFRS 9 repose sur la manière dont une entité gère ses instruments financiers et les caractéristiques contractuelles des flux de

trésorerie rattachés aux actifs financiers. La plupart des exigences de l'IAS 39 en matière de classement et d'évaluation des passifs financiers sont reprises dans l'IFRS 9. Cependant, dans le cadre de l'évaluation d'un passif financier à la juste valeur par le biais du résultat net, la partie des variations de la juste valeur liées au risque de crédit propre à l'entité sera présentée dans les AERG plutôt qu'à l'état du résultat.

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

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 notre exercice ouvert à compter du 1^{er} janvier 2018, et l'application anticipée est permise. Nous n'avons pas encore évalué l'incidence que l'adoption de cette norme aura sur nos états financiers consolidés.

Avantages du personnel

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

Comptabilisation des revenus

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

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du semestre clos le 30 juin 2014 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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

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

	30 juin 2014	31 décembre 2013	Augmentation (diminution)
Euro	1,3620	1,3791	(1%)
Dollar canadien	0,9357	0,9400	(0%)
Livre sterling	1,7032	1,6542	3%

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

	30 juin 2014	30 juin 2013	Augmentation (diminution)
Euro	1,3714	1,3066	5%
Dollar canadien	0,9165	0,9771	(6%)
Livre sterling	1,6820	1,5360	10%

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

	30 juin 2014	30 juin 2013	Augmentation (diminution)
Euro	1,3706	1,3144	4%
Dollar canadien	0,9116	0,9854	(7%)
Livre sterling	1,6683	1,5464	8%

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2014				2013		2012	
	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième
Revenus	4 891 \$	4 354 \$	5 324 \$	4 058 \$	4 430 \$	4 339 \$	4 625 \$	4 211 \$
Résultat net	155 \$	115 \$	97 \$	147 \$	180 \$	148 \$	(4) \$	172 \$
RPA (en dollars)								
De base et dilué	0,08 \$	0,06 \$	0,05 \$	0,08 \$	0,10 \$	0,08 \$	(0,01) \$	0,09 \$
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	192 \$	151 \$	129 \$	165 \$	158 \$	156 \$	181 \$	173 \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾								
De base et dilué	0,10 \$	0,08 \$	0,07 \$	0,09 \$	0,09 \$	0,08 \$	0,10 \$	0,09 \$

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 29 juillet 2014

	Autorisées	Émises et en cours
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	1 892 000 000	314 273 255
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	1 892 000 000	1 425 039 717 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

⁽¹⁾ Dix votes chacune, convertibles au gré du porteur en une action classe B (droits de vote limités).

⁽²⁾ Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) sous réserve de certaines conditions.

⁽³⁾ Déduction faite de 18 736 908 actions classe B (droits de vote limités) acquises et détenues en mains tierces dans le cadre du régime d'UAR.

Données relatives aux options d'achat d'actions, aux UAR et aux UAD au 30 juin 2014

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	28 451 761
UAR et UAD émises et en cours en vertu des régimes d'UAR et d'UAD	23 696 964
Actions classe B détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	18 736 908

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

Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2014	30 octobre 2014
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2014	12 février 2015
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2015	7 mai 2015*
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2015	30 juillet 2015

* Cette date est différente de la date proposée initialement.

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Fax : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

30 juillet 2014

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

Les programmes de la gamme d'avions *CSeries*, l'avion *Learjet 85* et les avions *Global 7000* et *Global 8000* sont présentement à la phase de développement et sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

AVENTRA, *Bombardier*, *Challenger*, *Challenger 300*, *Challenger 350*, *Challenger 605*, *CRJ*, *CRJ700*, *CRJ900*, *CRJ1000*, *CSeries*, *CS100*, *CS300*, *Global 5000*, *Global 6000*, *Global 7000*, *Global 8000*, *Learjet*, *Learjet 40*, *Learjet 45*, *Learjet 60*, *Learjet 70*, *Learjet 75*, *Learjet 85*, *NextGen*, *Q400*, *TALENT*, *L'évolution de la mobilité*, *TRAXX* et *XR* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

La version imprimée du présent rapport trimestriel utilise un papier Rolland Enviro100, contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 9 arbres matures, 387 kg de déchets solides, 1269 kg d'émissions atmosphériques (équivalant à 8490 kilomètres parcourus en voiture) et 31 562 litres d'eau.

Bombardier Inc., 800, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481; télécopieur : +1 514 861 2420; site Web : bombardier.com

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2014

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	42
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	49
1. MODE DE PRÉSENTATION	49
2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	50
3. INFORMATION SECTORIELLE	51
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	54
5. AUTRES REVENUS	54
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	54
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	55
8. RÉSULTAT PAR ACTION	56
9. INSTRUMENTS FINANCIERS	57
10. STOCKS	58
11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	59
12. AUTRES ACTIFS	59
13. PROVISIONS	60
14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	61
15. AUTRES PASSIFS	61
16. DETTE À LONG TERME	61
17. RÉGIMES À BASE D'ACTION	62
18. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	63
19. FACILITÉS DE CRÉDIT	63
20. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	64
21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	67
22. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE PRÉSENTATION	68

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS
(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2014	2013	2014	2013
Revenus		4 891 \$	4 430 \$	9 245 \$	8 769 \$
Coût des ventes	10	4 233	3 758	7 994	7 481
Marge brute		658	672	1 251	1 288
Charges de vente et d'administration		354	382	692	726
R et D	4	79	75	155	145
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(28)	(34)	(50)	(78)
Autres revenus	5	(4)	(8)	(22)	(2)
Éléments spéciaux	6	-	(31)	12	(31)
RAII		257	288	464	528
Charges de financement	7	90	83	136	151
Revenus de financement	7	(49)	(47)	(61)	(80)
RAI		216	252	389	457
Impôts sur le résultat		61	72	119	129
Résultat net		155 \$	180 \$	270 \$	328 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		153 \$	181 \$	266 \$	324 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		2	(1)	4	4
		155 \$	180 \$	270 \$	328 \$
RPA (en dollars)	8				
De base et dilué		0,08 \$	0,10 \$	0,14 \$	0,18 \$

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

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Résultat net	155 \$	180 \$	270 \$	328 \$
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	2	(4)	2	2
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	34	(18)	(90)	(116)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	43	(17)	83	20
Impôts sur le résultat	(25)	9	(5)	28
	54	(30)	(10)	(66)
Actifs financiers DAV				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	-	(10)	4	(7)
ECC				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	29	1	39	(101)
Gain net (perte nette) sur éléments de couverture connexes	-	(18)	1	11
	29	(17)	40	(90)
Éléments jamais reclassés en résultat net				
Avantages de retraite				
Écarts actuariels nets	(113)	328	(352)	579
Impôts sur le résultat	(12)	(13)	6	(61)
	(125)	315	(346)	518
Total des AERG	(42)	258	(312)	355
Total du résultat global	113 \$	438 \$	(42) \$	683 \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	111 \$	439 \$	(46) \$	681 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	2	(1)	4	2
	113 \$	438 \$	(42) \$	683 \$

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS
(Non audités)
Aux
(en millions de dollars américains)

	Notes	30 juin 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 476 \$	3 397 \$	2 557 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 637	1 492	1 311
Stocks	10	8 909	8 234	7 540
Autres actifs financiers	11	568	637	443
Autres actifs	12	902	881	680
Actifs courants		14 492	14 641	12 531
Immobilisations corporelles		2 118	2 066	1 933
Outillage des programmes aéronautiques		7 434	6 606	4 770
Goodwill		2 368	2 381	2 316
Impôts sur le résultat différés		1 181	1 231	1 421
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		293	318	311
Autres actifs financiers	11	1 529	1 568	1 339
Autres actifs	12	593	552	554
Actifs non courants		15 516	14 722	12 644
		30 008 \$	29 363 \$	25 175 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		4 051 \$	4 089 \$	3 310 \$
Provisions	13	816	881	1 000
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		2 267	2 352	1 763
Avances sur programmes aéronautiques		3 702	3 228	3 053
Autres passifs financiers	14	677	1 009	455
Autres passifs	15	2 096	2 227	2 212
Passifs courants		13 609	13 786	11 793
Provisions	13	569	584	608
Avances sur programmes aéronautiques		1 558	1 688	1 600
Dette à long terme	16	7 725	6 988	5 360
Avantages de retraite		2 469	2 161	2 999
Autres passifs financiers	14	723	717	601
Autres passifs	15	1 033	990	957
Passifs non courants		14 077	13 128	12 125
		27 686	26 914	23 918
Capitaux propres				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		2 295	2 426	1 211
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		27	23	46
		2 322	2 449	1 257
		30 008 \$	29 363 \$	25 175 \$
Engagements et éventualités	21			

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

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS**

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.										
	Capital social		Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Actions privilegiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués	Pertes actuarielles nettes	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 mars 2014	347 \$	1 380 \$	2 663 \$	(2 191) \$	98 \$	9 \$	(267) \$	188 \$	2 227 \$	25 \$	2 252 \$
Total du résultat global											
Résultat net	-	-	153	-	-	-	-	-	153	2	155
AERG	-	-	-	(125)	-	-	54	29	(42)	-	(42)
	-	-	153	(125)	-	-	54	29	111	2	113
Dividendes	-	-	(48)	-	-	-	-	-	(48)	-	(48)
Charge à base d'actions	-	-	-	-	5	-	-	-	5	-	5
Au 30 juin 2014	347 \$	1 380 \$	2 768 \$	(2 316) \$	103 \$	9 \$	(213) \$	217 \$	2 295 \$	27 \$	2 322 \$
Au 31 mars 2013	347 \$	1 345 \$	2 331 \$	(2 591) \$	119 \$	13 \$	(233) \$	84 \$	1 415 \$	49 \$	1 464 \$
Total du résultat global											
Résultat net	-	-	181	-	-	-	-	-	181	(1)	180
AERG	-	-	-	315	-	(10)	(30)	(17)	258	-	258
	-	-	181	315	-	(10)	(30)	(17)	439	(1)	438
Options exercées	-	9	-	-	(2)	-	-	-	7	-	7
Dividendes	-	-	(52)	-	-	-	-	-	(52)	-	(52)
Actions distribuées – Régimes d'UAR	-	31	-	-	(31)	-	-	-	-	-	-
Charge à base d'actions	-	-	-	-	6	-	-	-	6	-	6
Au 30 juin 2013	347 \$	1 385 \$	2 460 \$	(2 276) \$	92 \$	3 \$	(263) \$	67 \$	1 815 \$	48 \$	1 863 \$

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

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS**

(Non audités)

Pour les semestres clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.										
	Capital social		Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués	Pertes actuarielles nettes	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2013	347 \$	1 380 \$	2 598 \$	(1 970) \$	92 \$	5 \$	(203) \$	177 \$	2 426 \$	23 \$	2 449 \$
Total du résultat global											
Résultat net	-	-	266	-	-	-	-	-	266	4	270
AERG	-	-	-	(346)	-	4	(10)	40	(312)	-	(312)
	-	-	266	(346)	-	4	(10)	40	(46)	4	(42)
Dividendes	-	-	(96)	-	-	-	-	-	(96)	-	(96)
Charge à base d'actions	-	-	-	-	11	-	-	-	11	-	11
Au 30 juin 2014	347 \$	1 380 \$	2 768 \$	(2 316) \$	103 \$	9 \$	(213) \$	217 \$	2 295 \$	27 \$	2 322 \$
Au 1er janvier 2013	347 \$	1 342 \$	2 239 \$	(2 794) \$	109 \$	10 \$	(197) \$	155 \$	1 211 \$	46 \$	1 257 \$
Total du résultat global											
Résultat net	-	-	324	-	-	-	-	-	324	4	328
AERG	-	-	-	518	-	(7)	(66)	(88)	357	(2)	355
	-	-	324	518	-	(7)	(66)	(88)	681	2	683
Options exercées	-	12	-	-	(3)	-	-	-	9	-	9
Dividendes	-	-	(103)	-	-	-	-	-	(103)	-	(103)
Actions distribuées – Régimes d'UAR	-	31	-	-	(31)	-	-	-	-	-	-
Charge à base d'actions	-	-	-	-	17	-	-	-	17	-	17
Au 30 juin 2013	347 \$	1 385 \$	2 460 \$	(2 276) \$	92 \$	3 \$	(263) \$	67 \$	1 815 \$	48 \$	1 863 \$

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

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

	Notes	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2014	2013	2014	2013
Activités opérationnelles					
Résultat net		155 \$	180 \$	270 \$	328 \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement		103	102	196	193
Impôts sur le résultat différés		24	24	48	59
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	5	(4)	-	(4)	(1)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(28)	(34)	(50)	(78)
Charge à base d'actions	17	5	6	11	17
Perte sur remboursement de dette à long terme	6, 16	43	-	43	-
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		62	47	62	57
Variation nette des soldes hors caisse	18	(259)	(341)	(890)	(667)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		101	(16)	(314)	(92)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(531)	(576)	(1 040)	(1 104)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		6	26	15	40
Additions aux placements dans des titres DAV		(53)	(52)	(53)	(122)
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽¹⁾		-	-	25	-
Autres		(1)	14	(1)	(6)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(579)	(588)	(1 054)	(1 192)
Activités de financement					
Produit net de l'émission de dette à long terme	16	1 783	8	1 810	1 978
Remboursements de dette à long terme	16	(1 301)	(17)	(1 308)	(27)
Dividendes versés ⁽²⁾		(46)	(50)	(92)	(99)
Autres		(29)	45	(11)	47
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		407	(14)	399	1 899
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		59	(14)	48	(71)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(12)	(632)	(921)	544
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		2 488	3 733	3 397	2 557
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		2 476 \$	3 101 \$	2 476 \$	3 101 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		80 \$	68 \$	170 \$	123 \$
Impôts sur le résultat		23 \$	22 \$	53 \$	31 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		100 \$	12 \$	110 \$	19 \$
Impôts sur le résultat		3 \$	1 \$	4 \$	2 \$

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

⁽²⁾ 5 millions \$ et 11 millions \$ de dividendes versés ont trait aux actions privilégiées pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014 (6 millions \$ et 12 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2013).

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

⁽⁴⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements dans des titres, aux prêts et aux créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, le cas échéant, la tranche d'intérêts sur un gain lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la Loi sur les impôts du Québec et la tranche d'intérêts liée au règlement d'un swap combiné de taux d'intérêt et de devises.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2014

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. (« la Société ») est constituée en vertu des lois du Canada. La Société est un fabricant de matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions commerciaux ainsi que du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. La Société exerce ses activités dans deux secteurs distincts, soit l'aéronautique (BA) et le transport sur rail (BT).

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB. Les états financiers consolidés intermédiaires appliquent les mêmes politiques comptables que les états financiers consolidés annuels les plus récents. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés audités et les notes inclus dans le rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2013.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014 a été autorisée par le conseil d'administration le 30 juillet 2014.

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

Les périodes correspondantes comprennent les résultats des activités de Flexjet de la Société, qui ont été cédées le 4 décembre 2013.

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

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

	Taux de change aux		
	30 juin 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Euro	1,3620	1,3791	1,3194
Dollar canadien	0,9357	0,9400	1,0043
Livre sterling	1,7032	1,6542	1,6167

	Taux de change moyens pour les		Taux de change moyens pour les	
	trimestres clos les		semestres clos les	
	30 juin 2014	30 juin 2013	30 juin 2014	30 juin 2013
Euro	1,3714	1,3066	1,3706	1,3144
Dollar canadien	0,9165	0,9771	0,9116	0,9854
Livre sterling	1,6820	1,5360	1,6683	1,5464

2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

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

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

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

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

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

Avantages du personnel

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

Comptabilisation des revenus

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

3. INFORMATION SECTORIELLE

La Société compte deux secteurs isolables : BA et BT. Chaque secteur isolable offre des produits et services différents et exige des technologies et stratégies de marketing différentes.

BA	BT
<p>BA est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de produits d'aviation novateurs. Le portefeuille d'avions de BA comprend une gamme complète d'avions d'affaires, d'avions commerciaux, y compris des biréacteurs et biturbopropulseurs régionaux et biréacteurs de grande ligne à couloir unique, de même que des avions spécialisés et des avions amphibies. BA offre également des services sur le marché de l'après-vente. BA offrait aussi des programmes de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol dans le cadre des activités Flexjet jusqu'au 4 décembre 2013.</p>	<p>BT est un leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien de matériel et de systèmes de transport sur rail, et il offre une gamme complète de véhicules de transport-passagers, de locomotives, de véhicules légers sur rail et de systèmes de navettes automatisés. Il propose aussi des bogies, des systèmes de propulsion électrique et de contrôle, des services d'entretien, ainsi que des systèmes de transport et des solutions de contrôle ferroviaire.</p>

L'information sectorielle est préparée en utilisant les mêmes politiques comptables que celles décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2013.

La direction évalue le rendement sectoriel selon le RAI et le RAI avant éléments spéciaux. Les dépenses du siège social sont allouées aux secteurs, généralement selon leurs revenus respectifs. Les résultats opérationnels sectoriels et autres informations ont été comme suit :

Trimestres clos les 30 juin						
	2014			2013		
	BA	BT	Total	BA	BT	Total
Résultats opérationnels						
Revenus	2 512 \$	2 379 \$	4 891 \$	2 255 \$	2 175 \$	4 430 \$
Coût des ventes	2 156	2 077	4 233	1 922	1 836	3 758
Marge brute	356	302	658	333	339	672
Charges de vente et d'administration R et D	171	183	354	189	193	382
	47	32	79	45	30	75
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	-	(28)	(28)	-	(34)	(34)
Autres revenus	(3)	(1)	(4)	(8)	-	(8)
RAI avant éléments spéciaux	141	116	257	107	150	257
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	-	-	-	(31)	-	(31)
RAI	141 \$	116 \$	257	138 \$	150 \$	288
Charges de financement			90			83
Revenus de financement			(49)			(47)
RAI			216			252
Impôts sur le résultat			61			72
Résultat net			155 \$			180 \$
Autres informations						
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	509 \$	16 \$	525 \$	534 \$	16 \$	550 \$
Amortissement	74 \$	29 \$	103 \$	71 \$	31 \$	102 \$

Semestres clos les 30 juin						
	2014			2013		
	BA	BT	Total	BA	BT	Total
Résultats opérationnels						
Revenus	4 601 \$	4 644 \$	9 245 \$	4 513 \$	4 256 \$	8 769 \$
Coût des ventes	3 958	4 036	7 994	3 873	3 608	7 481
Marge brute	643	608	1 251	640	648	1 288
Charges de vente et d'administration R et D	328	364	692	347	379	726
	87	68	155	87	58	145
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	-	(50)	(50)	-	(78)	(78)
Autres revenus	(18)	(4)	(22)	(2)	-	(2)
RAI avant éléments spéciaux	246	230	476	208	289	497
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	12	-	12	(31)	-	(31)
RAI	234 \$	230 \$	464	239 \$	289 \$	528
Charges de financement			136			151
Revenus de financement			(61)			(80)
RAI			389			457
Impôts sur le résultat			119			129
Résultat net			270 \$			328 \$
Autres informations						
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	993 \$	32 \$	1 025 \$	1 037 \$	27 \$	1 064 \$
Amortissement	137 \$	59 \$	196 \$	132 \$	61 \$	193 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

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

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

	30 juin 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Actifs			
Total des actifs	30 008 \$	29 363 \$	25 175 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 476	3 397	2 557
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	29	27	-
Impôts sur le résultat différés	1 181	1 231	1 421
Actifs sectoriels	26 322	24 708	21 197
Passifs			
Total des passifs	27 686	26 914	23 918
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	129	116	66
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	202	198	109
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	7 776	7 203	5 405
Impôts sur le résultat différés ⁽³⁾	-	-	46
Passifs sectoriels	19 579 \$	19 397 \$	18 292 \$
Actifs nets sectoriels			
BA	6 017 \$	4 921 \$	2 618 \$
BT	726 \$	390 \$	287 \$

⁽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 de la Société par segments de marché ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013 ⁽¹⁾	2014	2013 ⁽¹⁾
BA				
Fabrication				
Avions d'affaires	1 216 \$	1 259 \$	2 393 \$	2 421 \$
Avions commerciaux	543	272	838	573
Autres	148	103	262	250
Total fabrication	1 907	1 634	3 493	3 244
Services ⁽²⁾	397	474	796	912
Autres ⁽³⁾	208	147	312	357
	2 512	2 255	4 601	4 513
BT				
Matériel roulant ⁽⁴⁾	1 582	1 340	3 046	2 718
Services ⁽⁵⁾	439	391	881	761
Systèmes et signalisation ⁽⁶⁾	358	444	717	777
	2 379	2 175	4 644	4 256
	4 891 \$	4 430 \$	9 245 \$	8 769 \$

⁽¹⁾ Les chiffres comparatifs ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée.

⁽²⁾ Comprennent les revenus liés aux pièces et services, aux activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol de Flexjet (avant la cession du 4 décembre 2013), aux activités de soutien des produits (dont l'entretien d'avions et la formation à l'aviation commerciale), aux solutions d'avions spécialisés et à la formation à l'aviation militaire.

⁽³⁾ Comprennent surtout les ventes d'avions d'occasion.

⁽⁴⁾ Constitué des revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, ainsi que des bogies.

⁽⁵⁾ Constitué des revenus tirés de l'entretien de parcs, de la remise à neuf et de la révision ainsi que des solutions en matériaux.

⁽⁶⁾ Constitué des revenus tirés des systèmes de transport en commun et des systèmes aéroportuaires, des systèmes de grandes lignes, des systèmes d'exploitation et d'entretien, des solutions de mobilité électrique, de la signalisation des systèmes de transport en commun et de la signalisation de grandes lignes. Compte non tenu de la tranche du matériel roulant des commandes de systèmes fabriqué par les autres divisions de la Société.

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

Les charges de R et D, nettes de l'aide gouvernementale, ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Coûts de R et D	510 \$	575 \$	984 \$	1 054 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(472)	(538)	(902)	(982)
	38	37	82	72
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	41	38	73	73
	79 \$	75 \$	155 \$	145 \$

5. AUTRES REVENUS

Les autres revenus ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	(4) \$	(6) \$	(19) \$	3 \$
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations)	8	(1)	5	2
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	(4)	-	(4)	(1)
Autres	(4)	(1)	(4)	(6)
	(4) \$	(8) \$	(22) \$	(2) \$

⁽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.

6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	43 \$	- \$	43 \$	- \$
Charge de restructuration ⁽²⁾	-	-	22	-
Gains sur résolution de litiges ⁽³⁾	(8)	(43)	(18)	(43)
	35 \$	(43) \$	47 \$	(43) \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAI	- \$	(31) \$	12 \$	(31) \$
Charges de financement - Perte sur remboursement de dette à long terme	43	-	43	-
Revenus de financement - Intérêts relatifs à la résolution de litiges	(8)	(12)	(8)	(12)
	35 \$	(43) \$	47 \$	(43) \$

⁽¹⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1 093 millions \$). Voir la Note 16 – Dette à long terme, pour plus de détails.

⁽²⁾ A trait à la réduction des effectifs d'environ 1700 postes annoncée en janvier 2014 pour BA. Cette réduction de postes touche des employés permanents et des employés contractuels, surtout au Canada et aux É.-U.

⁽³⁾ Représente un gain de BA de 18 millions \$ lié à la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec, dont 8 millions \$ représentent la tranche d'intérêts du gain pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014 (43 millions \$, dont 12 millions \$ représentent la tranche d'intérêts du gain pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2013).

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

Les charges de financement et les revenus de financement ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Charges de financement				
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	43 \$	- \$	43 \$	- \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	19	28	38	57
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	3	4	7	8
Désactualisation des autres passifs financiers	2	5	5	12
Désactualisation des provisions	2	-	4	1
Variation des taux d'actualisation des provisions	-	-	2	-
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽²⁾	-	7	-	-
Autres	10	6	15	9
	79	50	114	87
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	11	33	22	64
	90 \$	83 \$	136 \$	151 \$
Revenus de financement				
Gain net sur certains instruments financiers ⁽²⁾	(18) \$	- \$	(13) \$	(10) \$
Intérêts relatifs à la résolution de litiges ⁽³⁾	(8)	(12)	(8)	(12)
Variation des taux d'actualisation des provisions	-	(11)	-	(11)
Autres	(6)	(9)	(10)	(17)
	(32)	(32)	(31)	(50)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(7)	(9)	(15)	(17)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(7)	(3)	(9)	(7)
Revenu tiré des placements dans des titres	(3)	(3)	(6)	(6)
	(17)	(15)	(30)	(30)
	(49) \$	(47) \$	(61) \$	(80) \$

⁽¹⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$), qui a été comptabilisée comme un élément spécial. Voir la Note 16 – Dette à long terme, pour plus de détails.

⁽²⁾ Les pertes nettes (gains nets) sur certains instruments financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net, y compris les pertes (gains) découlant de la variation des taux d'intérêt.

⁽³⁾ Représente la tranche d'intérêts sur un gain de 8 millions \$ et de 18 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014 lié à la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec (43 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2013). Le solde de 10 millions \$ du gain a été comptabilisé dans le RAII comme un élément spécial pour le semestre clos le 30 juin 2014 (31 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2013).

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 86 millions \$ et 158 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014, selon un taux moyen de capitalisation de respectivement 5,07 % et 5,00 %, (respectivement 69 millions \$ et 125 millions \$ selon un taux de 5,98 % et 5,70 % pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2013). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation des autres passifs financiers, le cas échéant).

8. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR et d'UAD, en milliers)				
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	153 \$	181 \$	266 \$	324 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(8)	(15)	(17)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	146 \$	173 \$	251 \$	307 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 741 774	1 738 965	1 741 761	1 738 646
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD	809	2 177	839	1 996
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	1 742 583	1 741 142	1 742 600	1 740 642
RPA (en dollars)				
De base et dilué	0,08 \$	0,10 \$	0,14 \$	0,18 \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 42 003 444 et 44 775 222 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014 (36 939 785 et 37 122 191 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2013), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût ⁽¹⁾ amorti	DDRC	Total de la valeur comptable	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
30 juin 2014							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 476 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	2 476 \$	2 476 \$
Créances clients et autres débiteurs	-	-	-	1 637	-	1 637	1 637
Autres actifs financiers	50	624	364	450	609	2 097	2 083
	2 526 \$	624 \$	364 \$	2 087 \$	609 \$	6 210 \$	6 196 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	- \$	- \$	s. o.	4 051 \$	- \$	4 051 \$	4 051 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	-	-	s. o.	7 776	-	7 776	7 954
Autres passifs financiers	28	189	s. o.	798	334	1 349	1 441
	28 \$	189 \$	s. o.	12 625 \$	334 \$	13 176 \$	13 446 \$
31 décembre 2013							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 397 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	3 397 \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs	-	-	-	1 492	-	1 492	1 492
Autres actifs financiers	129	673	315	425	663	2 205	2 203
	3 526 \$	673 \$	315 \$	1 917 \$	663 \$	7 094 \$	7 092 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	- \$	- \$	s. o.	4 089 \$	- \$	4 089 \$	4 089 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	-	-	s. o.	7 203	-	7 203	7 346
Autres passifs financiers	25	142	s. o.	958	386	1 511	1 656
	25 \$	142 \$	s. o.	12 250 \$	386 \$	12 803 \$	13 091 \$
1er janvier 2013							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 557 \$	- \$	- \$	- \$	- \$	2 557 \$	2 557 \$
Créances clients et autres débiteurs	-	-	-	1 311	-	1 311	1 311
Autres actifs financiers	92	697	217	133	643	1 782	1 782
	2 649 \$	697 \$	217 \$	1 444 \$	643 \$	5 650 \$	5 650 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	- \$	- \$	s. o.	3 310 \$	- \$	3 310 \$	3 310 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	-	-	s. o.	5 405	-	5 405	5 272
Autres passifs financiers	15	158	s. o.	712	126	1 011	1 146
	15 \$	158 \$	s. o.	9 427 \$	126 \$	9 726 \$	9 728 \$

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

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

s. o. : sans objet

10. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 juin 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Programmes aéronautiques	5 061 \$	4 847 \$	4 345 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 960	7 064	5 387
Moins : avances et facturations progressives	(6 021)	(5 406)	(4 014)
	1 939	1 658	1 373
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	438	420	408
Moins : avances et facturations progressives	(10)	(19)	(15)
	428	401	393
Produits finis ⁽¹⁾	1 481	1 328	1 429
	8 909 \$	8 234 \$	7 540 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 8 avions neufs non rattachés à une commande ferme et 35 avions d'occasion, totalisant 462 millions \$ au 30 juin 2014 (11 avions neufs et 43 avions d'occasion, totalisant 535 millions \$ au 31 décembre 2013, et 3 avions neufs et 74 avions d'occasion, totalisant 551 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

Au 30 juin 2014, les produits finis comprenaient 174 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (134 millions \$ au 31 décembre 2013 et 147 millions \$ au 1^{er} janvier 2013). Le produit de vente correspondant est comptabilisé dans les obligations au titre des transactions de cession-bail.

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 3982 millions \$ et 7502 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014 (respectivement 3334 millions \$ et 6732 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2013). Ces montants comprennent des dépréciations de stocks de respectivement 36 millions \$ et 67 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014 (respectivement 36 millions \$ et 66 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2013).

11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Instruments financiers dérivés	659 \$	792 \$	735 \$
Placements dans des titres ^{(1) (2)}	383	335	243
Placements dans des structures de financement ⁽¹⁾	362	331	329
Créances sur contrats à long terme ⁽³⁾	342	319	-
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽¹⁾	320	400	423
Encaisse affectée	18	19	25
Autres	13	9	27
	2 097 \$	2 205 \$	1 782 \$
Dont la tranche courante	568 \$	637 \$	443 \$
Dont la tranche non courante	1 529	1 568	1 339
	2 097 \$	2 205 \$	1 782 \$

⁽¹⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 12 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 19 millions \$ de placements dans des titres et 46 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 30 juin 2014 (respectivement 12 millions \$, 20 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2013 et 11 millions \$, 26 millions \$ et 44 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

⁽²⁾ Comprennent 124 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 30 juin 2014 (70 millions \$ au 31 décembre 2013 et néant au 1^{er} janvier 2013).

⁽³⁾ Représentent la rémunération incitative liée à la fiabilité des trains fabriqués. La valeur comptable des montants à recevoir est établie selon des estimations de variations futures de l'indice pertinent et de la réévaluation quant à l'atteinte des cibles de fiabilité, le cas échéant. Par ailleurs, la résiliation d'un contrat de service connexe en cas de défaut d'exécution par la Société abolirait notre droit à tout paiement futur.

12. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Charges payées d'avance	663 \$	620 \$	366 \$
Taxe de vente et autres taxes	330	344	281
Avantages de retraite	178	174	38
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	169	186	210
Charges de financement différées	146	100	103
Frais différés - programme de multipropriété Flexjet	-	-	206
Autres	9	9	30
	1 495 \$	1 433 \$	1 234 \$
Dont la tranche courante	902 \$	881 \$	680 \$
Dont la tranche non courante	593	552	554
	1 495 \$	1 433 \$	1 234 \$

13. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit, pour le trimestre et le semestre clos les 30 juin :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2013	863 \$	463 \$	81 \$	58 \$	1 465 \$
Additions	77	-	28 ⁽²⁾	2	107
Utilisation	(71)	(21)	(27)	(1)	(120)
Reprises	(9)	(2)	(5)	(4)	(20)
Charge de désactualisation	-	2	-	-	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	-	2	-	-	2
Incidence des fluctuations de taux de change	1	-	-	-	1
Solde au 31 mars 2014	861 \$	444 \$	77 \$	55 \$	1 437 \$
Additions	76	1	12	6	95
Utilisation	(82)	(6)	(28)	(2)	(118)
Reprises	(14)	(3)	(3)	(5)	(25)
Charge de désactualisation	1	1	-	-	2
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	-	(1)	-	(6)
Solde au 30 juin 2014	837 \$	437 \$	57 \$	54 \$	1 385 \$
Dont la tranche courante	686 \$	56 \$	53 \$	21 \$	816 \$
Dont la tranche non courante	151	381	4	33	569
	837 \$	437 \$	57 \$	54 \$	1 385 \$

	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 1er janvier 2013	907 \$	483 \$	127 \$	91 \$	1 608 \$
Additions	106	12	4	2	124
Utilisation	(83)	(2)	(11)	(4)	(100)
Reprises	(42)	-	(1)	(4)	(47)
Charge de désactualisation	-	1	-	-	1
Incidence des fluctuations de taux de change	(17)	-	(3)	(2)	(22)
Solde au 31 mars 2013	871 \$	494 \$	116 \$	83 \$	1 564 \$
Additions	102	4	-	4	110
Utilisation	(98)	(8)	(19)	(7)	(132)
Reprises	(4)	(7)	-	(5)	(16)
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(10)	-	-	(11)
Incidence des fluctuations de taux de change	2	-	1	2	5
Solde au 30 juin 2013	872 \$	473 \$	98 \$	77 \$	1 520 \$
Dont la tranche courante	723 \$	70 \$	94 \$	36 \$	923 \$
Dont la tranche non courante	149	403	4	41	597
	872 \$	473 \$	98 \$	77 \$	1 520 \$

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

⁽²⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur la charge de restructuration de BA.

14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Avances gouvernementales remboursables	482 \$	481 \$	398 \$
Instruments financiers dérivés	362	411	141
Incitatifs à la location	189	142	158
Obligations au titre des transactions de cession-bail	174	138	168
Coûts non récurrents des fournisseurs	58	38	53
Partie courante de la dette à long terme	51	215	45
Autres	84	301	93
	1 400 \$	1 726 \$	1 056 \$
Dont la tranche courante	677 \$	1 009 \$	455 \$
Dont la tranche non courante	723	717	601
	1 400 \$	1 726 \$	1 056 \$

15. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Avantages du personnel	746 \$	750 \$	645 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	582	630	677
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	564	529	364
Revenus différés	431	460	499
Impôts sur le résultat et autres taxes à payer	280	368	252
Impôts sur le résultat différés	-	-	46
Revenus différés - programme de multipropriété Flexjet	-	-	241
Autres	526	480	445
	3 129 \$	3 217 \$	3 169 \$
Dont la tranche courante	2 096 \$	2 227 \$	2 212 \$
Dont la tranche non courante	1 033	990	957
	3 129 \$	3 217 \$	3 169 \$

16. DETTE À LONG TERME

En avril 2014, la Société a émis, à la valeur nominale, des billets de premier rang non garantis d'un montant de 600 millions \$, portant intérêt à 4,75 % et venant à échéance le 15 avril 2019, et d'un montant de 1200 millions \$, portant intérêt à 6,00 % et venant à échéance le 15 octobre 2022.

La Société a utilisé le produit net de 1774 millions \$ pour financer le rachat des billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1093 millions \$) échéant le 15 novembre 2016 dans le cadre d'un rachat facultatif effectué le 4 avril 2014, et pour financer le remboursement de 162 millions \$ de billets échéant le 1^{er} mai 2014, le solde étant affecté aux fins générales de l'entreprise.

Par suite du rachat des billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$), la Société a comptabilisé dans les charges de financement une perte connexe de 43 millions \$, qui est présentée comme un élément spécial (voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails).

En outre, en mai 2014, la Société a conclu des swaps de taux d'intérêt afin de convertir le taux d'intérêt fixe des billets de premier rang d'un montant de 1200 millions \$ à 6,00 % en taux d'intérêt variable, soit au Libor 3 mois + 3,3557.

17. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR et d'UAD

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

	Trimestres clos les 30 juin			
	2014		2013	
	UAR	UAD	UAR	UAD
Solde au début de la période	23 533 254	8 184 982	23 900 453	6 680 859
Attribuées	5 072	16 599	259 867	91 479
Ajustement du rendement	-	-	(1 543 133)	(333 900)
Exercées	-	-	(5 805 119)	-
Annulées	(6 558 145)	(1 484 798)	(327 634)	-
Solde à la fin de la période	16 980 181	6 716 783 ⁽¹⁾	16 484 434	6 438 438 ⁽¹⁾

	Semestres clos les 30 juin			
	2014		2013	
	UAR	UAD	UAR	UAD
Solde au début de la période	23 596 681	8 169 850	24 179 840	6 673 447
Attribuées	106 641	31 731	259 867	98 891
Ajustement du rendement	-	-	(1 543 133)	(333 900)
Exercées	-	-	(5 805 119)	-
Annulées	(6 723 141)	(1 484 798)	(607 021)	-
Solde à la fin de la période	16 980 181	6 716 783 ⁽¹⁾	16 484 434	6 438 438 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 2 480 303 UAD étaient acquis au 30 juin 2014 (2 530 975 au 30 juin 2013).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR et des UAD, s'est élevée à respectivement 3 millions \$ et 7 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2014 (respectivement 5 millions \$ et 14 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2013).

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
	Solde au début de la période	29 424 687	27 419 880	29 355 757
Attribuées	-	709 523	188 092	709 523
Exercées	(23 000)	(2 159 904)	(23 000)	(2 909 764)
Annulées	(278 676)	(139 800)	(336 269)	(405 149)
Échues	(671 250)	(469 750)	(732 819)	(524 750)
Solde à la fin de la période	28 451 761	25 359 949	28 451 761	25 359 949

Une charge de rémunération de respectivement 2 millions \$ et de 4 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2014 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 1 million \$ et 3 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2013).

18. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2014	2013	2014	2013
Créances clients et autres débiteurs	28 \$	(90) \$	(167) \$	(102) \$
Stocks	(204)	(403)	(676)	(752)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	133	124	(2)	169
Autres actifs	(53)	(152)	(80)	(277)
Fournisseurs et autres créditeurs	124	140	(49)	329
Provisions	(46)	(51)	(75)	(72)
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	(146)	101	(76)	(69)
Avances sur programmes aéronautiques	(46)	(134)	343	(132)
Passif lié aux avantages de retraite	(34)	36	(23)	49
Autres passifs	(15)	88	(85)	190
	(259) \$	(341) \$	(890) \$	(667) \$

19. FACILITÉS DE CRÉDIT

En mars 2014, les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de BT et de BA ont été prolongées d'une année, respectivement jusqu'en mai 2017 et juin 2017. En outre, les échéances des facilités de crédit renouvelables non garanties de 500 millions € (681 millions \$) de BT et de 750 millions \$ ont été prolongées d'un an jusqu'en mars 2016 et juin 2017. Également, en juin 2014, la période de disponibilité de la facilité de GCB a été prolongée d'une année jusqu'en juin 2015.

20. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les montants de la juste valeur présentés dans les présents états financiers consolidés correspondent à l'estimation de la Société du montant de la contrepartie dont conviendraient des parties compétentes agissant en toute liberté dans des conditions de pleine concurrence. Il s'agit d'estimations établies à un moment précis qui peuvent être modifiées au cours de périodes de présentation futures en raison des conditions du marché ou d'autres facteurs. La juste valeur est établie au moyen des cours sur le marché principal pour cet instrument auquel la Société a immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart des instruments financiers de la Société. En l'absence d'un marché actif, la Société établit la juste valeur selon des modèles d'évaluation internes ou externes, notamment des modèles stochastiques, des modèles d'établissement de prix d'options et des modèles de flux de trésorerie actualisés. La juste valeur établie selon ces modèles d'évaluation nécessite l'utilisation d'hypothèses à l'égard du montant et du calendrier des flux de trésorerie futurs estimatifs, des taux d'actualisation, de la solvabilité de l'emprunteur, de la valeur future prévue des avions, des probabilités de défaillance, des différentiels de rendement des obligations industrielles standard et du risque de revente. Pour poser ces hypothèses, la Société utilise surtout des données externes du marché facilement observables, y compris des facteurs comme les taux d'intérêt, les cotes de crédit, les différentiels de crédit, les probabilités de défaillance, les taux de change et la volatilité des prix et des taux, selon le cas. Les hypothèses ou les données qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables sont utilisées lorsque des données externes ne sont pas disponibles. Ces calculs représentent les meilleures estimations de la direction. Puisqu'elles sont fondées sur des estimations, les justes valeurs peuvent ne pas être réalisées dans le cadre d'une vente réelle ou d'un règlement immédiat de ces instruments.

Méthodes et hypothèses

Les méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des éléments comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net et DAV sont les suivantes :

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

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

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

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

La Société utilise un modèle d'écart avec ajustement pour options et un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des options de rachat sur titres de dette à long terme, selon des données du marché comme des courbes de swaps de taux d'intérêt et des cours externes.

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

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 30 juin 2014 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	308 \$	- \$	- \$	308 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	659	-	659	-
Placements dans des titres	349 ⁽²⁾	87	262	-
Placements dans des structures de financement	316	-	150	166
	1 632 \$	87 \$	1 071 \$	474 \$
Passifs financiers				
Incitatifs à la location	(189) \$	- \$	- \$	(189) \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(362)	-	(362)	-
	(551) \$	- \$	(362) \$	(189) \$

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

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

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Solde au 31 décembre 2013	388 \$	135 \$	(142) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	16	22	(3)
Émissions	2	-	-
Règlements	(8)	-	6
Solde au 31 mars 2014	398 \$	157 \$	(139) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	25	10	(18)
Émissions	2	-	(38)
Règlements	(117)	(1)	6
Solde au 30 juin 2014	308 \$	166 \$	(189) \$

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Solde au 1er janvier 2013	412 \$	135 \$	(158) \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	1	5	2
Émissions	3	-	-
Règlements	(7)	-	9
Solde au 31 mars 2013	409 \$	140 \$	(147) \$
Pertes nettes et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	-	-	(8)
Émissions	5	-	-
Règlements	(11)	(1)	11
Solde au 30 juin 2013	403 \$	139 \$	(144) \$

⁽¹⁾ Dont des montants de 5 millions \$ et de 8 millions \$ représentent les gains réalisés au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2014 (des montants de néant et de 9 millions \$ représentaient les pertes réalisées au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2013).

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

Au moment de l'évaluation des instruments financiers du Niveau 3 à leur juste valeur, certaines hypothèses ne sont pas tirées de données observables de marché. Les hypothèses importantes développées en interne ont trait au risque de crédit de clients lorsqu'aucune cote de crédit n'est publiée et aux ajustements aux taux d'actualisation en fonction du risque de revente propres aux actifs financiers de la Société.

Ces hypothèses importantes sont comme suit au 30 juin 2014 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB et CCC (B+)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 2,66 % et 4,44 % (4,09 %)	Entre 1,33 % et 6,21 % (4,84 %)	s. o.

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

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

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 30 juin 2014 :

Incidence sur le RAI			Modification d'hypothèses		
Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour les :					
Gain (perte)	Trimestre clos le 30 juin 2014	Semestre clos le 30 juin 2014	Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	18 \$	27 \$	(5) \$	(14) \$	(17) \$
Placements dans des structures de financement	8 \$	27 \$	(4) \$	(11) \$	(12) \$
Incitatifs à la location	(17) \$	(19) \$	s. o.	3 \$	s. o.

s. o. : sans objet

21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 juin 2014	31 décembre 2013	1er janvier 2013
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	1 808 \$	1 828 \$	1 812 \$
Crédit	1 277	1 297	1 218
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(632)	(639)	(594)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 453 \$	2 486 \$	2 436 \$
Engagements de reprise	3 566 \$	3 416 \$	3 098 \$
Obligations de rachat conditionnelles	345 \$	472 \$	489 \$
Autres			
Crédit	48 \$	48 \$	47 \$
Garanties d'exécution	42 \$	43 \$	41 \$

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 437 millions \$ au 30 juin 2014 (463 millions \$ au 31 décembre 2013 et 483 millions \$ au 1^{er} janvier 2013) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties. 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 189 millions \$ au 30 juin 2014 (142 millions \$ au 31 décembre 2013 et 158 millions \$ au 1^{er} janvier 2013).

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 30 juin 2014, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Poursuite intentée par S-Bahn

Le 4 mars 2013, S-Bahn Berlin GMBH (« SB ») a intenté une poursuite contre Bombardier Transportation GmbH, filiale en propriété exclusive de la Société, devant la cour du district de Berlin (« Landgericht Berlin ») au sujet des trains de la série 481 livrés à SB entre 1996 et 2004.

Des dommages-intérêts d'une valeur globale de 348 millions € (474 millions \$) sont réclamés dans le cadre de cette poursuite relativement à une prétendue défectuosité des roues et des systèmes de freinage. SB réclame ainsi un paiement de 241 millions € (328 millions \$) et un jugement déclaratoire obligeant la Société à indemniser SB pour tous les dommages futurs. SB prétend actuellement que ces dommages futurs seront de l'ordre de 107 millions € (146 millions \$).

La Société soutient que cette poursuite i) a été intentée en l'absence de toute défectuosité, ii) n'est fondée sur aucune garantie exécutoire, iii) a été intentée après l'échéance du délai de prescription fixé par la loi et iv) est fondée sur des normes inapplicables. Cette poursuite renferme des allégations à l'égard de la Société que celle-ci rejette comme non fondées et diffamatoires.

La Société a l'intention de se défendre avec vigueur et prendra toutes les mesures nécessaires pour protéger sa réputation.

Enquête au Brésil

Le 20 mars 2014, Bombardier Transportation Brasil Ltda (« BT Brazil »), filiale en propriété exclusive de la Société, a été avisée qu'elle figurait parmi les 18 sociétés et plus de 100 personnes nommées dans les procédures administratives entreprises par les autorités gouvernementales au Brésil, y compris le Conseil administratif de défense économique (« CADE ») et le bureau du procureur public de São Paulo, après qu'il a été rendu public que des enquêtes ont été effectuées par les autorités gouvernementales à l'égard des allégations de collusion relativement à l'appel d'offres d'approvisionnement en matériel ferroviaire et à la construction et l'entretien de lignes ferroviaires à São Paulo et dans d'autres régions.

Les sociétés qui auront participé à la collusion feront 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 délai. La Société et BT Brazil continuent à coopérer dans le cadre des enquêtes relatives aux procédures administratives et ont l'intention de se défendre avec vigueur.

22. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA DATE DE PRÉSENTATION

En juillet 2014, la Société a annoncé la mise en place d'une nouvelle structure organisationnelle composée de quatre secteurs d'activité : Bombardier Transport, Bombardier Avions d'affaires, Bombardier Avions commerciaux et Bombardier Aérostructures et Services d'ingénierie. Un plan de déploiement détaillé sera élaboré au cours des prochains mois et la nouvelle structure sera en place le 1^{er} janvier 2015. La Société estime que la restructuration de BA entraînera l'élimination d'environ 1800 emplois indirects.

Dans le cadre des initiatives de réorganisation, BT met en œuvre à l'heure actuelle des mesures additionnelles de réduction des coûts, qui comprennent des économies de coûts non liés aux produits, y compris les frais de déplacement, un gel généralisé de l'embauche pour toutes les fonctions indirectes ainsi que l'élimination d'environ 1000 postes indirects d'ici la fin de 2014.

Combinée à la mise en œuvre de OneBT, la récente réorganisation de BT, la nouvelle structure organisationnelle d'Aéronautique permettra à la Société d'être plus agile et flexible afin de répondre aux besoins des clients, tout en se concentrant sur les secteurs en croissance.

La Société évalue à l'heure actuelle les incidences de ces initiatives de restructuration sur les résultats financiers de l'exercice en cours et prévoit comptabiliser une charge de restructuration au cours de l'exercice 2014.