

DEUXIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre clos le 30 juin 2015

GLOSSAIRE

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

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

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
SOMMAIRE	4
FAITS SAILLANTS	4
MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2015	5
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	6
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	10
STRUCTURE DU CAPITAL	14
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	16
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	19
AVIONS D'AFFAIRES	20
AVIONS COMMERCIAUX	27
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	34
TRANSPORT	38
AUTRES	43
ARRANGEMENTS HORS BILAN	43
RISQUES ET INCERTITUDES	43
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	43
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	44
TAUX DE CHANGE	45
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	45
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	46
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	47
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	54

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

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

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 est omise ou erronée.

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos prévisions, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité et la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; notre position en regard de la concurrence; et l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités; les liquidités disponibles et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières, le lancement ainsi que la réalisation d'un premier appel public à l'épargne (« PAPE ») et le produit d'un tel PAPE; l'incidence d'un PAPE sur nos activités, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; l'incidence d'un PAPE sur le prix de l'action de la Société, l'énoncé selon lequel un PAPE d'une filiale devrait aider à cristalliser la valeur de l'action, l'incidence de la vente de titres sur notre bilan et nos liquidités, l'incidence d'un PAPE sur la gamme des possibilités qui s'offrent à nous, notre participation à une future consolidation dans le secteur du matériel ferroviaire, la Bourse à laquelle un PAPE serait réalisé et la structure du capital et de gouvernance du secteur Transport après un PAPE. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que la direction juge ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière des industries du transport aérien et du transport sur rail, 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 la performance 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 pour l'exercice clos le 31 décembre 2014. Certaines hypothèses importantes formulées par la direction pour faire des énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter : la décision de lancer un PAPE ainsi que le moment où il le serait, sa taille et sa réussite; et notre capacité à mener à bien un PAPE dans des conditions de marché favorables. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir les rubriques Prévisions et Énoncés prospectifs du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2014. Rien ne peut garantir qu'un PAPE ou une autre opération sera entrepris ou réalisé en totalité ou en partie ou le moment, la taille et le produit d'un tel placement, qui dépendra de plusieurs facteurs, notamment des conditions qui prévaudront sur le marché.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. 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 d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

SOMMAIRE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2015	2014	Écart
Revenus	4 620 \$	4 891 \$	(6) %
RAII	226 \$	257 \$	(12) %
Marge RAI	4,9 %	5,3 %	(40) pdb
Résultat net	125 \$	155 \$	(19) %
RPA dilué (en dollars)	0,06 \$	0,08 \$	(25) %
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	145 \$	192 \$	(24) %
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	0,06 \$	0,10 \$	(40) %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	439 \$	525 \$	(16) %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(808) \$	(424) \$	(91) %
Aux	30 juin 2015	31 décembre 2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	64,8 \$	69,1 \$	(6) %
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	4 412 \$	3 846 \$	15 %

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

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

Principaux événements

- Le 14 avril 2015, le train à très grande vitesse V300ZEFIRO a été homologué et a réalisé avec succès son trajet inaugural de Milan à Rome, en Italie. Le train V300ZEFIRO est construit en partenariat avec AnsaldoBreda.
- Le 7 mai 2015, nous avons annoncé que nous préparons un premier appel public à l'épargne (« PAPE ») visant une participation minoritaire dans Bombardier Transport. La Société compte déposer la documentation requise auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières applicables au cours du quatrième trimestre du présent exercice, sous réserve des conditions du marché, l'inscription principale à la cote d'une Bourse ayant vraisemblablement lieu en Allemagne où est situé le siège social mondial de ce secteur d'activité. Après le PAPE, Bombardier Transport continuera d'être contrôlé par Bombardier Inc. et ses résultats seront consolidés avec les nôtres.
- Le 7 mai 2015, Bombardier Avions commerciaux et Swiss International Air Lines (« SWISS ») ont annoncé que SWISS sera le premier client à prendre livraison et à exploiter un avion C Series à la MES de l'avion CS100 au premier semestre de 2016.
- Le 14 mai 2015, Avions d'affaires a annoncé une réduction de la cadence de production des avions Global 5000 et Global 6000, à la suite de l'incidence de la situation économique actuelle et des enjeux géopolitiques visant certains marchés, dont l'Amérique latine, la Chine et la Russie, sur le volume de nouvelles commandes dans l'ensemble de l'industrie.
- Le 14 juin 2015 Avions commerciaux a annoncé que, d'après les résultats des essais en vol, les avions CS100 et CS300 dépassent leurs objectifs initiaux en matière de consommation de carburant, de charge utile, de distance franchissable et de performances sur piste. De plus, les avions C Series devraient atteindre leurs objectifs de performance sonore.⁽¹⁾
- Selon nos constatations tirées de notre examen approfondi visant à valider tous les aspects du programme d'avions Global 7000 et Global 8000, le programme d'avion Global 7000 accusera un retard par rapport à son calendrier initial. Par conséquent, la MES de l'avion est maintenant prévue pour le deuxième semestre de 2018.
- Nous avons apporté plusieurs changements à notre équipe de direction. En avril 2015, Fred Cromer est devenu président, Bombardier Avions commerciaux et, en juin 2015, David M. Coleal est devenu président, Bombardier Avions d'affaires. À compter du 10 août 2015, John Di Bert deviendra vice-président principal et chef de la direction financière de Bombardier Inc.

⁽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 C Series à la fin du présent rapport de gestion.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2015

Certaines prévisions présentées dans notre rapport financier de 2014 ont été mises à jour comme suit.⁽¹⁾

	Prévisions portant sur la rentabilité présentées dans notre rapport financier de 2014	Résultats pour le semestre clos le 30 juin 2015	Mise à jour des prévisions
Avions d'affaires	Marge RAII d'environ 7 %, soit une amélioration d'environ 1 % en regard de celle de 2014.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 6,7 %.	Marge RAII à l'intérieur d'une fourchette de 5 % à 6 %. Voir ci-après pour plus de détails.
Avions commerciaux	RAII négatif d'environ 200 millions \$, y compris l'incidence dilutive des premières années de production du programme <i>C Series</i> . ⁽³⁾	RAII négatif avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 20 millions \$.	Aucune modification à nos prévisions pour 2015. Voir ci-après pour plus de détails.
Aérostructures et Services d'ingénierie	Marge RAII d'environ 4 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 8,8 %.	Marge RAII d'environ 6 %. Voir ci-après pour plus de détails.
Transport	Légère amélioration de la marge RAII par rapport à celle de 2014.	Marge RAII de 5,6 % par rapport à 5,4 % en 2014.	Aucune modification à nos prévisions pour 2015. Voir ci-après pour plus de détails.

Avions d'affaires est en bonne voie de respecter sa prévision de livraisons de 210 avions pour l'exercice; toutefois, compte tenu du ralentissement actuel de la demande du marché dans certaines régions, principalement en Chine, en Amérique latine et en Russie, nous révisons notre prévision de marge RAII qui se situera dans une fourchette de 5 % à 6 % pour l'année.

En ce qui a trait à Avions commerciaux, nous sommes en voie de respecter notre prévision de livraisons de 80 avions pour l'exercice. Nous prévoyons que le RAII sera essentiellement conforme à notre prévision; toutefois, il existe un risque lié aux hypothèses utilisées relativement à l'établissement des provisions hors caisse liées à l'incidence dilutive des premières livraisons des avions *C Series*.⁽³⁾

Pour le semestre clos le 30 juin 2015, la marge RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'Aérostructures et Services d'ingénierie s'établit à 8,8 %; cette marge est supérieure à notre prévision d'environ 4 % pour l'exercice 2015 et tient compte d'éléments liés au calendrier. Actuellement, nous prévoyons une marge RAII d'environ 6 % pour l'exercice. Nous sommes en bonne voie d'atteindre des revenus d'environ 1,8 milliard \$, provenant principalement de contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.

Dans le cas de Transport, aucun changement n'a été apporté aux prévisions de marge RAII, de produits et de ratio de nouvelles commandes sur revenus publiées antérieurement. Compte non tenu de l'incidence des taux de change, les revenus de 2015 devraient être plus élevés qu'en 2014, et leur croissance devrait être inférieure à 5 %. Il est prévu que le ratio de nouvelles commandes sur revenus dépassera 1,0.

Nous prévoyons que nos additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles pour 2015 seront semblables à celles de l'exercice précédent.

⁽¹⁾ Voir la Rubrique «Énoncés prospectifs».

⁽²⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

⁽³⁾ Tient compte de l'incidence dilutive du programme *C Series*, notamment la dépréciation des stocks à leur valeur de réalisation nette. Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion engagent des coûts plus élevés et leurs prix de vente sont habituellement moins élevés que ceux des unités produites ultérieurement dans le cycle de vie du programme.

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.

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Revenus	4 620 \$	4 891 \$	9 017 \$	9 245 \$
Coût des ventes	4 031	4 233	7 862	7 994
Marge brute	589	658	1 155	1 251
Charges de vente et d'administration	297	354	573	692
R et D	79	79	158	155
Quote-part des résultats de participation dans des coentreprises et des entreprises associées	(18)	(28)	(34)	(50)
Autres charges (revenus)	5	(4)	(5)	(22)
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	226	257	463	476
Éléments spéciaux	—	—	9	12
RAII	226	257	454	464
Charges de financement	92	90	197	136
Revenus de financement	(20)	(49)	(40)	(61)
RAI	154	216	297	389
Impôts sur le résultat	29	61	72	119
Résultat net	125 \$	155 \$	225 \$	270 \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	125 \$	153 \$	223 \$	266 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	— \$	2 \$	2 \$	4 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	0,06 \$	0,08 \$	0,11 \$	0,14 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	4,9 %	5,3 %	5,1 %	5,1 %
RAII	4,9 %	5,3 %	5,0 %	5,0 %

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
RAIIA	329 \$	360 \$	665 \$	660 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	329 \$	360 \$	674 \$	672 \$
Résultat net ajusté	145 \$	192 \$	315 \$	343 \$
RPA ajusté	0,06 \$	0,10 \$	0,15 \$	0,19 \$

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

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014 ⁽¹⁾	2015	2014 ⁽¹⁾
Revenus				
Avions d'affaires	1 815 \$	1 624 \$	3 352 \$	3 098 \$
Avions commerciaux	598	754	1 271	1 233
Aérostructures et Services d'ingénierie	472	483	943	953
Transport	2 091	2 380	4 132	4 647
Siège social et éliminations	(356)	(350)	(681)	(686)
	4 620 \$	4 891 \$	9 017 \$	9 245 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾				
Avions d'affaires	119 \$	122 \$	226 \$	222 \$
Avions commerciaux	(10)	17	(20)	20
Aérostructures et Services d'ingénierie	42	22	83	42
Transport	115	125	233	253
Siège social et éliminations	(40)	(29)	(59)	(61)
	226 \$	257 \$	463 \$	476 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	— \$	— \$	11 \$	10 \$
Avions commerciaux	—	—	(1)	(2)
Aérostructures et Services d'ingénierie	—	—	(1)	4
	— \$	— \$	9 \$	12 \$
RAII				
Avions d'affaires	119 \$	122 \$	215 \$	212 \$
Avions commerciaux	(10)	17	(19)	22
Aérostructures et Services d'ingénierie	42	22	84	38
Transport	115	125	233	253
Siège social et éliminations	(40)	(29)	(59)	(61)
	226 \$	257 \$	454 \$	464 \$

⁽¹⁾ Les résultats financiers du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée. Voir Reclassement au début des sections de chaque secteur pour plus de détails.

⁽²⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

Analyse des résultats consolidés

Une analyse détaillée des revenus et du RAI figure sous la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	— \$	43 \$	22 \$	43 \$
Charge de restructuration ⁽²⁾	—	—	9	22
Gain sur résolution d'un litige ⁽³⁾	—	(8)	—	(18)
	— \$	35 \$	31 \$	47 \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAI	— \$	— \$	9 \$	12 \$
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme	—	43	22	43
Revenus de financement – Intérêts relatifs à la résolution de litiges	—	(8)	—	(8)
	— \$	35 \$	31 \$	47 \$

⁽¹⁾ Le montant pour le semestre clos le 30 juin 2015 représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$. Les montants pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014 représentent la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$).

⁽²⁾ Le montant pour le semestre clos le 30 juin 2015 représente des charges de restructuration de 13 millions \$ ayant trait à la réduction des effectifs d'environ 1000 postes annoncée en janvier 2015, principalement à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux É.-U., par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion d'affaires *Learjet 85*, et une reprise des provisions pour restructuration de 4 millions \$ comptabilisées au cours de l'exercice précédent. Le montant pour le semestre clos le 30 juin 2014 a trait à la réduction des effectifs d'environ 1700 postes chez Avions d'affaires, Avions commerciaux, et Aérostructures et Service d'ingénierie annoncée en janvier 2014, surtout au Canada et aux É.-U.

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

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 72 millions \$ et 157 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015, comparativement à des charges nettes de financement de respectivement 41 millions \$ et 75 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 31 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- des charges nettes de financement plus élevées liées à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (23 millions \$);
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (22 millions \$);
- une diminution des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (19 millions \$); et
- des revenus d'intérêts liés à la résolution de litiges au cours de la période correspondante de l'exercice précédent (8 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une perte sur remboursement de dette à long terme au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent (43 millions \$).

L'augmentation de 82 millions \$ pour le semestre est essentiellement attribuable à :

- des charges nettes de financement plus élevées liées à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (36 millions \$);
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (35 millions \$);
- une diminution des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (28 millions \$); et
- des revenus d'intérêts liés à la résolution de litiges au cours de la période correspondante de l'exercice précédent (8 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une diminution de la perte sur remboursement de dette à long terme (21 millions \$).

Impôts sur le résultat

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement 18,8 % et 24,2 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Pour le trimestre, le taux d'imposition effectif moins élevé est principalement attribuable à l'incidence positive de la comptabilisation nette d'avantages fiscaux non comptabilisés antérieurement liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires et à des différences permanentes. Pour le semestre, le taux d'imposition effectif plus faible est principalement attribuable à l'incidence positive de l'écart des taux d'imposition des filiales étrangères et des différences permanentes, contrebalancées en partie par la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales ainsi qu'à des différences temporaires et à d'autres éléments fiscaux.

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 était principalement attribuable à des différences permanentes, en partie contrebalancées par l'incidence positive de la comptabilisation nette 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 était surtout attribuable à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Résultat net	125 \$	155 \$	225 \$	270 \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	103	103	211	196
Impôts sur le résultat différés	2	24	14	48
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(18)	(28)	(34)	(50)
Perte sur remboursement de dette à long terme	—	43	22	43
Autres	5	1	6	7
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	23	62	27	62
Variation nette des soldes hors caisse	(609)	(259)	(1 206)	(890)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(369)	101	(735)	(314)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(439)	(525)	(818)	(1 025)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾	(808) \$	(424) \$	(1 553) \$	(1 339) \$
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	(123)	—	(228)	(109)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés⁽¹⁾	(685) \$	(424) \$	(1 325) \$	(1 230) \$

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

La détérioration de 384 millions \$ de l'utilisation de flux de trésorerie disponibles pour le trimestre est principalement attribuable à :

- l'écart négatif, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse (350 millions \$) (voir l'explication ci-après);
- la diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (81 millions \$); et
- la baisse des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (39 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (86 millions \$) principalement dans le secteur Avions d'affaires, par suite de la décision de faire une pause dans le programme d'avion *Learjet 85*.

La détérioration de 214 millions \$ de l'utilisation de flux de trésorerie disponibles pour le semestre est essentiellement attribuable à :

- l'écart négatif, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse (316 millions \$) (voir l'explication ci-après);
- la diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (70 millions \$); et
- la baisse des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (35 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (207 millions \$) principalement dans le secteur Avions d'affaires, par suite de la décision de faire une pause dans le programme d'avion *Learjet 85*.

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 30 juin 2015, les sorties de fonds de 609 millions \$ sont surtout attribuables à :

- la diminution des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons d'avions d'affaires grands et intermédiaires;
- l'accroissement des stocks de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- l'accroissement des stocks des programmes aéronautiques, surtout dans les catégories des avions d'affaires intermédiaires et grands;
- l'augmentation des créances-clients et autres débiteurs liée essentiellement au secteur Transport; et
- l'augmentation nette des autres actifs et passifs financiers de Transport liée principalement à des instruments dérivés.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs dans tous les secteurs, mais principalement dans le secteur Avions d'affaires;
- la diminution des stocks de produits finis d'Avions d'affaires, surtout dans les stocks d'avions d'occasion ainsi que d'avions d'affaires neufs intermédiaires et grands; et
- l'augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2014, les sorties de fonds de 259 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons; et
- l'accroissement des stocks des programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes;
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liée essentiellement au secteur Transport; et
- la diminution des stocks de produits finis, en raison surtout d'un nombre moins élevé d'avions d'affaires neufs ne faisant pas l'objet d'une commande ferme.

Pour le semestre clos le 30 juin 2015, les sorties de fonds de 1206 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- la diminution des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons d'avions d'affaires grands et intermédiaires et des biréacteurs régionaux;
- l'accroissement des stocks des programmes aéronautiques, surtout dans les catégories des avions d'affaires intermédiaires et grands; et
- la diminution des fournisseurs et autres créditeurs de Transport, en partie contrebalancée par l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs dans tous les secteurs d'activité aéronautique.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes;
- la diminution des créances-clients et autres débiteurs liée essentiellement au secteur Transport; et
- la diminution des stocks de produits finis d'Avions d'affaires, surtout dans les stocks d'avions d'occasion.

Pour le semestre clos le 30 juin 2014, les sorties de fonds de 890 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- l'accroissement des stocks des programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des grands avions d'affaires;
- l'augmentation des créances-clients et autres débiteurs essentiellement dans le secteur Transport;
- l'augmentation des stocks de produits finis, surtout dans les catégories des avions d'affaires neufs intermédiaires et légers;
- la réduction des autres passifs de Transport; et
- la diminution des fournisseurs et autres créditeurs de tous les secteurs d'activité aéronautique, en partie contrebalancée par l'augmentation dans le secteur Transport.

En partie contrebalancés par :

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

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Solde au début de la période	4 733 \$	2 488 \$	2 489 \$	3 397 \$
Produit net de l'émission de dette à long terme	—	1 783	2 218	1 810
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(808)	(424)	(1 553)	(1 339)
Produit net de l'émission d'actions	—	—	822	—
Remboursements de dette à long terme	(796)	(1 301)	(804)	(1 308)
Variation nette des placements dans des titres DAV	(54)	(53)	(64)	(53)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	92	59	(24)	48
Dividendes versés	(5)	(46)	(10)	(92)
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽²⁾	—	—	—	25
Autres	(57)	(30)	31	(12)
Solde à la fin de la période	3 105 \$	2 476 \$	3 105 \$	2 476 \$

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

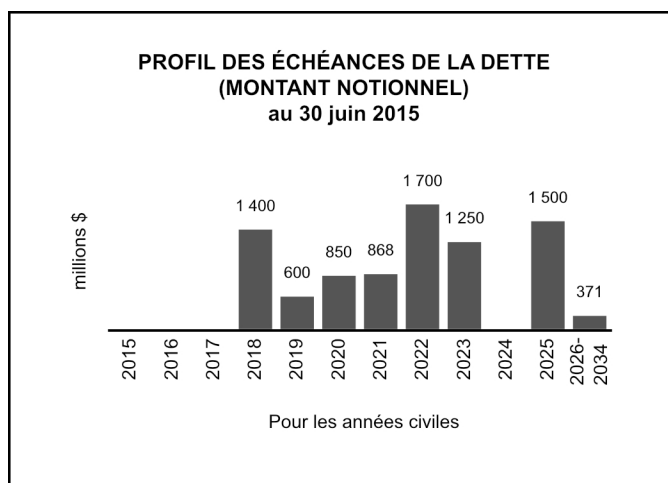
	30 juin 2015	31 décembre 2014
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 105 \$	2 489 \$
Facilité de crédit renouvelable disponible	1 307	1 357
Sources de financement disponibles à court terme	4 412 \$	3 846 \$

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

Le 27 février 2015, nous avons annoncé la clôture d'un placement, assorti d'une option de surallocation ayant été exercée en entier, visant en tout 487 840 350 reçus de souscription à un prix de 2,21 \$ CAN par reçu de souscription pour un produit brut totalisant 1,1 milliard \$ CAN, ou 868 millions \$. Le produit net du placement devrait être utilisé pour les besoins généraux de la Société. Par suite de l'adoption d'une résolution visant l'augmentation du nombre d'actions classe A et classe B autorisées de la Société ayant pris effet le 27 mars 2015, les reçus de souscription ont été convertis en actions ordinaires classe B et le produit de l'émission a été remis à la Société.

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

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



En mars 2015, nous avons prolongé d'une année les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,5 milliards € (3,9 milliards \$) et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾, respectivement jusqu'en mai 2018 et juin 2018. Les dates d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 500 millions € (557 millions \$) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$⁽¹⁾ ont également été prolongées d'une année, respectivement jusqu'en mars 2017 et juin 2018. En juin 2015, le montant confirmé de 3,5 milliards € (3,9 milliards \$) de Transport a été accru à 3,64 milliards € (4,1 milliards \$). Également, en juin 2015, la période de disponibilité de la facilité de GCB a été prolongée jusqu'en août 2016.

En raison du plan de financement annoncé au premier trimestre de 2015, le niveau minimum de liquidités requises à la fin de chaque trimestre pour respecter les clauses restrictives financières liées à la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾ et à la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$⁽¹⁾ a augmenté, pour passer de 500 millions \$ à 750 millions \$. La facilité de lettres de crédit de 3,64 milliards € (4,1 milliards \$) et la facilité renouvelable non garantie de 500 millions € (557 millions \$) de Transport continuent d'être assujetties à l'exigence du niveau minimum de liquidités de 600 millions € (668 millions \$). Le niveau minimum de liquidités tel qu'il est défini ne comprend pas uniquement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé.

Nous avons mis en œuvre le plan de transformation de Bombardier qui cible trois priorités : améliorer la génération de liquidités, réduire les coûts et renforcer le rendement. Nous avons repéré et quantifié des possibilités pour chaque secteur d'activité. Le plan de transformation passe maintenant à la phase d'exécution. Nous travaillons avec nos fournisseurs internes et externes pour réduire le coût des produits et mettons en œuvre des contrôles plus stricts de notre fonds de roulement par une meilleure synchronisation de notre chaîne d'approvisionnement. Nous utilisons également nos liquidités de manière plus efficace, notamment en ce qui a trait aux matières consommables, aux dépenses discrétionnaires et aux investissements. Ce plan de transformation nous donnera l'élan requis pour rehausser le niveau de notre rendement opérationnel.

Nous sommes d'avis que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles prévus, combinés avec nos sources de financement disponibles à court terme de 4,4 milliards \$ et d'autres possibilités découlant de nos diverses initiatives, y compris notre PAPE prévu et notre plan de transformation, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible.

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

STRUCTURE DU CAPITAL

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

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

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

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

Ratio de couverture des intérêts

Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	30 juin 2015	31 décembre 2014
RAII ajusté ⁽¹⁾	1 155 \$	1 262 \$
Intérêts ajustés ⁽¹⁾	428 \$	401 \$
Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés	2,7	3,1

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. 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.

La détérioration du ratio de couverture des intérêts est attribuable principalement à :

- la diminution du RAII ajusté, imputable surtout à la baisse des intérêts reçus par suite du règlement d'un swap combiné de taux d'intérêt et de devises comptabilisés au deuxième trimestre de 2014; et
- l'augmentation des intérêts ajustés, du fait surtout de la hausse des intérêts versés.

Ratio du levier financier

Aux, et pour les périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	30 juin 2015	31 décembre 2014
Dette ajustée ⁽¹⁾	9 656 \$	8 401 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	1 666 \$	1 775 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	5,8	4,7

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. 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.

La détérioration du ratio du levier financier découle essentiellement de l'émission de dette à long terme de 2,25 milliards \$ en mars 2015, contrebalancée en partie par le rachat facultatif, en avril 2015, de billets de premier rang de 750 millions \$ échéant en janvier 2016.

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

Outre les indicateurs globaux précités, la direction surveille séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,0 milliards \$ au 30 juin 2015 (2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. La direction surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et a lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les risques associés aux régimes de retraite. La diminution de 471 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite

Solde au 31 décembre 2014	2 470 \$ ⁽¹⁾
Fluctuations des taux d'actualisation	(231)
Autres gains actuariels nets sur les obligations au titre des prestations définies	(131)
Coûts des services rendus	146
Cotisations de la Société	(141)
Fluctuations des taux de change	(134)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	37
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(24)
Autres	7
Solde au 30 juin 2015	1 999 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 316 millions \$ au 30 juin 2015 (159 millions \$ au 31 décembre 2014).

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

Mesures financières non conformes aux PCGR	
RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
RAII avant éléments spéciaux	RAII excluant l'incidence des charges de restructuration, des charges de dépréciation importantes et leurs reprises, et d'autres éléments inhabituels importants.
RAIIA avant éléments spéciaux	RAII avant éléments spéciaux, amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
Résultat net ajusté	Résultat net, compte non tenu des éléments spéciaux, de la charge de désactualisation des obligations nette au titre des avantages de retraite, de certains gains et pertes nets découlant des modifications de l'évaluation des provisions et des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net et de l'incidence fiscale connexe de ces éléments.
RPA ajusté	RPA calculé d'après le résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. au moyen de la méthode du rachat d'actions en tenant compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.
Flux de trésorerie disponibles	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, déduction faite des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles.
Flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	Flux de trésorerie disponibles, excluant les montants versés et reçus au titre des intérêts et des impôts sur le résultat.
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 financières non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs de notre rapport financier intermédiaire de mieux comprendre les résultats et les tendances connexes et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de l'entreprise. C'est pourquoi un grand nombre d'utilisateurs du rapport de gestion analysent nos résultats d'après ces mesures de rendement. Le RAI avant éléments spéciaux, le RAIIA avant éléments spéciaux, le résultat net ajusté et le RPA ajusté excluent des éléments qui ne reflètent pas, selon nous, notre rendement de base et aident les utilisateurs de notre rapport de gestion à mieux analyser ces résultats, améliorent la comparabilité de nos résultats d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec nos pairs.

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

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

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

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
RAII	226 \$	257 \$	454 \$	464 \$
Amortissement	103	103	211	196
RAIIA	329	360	665	660
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	—	9	12
RAIIA avant éléments spéciaux	329 \$	360 \$	674 \$	672 \$

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Trimestres clos les 30 juin			
	2015 (par action)		2014 (par action)	
Résultat net	125 \$		155 \$	
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	18	0,00 \$	19	0,01 \$
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	2	0,00	(18)	(0,01)
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	43	0,02
Tranche d'intérêts de gains liés à des éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	—	(8)	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement	—	—	1	0,00
Résultat net ajusté	145 \$		192 \$	

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

	Trimestres clos les 30 juin	
	2015	2014
RPA dilué	0,06 \$	0,08 \$
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement	—	0,02
RPA ajusté	0,06 \$	0,10 \$

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Semestres clos les 30 juin			
	2015 (par action)		2014 (par action)	
Résultat net	225 \$		270 \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	9	0,00 \$	12	0,01 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	37	0,02	38	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	23	0,01	(11)	0,00
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	22	0,01	43	0,02
Tranche d'intérêts de gains liés à des éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	—	(8)	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement	(1)	0,00	(1)	0,00
Résultat net ajusté	315 \$		343 \$	

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

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

	Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014
RPA dilué	0,11 \$	0,14 \$
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement ⁽¹⁾	0,04	0,05
RPA ajusté	0,15 \$	0,19 \$

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

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

	Aux	
	30 juin 2015	31 décembre 2014
Dette à long terme	9 012 \$	7 683 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(369)	(407)
Dette à long terme, montant net	8 643	7 276
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽¹⁾	712	865
Obligations au titre des transactions de cession-bail	301	260
Dette ajustée	9 656 \$	8 401 \$

Rapprochement du RIIA ajusté et du RII ajusté, par rapport au RII

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2015	31 décembre 2014
RII	(576) \$	(566) \$
Éléments spéciaux ⁽²⁾	1 486	1 489
Intérêts reçus	199	298
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	46	41
RII ajusté	1 155	1 262
Amortissement	432	417
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple ⁽⁴⁾	79	96
RIIA ajusté	1 666 \$	1 775 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2015	31 décembre 2014
Intérêts versés	374 \$	354 \$
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	46	41
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	8	6
Intérêts ajustés	428 \$	401 \$

⁽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.

⁽²⁾ Se reporter aux rubriques Analyse des résultats des sections Sommaire et des secteurs pour plus de détails sur les éléments spéciaux pour les semestres clos les 30 juin 2015 et 2014. Les éléments spéciaux pour le semestre clos le 31 décembre 2014 avaient trait à une charge de 1,4 milliard \$ liée à la pause du programme d'avion *Learjet 85* et à des charges de restructuration totalisant 120 millions \$.

⁽³⁾ Représente les coûts d'intérêt sur une dette correspondant aux obligations au titre des contrats de location simple incluses dans la dette ajustée, portant intérêt au taux moyen des swaps américains à cinq ans plus l'écart moyen des swaps sur défaillance de crédit pour les périodes connexes, étant donné notre cote de crédit.

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

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 1,2 milliard \$ au cours du semestre, compte tenu d'une incidence négative des taux de change de 336 millions \$. L'augmentation de 1,5 milliard \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 977 millions \$ des stocks bruts attribuable surtout à l'accélération de la production avant des livraisons dans Transport;
- une augmentation de 653 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques. Se reporter aux tableaux Investissements dans le développement des produits des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux pour plus de détails; et
- une augmentation de 640 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et Utilisation des flux de trésorerie disponibles de la section Sommaire pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

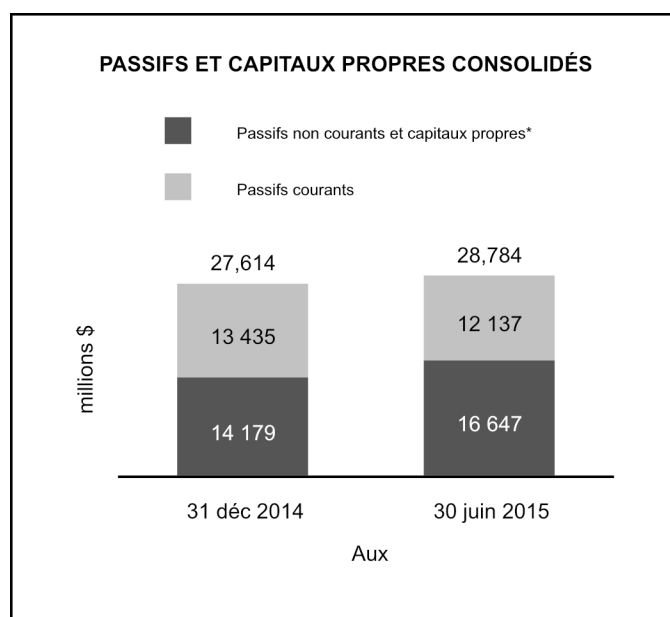
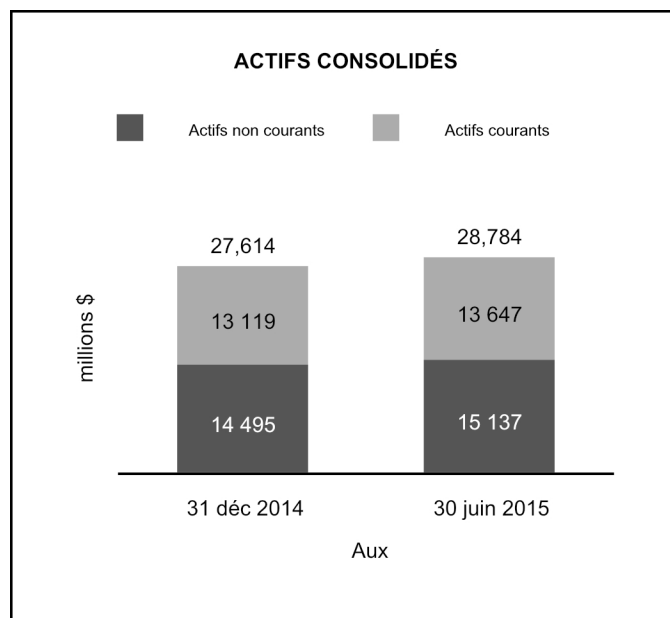
- une augmentation de 780 millions \$ des avances et facturations progressives liées à Transport.

Le total des passifs et des capitaux propres a augmenté de 1,2 milliard \$ au cours du semestre, compte tenu de l'incidence des taux de change de 336 millions \$. L'augmentation de 1,5 milliard \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de la dette à long terme de 1,4 milliard \$, essentiellement attribuable à l'émission de billets de premier rang de 2,25 milliards \$, en partie contrebalancée par le rachat des billets de premier rang de 750 millions \$; et
- une augmentation des capitaux propres de 1,3 milliard \$, attribuable essentiellement à l'émission de capital social de 822 millions \$, une augmentation des gains actuariels nets sur les avantages de retraite de 436 millions \$ et du résultat net de 225 millions \$.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 760 millions \$ des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons d'avions d'affaires grands et intermédiaires et de biréacteurs régionaux;
- une diminution de 248 millions \$ des passifs liés aux avantages de retraite; et
- une baisse de 239 millions \$ des avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme liés à Transport.



*Comprend des capitaux propres de 1459 millions \$ au 30 juin 2015 (55 millions \$ au 31 décembre 2014).

AVIONS D'AFFAIRES

Reclassement

En raison de la nouvelle structure organisationnelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015, les résultats financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée. Les politiques de transactions intersectorielles mises en œuvre à la suite de l'adoption de la nouvelle structure organisationnelle en 2015 n'ont pas été appliquées rétroactivement, ce qui a eu une incidence sur les écarts d'une période à l'autre.

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2015	2014	Écart
Revenus	1 815 \$	1 624 \$	12 %
Livraisons d'avions (en unités)	47	38	9
Commandes nettes (en unités)	8	30	(22)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽¹⁾	0,2	0,8	ins
RAII	119 \$	122 \$	(2) %
Marge RAI	6,6 %	7,5 %	(90) pdb
RAIIA ⁽²⁾	161 \$	154 \$	5 %
Marge RAIIA ⁽²⁾	8,9 %	9,5 %	(60) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	177 \$	248 \$	(29) %
Aux	30 juin 2015	31 décembre 2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	22,2 \$	24,0 \$	(8) %

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

⁽²⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

Principaux événements

- La situation économique actuelle et les enjeux géopolitiques visant certains marchés, dont l'Amérique latine, la Chine et la Russie, ont eu une incidence sur les nouvelles commandes dans l'ensemble de l'industrie. Par conséquent, le 14 mai 2015, Avions d'affaires a annoncé une réduction de la cadence de production des avions *Global 5000* et *Global 6000*. Jusqu'à la fin du premier trimestre de 2016, environ 1600 employés seront progressivement touchés à différentes étapes du cycle de production à Montréal, à Toronto et à Belfast. Une provision pour indemnités de départ de moins de 15 millions \$ devrait être comptabilisée au troisième trimestre du présent exercice.
- Le 15 juin 2015, David M. Coleal est devenu président, Bombardier Avions d'affaires.
- Selon nos constatations tirées de notre examen approfondi visant à valider tous les aspects du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, le *Global 7000* accusera un retard par rapport à son calendrier initial. Par conséquent, la MES de l'avion est maintenant prévue pour le deuxième semestre de 2018.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2015

Le tableau suivant présente une mise à jour de certaines prévisions présentées dans notre rapport financier de 2014.⁽¹⁾

	Prévision portant sur la rentabilité présentée dans notre rapport financier de 2014	Résultat pour le semestre clos le 30 juin 2015	Mise à jour de la prévision
Avions d'affaires	Marge RAII d'environ 7 %, soit une amélioration d'environ 1 % comparativement à celle de 2014.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 6,7 %.	Marge RAII à l'intérieur d'une fourchette de 5 % à 6 %. Voir ci-après pour plus de détails.

Avions d'affaires est en bonne voie de réaliser sa prévision de 210 livraisons d'avions pour l'exercice; toutefois, compte tenu du ralentissement actuel de la demande du marché dans certaines régions, principalement en Chine, en Amérique latine et en Russie, nous révisons notre prévision de marge RAII dans une fourchette de 5 % à 6 % pour l'année.

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Énoncés prospectifs pour plus de détails.

⁽²⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Dans l'ensemble, même si l'utilisation des biréacteurs d'affaires et le nombre d'avions d'occasion disponibles à la vente sont demeurés stables depuis le quatrième trimestre de 2014, le marché des avions d'affaires montre des signes de ralentissement.

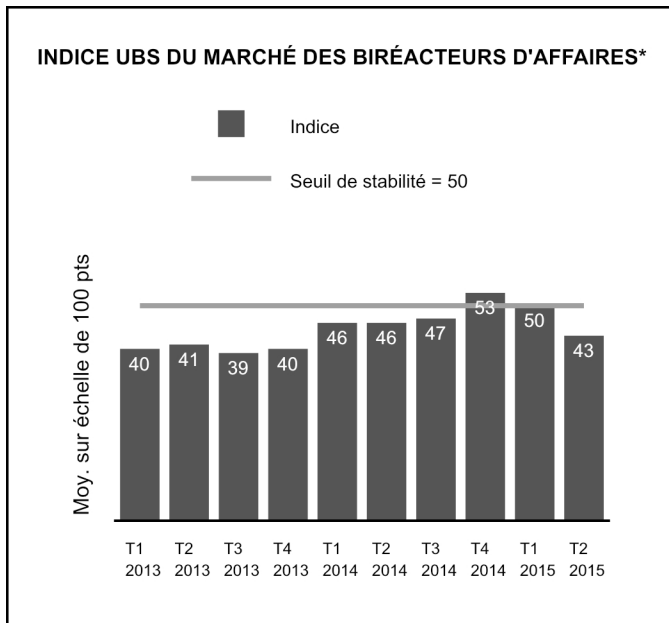
La confiance de l'industrie⁽¹⁾ a diminué considérablement au cours du deuxième trimestre de 2015 et se situait sous le seuil de stabilité du marché, à son niveau le plus bas depuis le premier trimestre de 2014. L'indice de confiance a reculé dans l'ensemble des catégories d'avions d'affaires en raison d'une perte de confiance dans les prix de vente, une baisse de l'intérêt et de la volonté des clients, et de la conjoncture économique. De plus, l'économie mondiale devrait progresser, mais à des taux de croissance du PIB plus faibles de respectivement 2,5 %, 3,1 % et 3,2 % pour les années 2015, 2016 et 2017, par rapport à des taux de respectivement 2,8 %, 3,2 % et 3,3 % prévus en début d'année. Pour l'année 2015, les taux de croissance du PIB inférieurs aux prévisions ont surtout été enregistrés en Afrique, en Amérique du Nord, en Amérique latine et en Russie, tandis que le taux de croissance prévu du PIB en Europe de l'Ouest s'est maintenu à 1,6 %.⁽²⁾

Au deuxième trimestre, le niveau des stocks d'avions d'occasion légers a affiché une hausse, tandis que celui des stocks d'avions d'occasion intermédiaires et grands a affiché une tendance à la baisse par rapport au trimestre précédent. Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service est demeuré stable au deuxième trimestre de 2015 et s'établissait à 11,5 % au 30 juin 2015. À notre avis, ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la fourchette normale de l'ensemble du marché.

Au cours de la période de cinq mois close le 31 mai 2015, l'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a augmenté par rapport à celle des périodes correspondantes des trois dernières années. Au cours du semestre clos le 30 juin 2015, l'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe est demeurée stable par rapport à celle des semestres correspondants des trois dernières années.

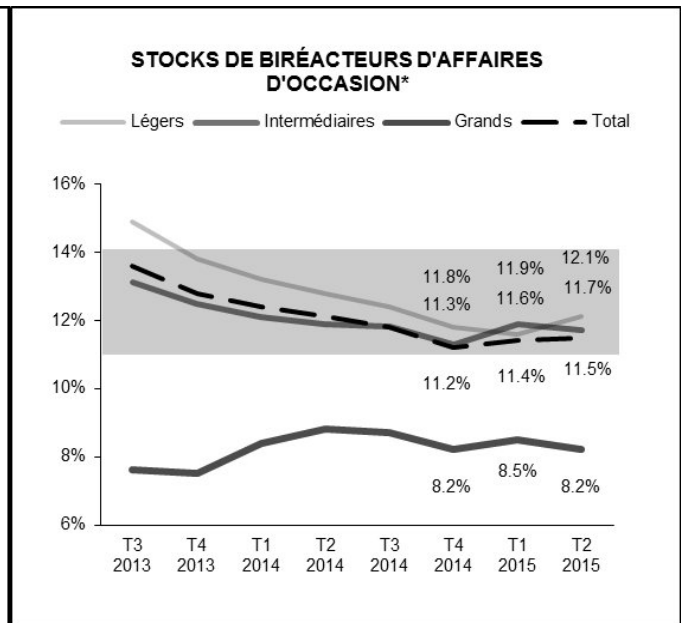
⁽¹⁾ Mesurée par l'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires.

⁽²⁾ Selon les rapports *Comparative World Overview* d'IHS Global Insight datés du 15 janvier 2015 et du 15 juillet 2015.



Source : UBS

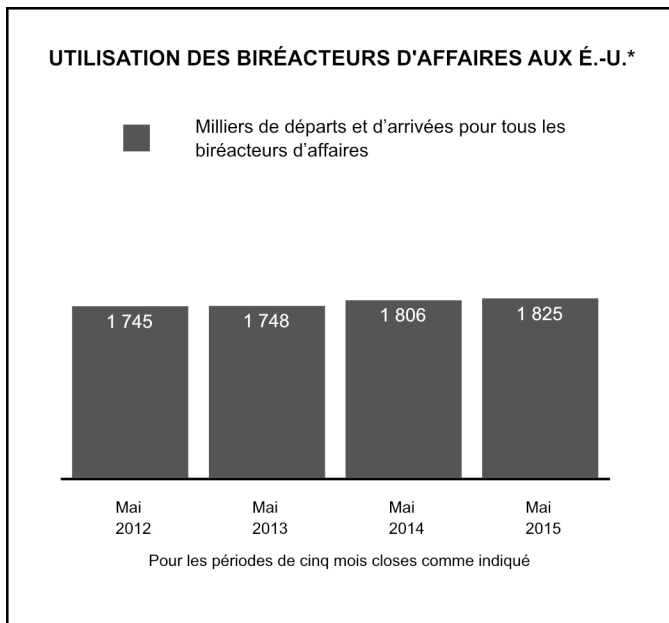
* L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages bimestriels menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.



Sources : JETNET et Ascend

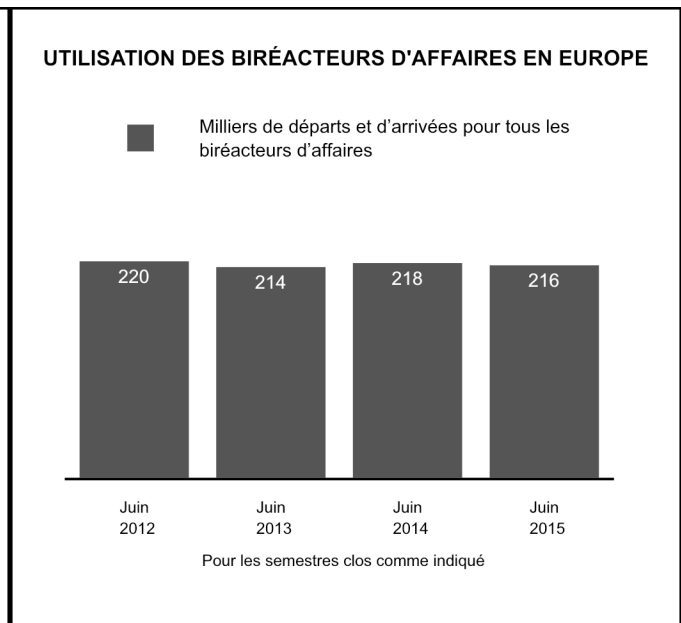
* En pourcentage de la flotte totale de biréacteurs d'affaires, à l'exclusion des biréacteurs très légers.

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



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

* Les données comparatives ont été retraitées pour tenir compte d'une mise à jour de la population des modèles d'avions.



Source : Eurocontrol

Mise à jour des prévisions de marché sur 10 ans d'Avions d'affaires

En mai 2015, Avions d'affaires a procédé à la publication annuelle de ses prévisions de marché sur 10 ans pour les années civiles 2015 à 2024.⁽¹⁾

Selon les prévisions du marché d'Avions d'affaires, 9000 avions des catégories d'avions légers à grands seront livrés, un nombre essentiellement inchangé par rapport à nos prévisions antérieures de 9200 pour les années civiles 2014 à 2023. Les livraisons des 10 prochaines années sont estimées à environ 267 milliards \$⁽²⁾, comparativement à des prévisions antérieures de 264 milliards \$. La diminution de 400 livraisons du nombre de livraisons prévues dans les catégories d'avions d'affaires légers et intermédiaires a été compensée en partie par une hausse de 200 livraisons dans la catégorie des grands avions d'affaires.

Au cours des 10 prochaines années, nous prévoyons que les revenus tirés de la catégorie des grands avions d'affaires représenteront la moitié des revenus totaux, soit 137 milliards \$, tandis que les revenus tirés des catégories d'avions d'affaires intermédiaires et légers représenteront respectivement 91 milliards \$ et 39 milliards \$. De plus, 1825 avions d'affaires légers à grands devraient être retirés du service au cours des 10 prochaines années, soit une hausse de 4 % par rapport aux prévisions de 1750 retraits établies en 2014.

Malgré l'incidence de la conjoncture économique et des enjeux géopolitiques actuels touchant certains marchés, notamment la Chine, l'Amérique latine et la Russie, sur le volume de nouvelles commandes dans l'ensemble de l'industrie, nous gardons confiance en le potentiel du secteur des avions d'affaires, étant donné les perspectives solides des inducteurs à long terme de la demande de biréacteurs d'affaires. L'Amérique du Nord devrait afficher le plus grand nombre de livraisons de biréacteurs d'affaires neufs entre 2015 et 2024, suivi par l'Europe, qui demeure le deuxième marché en importance, la Chine et l'Amérique latine. La diminution du nombre de livraisons prévues est attribuable aux marchés émergents, tels que l'Amérique latine, la Chine, l'Asie du Sud et la Russie; toutefois, une part importante des livraisons prévues au cours des 10 prochaines années devrait toujours provenir des marchés émergents.

⁽¹⁾ Disponibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs, à ri.bombardier.com.

⁽²⁾ Les valeurs unitaires sont fondées sur les prix de 2014 publiés dans la revue *Business & Commercial Aviation*.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Revenus	1 815 \$	1 624 \$	3 352 \$	3 098 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	161 \$	154 \$	310 \$	284 \$
Amortissement	42	32	84	62
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	119	122	226	222
Éléments spéciaux	—	—	11	10
RAII	119 \$	122 \$	215 \$	212 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux	6,6 %	7,5 %	6,7 %	7,2 %
RAII	6,6 %	7,5 %	6,4 %	6,8 %
Livraisons d'avions	47	38	92	81

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

Revenus

Les hausses de revenus respectivement de 191 millions \$ et de 254 millions \$ pour le trimestre et le semestre s'expliquent principalement par la hausse du nombre de livraisons dans toutes les catégories d'avions d'affaires.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent les éléments qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement de base comme l'incidence des charges de restructuration, des charges de dépréciation importantes et de leurs reprises, ainsi que d'autres éléments inhabituels importants.

Les éléments spéciaux pour le semestre clos le 30 juin 2015 sont liés à une charge de restructuration de 13 millions \$ découlant de la réduction des effectifs de 1000 employés à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux É.-U., par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion d'affaires *Learjet 85*, en partie contrebalancée par un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice précédent.

Les éléments spéciaux pour le semestre clos le 30 juin 2014 étaient liés à une charge de restructuration de 13 millions \$ découlant de la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014 en partie contrebalancée par un gain de 3 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec.

Marge RAI

La marge RAI du trimestre a diminué de 0,9 point de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent et est essentiellement attribuable à :

- la diminution des marges tirées des avions d'affaires intermédiaires;
- la diminution des marges tirées des activités liées aux avions d'occasion; et
- l'augmentation des charges de R et D découlant de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques à la suite de la MES de l'avion *Challenger 350* à la fin du deuxième trimestre de 2014.

En partie contrebalancées par :

- la meilleure absorption de charges de vente et d'administration plus faibles; et
- l'augmentation des marges tirées des grands avions d'affaires.

La marge RAll du semestre a diminué de 0,4 point de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAll avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-dessus) pour le semestre a diminué de 0,5 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- la diminution des marges tirées des avions d'affaires intermédiaires;
- la diminution des marges tirées des activités liées aux avions d'occasion; et
- l'augmentation des charges de R et D découlant de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques à la suite de la MES de l'avion *Challenger 350* à la fin du deuxième trimestre de 2014.

En partie contrebalancées par :

- l'augmentation des marges tirées des grands avions d'affaires; et
- la meilleure absorption de charges de vente et d'administration plus faibles.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Outillage des programmes ⁽¹⁾	161 \$	250 \$	319 \$	510 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	—	2	2	5
	161 \$	252 \$	321 \$	515 \$
En pourcentage des revenus	8,9 %	15,5 %	9,6 %	16,6 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 30 millions \$ et 56 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015 (19 millions \$ et 37 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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

Au 30 juin 2015, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽¹⁾ s'établissait à 2,7 milliards \$, comparativement à 2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014.

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 237 millions \$ au 30 juin 2015 (208 millions \$ au 31 décembre 2014).

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

L'avion *Global 7000*, à la fine pointe de la technologie, sera doté d'une aile qui permettra d'optimiser la performance tant sur de courtes que de longues distances, d'un moteur hautement performant, de la cabine la plus spacieuse et du poste de pilotage le plus perfectionné de la catégorie des grands avions d'affaires⁽¹⁾. La conception d'un appareil de ce calibre unique est complexe, ce qui a eu une incidence sur le calendrier du programme. La MES de l'avion est actuellement prévue pour le deuxième semestre de 2018.

Nous continuons de concentrer nos efforts en priorité sur le programme d'essais en vol. Le premier FTV est en assemblage final, l'assemblage des composantes majeures étant réalisé, notamment les fuselages arrière, central et avant ainsi que l'aile et le train d'atterrissage principal. Trois FTV supplémentaires en sont à divers stades de production et d'assemblage. Le banc d'essai et de certification intégré des systèmes a été mis en service. Le développement du moteur par notre fournisseur et les essais au sol et en vol du moteur progressent comme prévu.

Le programme d'avion *Challenger 650*

Le programme d'avion *Challenger 650*, modèle évolué de l'avion *Challenger 605*, a été lancé en octobre 2014. Le programme de certification de l'avion *Challenger 650* est réalisé à 80 % et progresse vers une MES en 2015. Un avion *Challenger 605* équipé d'une suite avionique évoluée est utilisé pour effectuer des tests de certification.

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

Livraisons d'avions

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Légers				
<i>Learjet 70/75</i>	5	2	14	8
Intermédiaires				
<i>Challenger 300/350</i>	18	9	32	23
<i>Challenger 605</i>	3	8	8	14
<i>Challenger 850</i>	1	—	1	—
Grands				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	20	19	37	36
	47	38	92	81

Le nombre de livraisons dans la catégorie des avions intermédiaires pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015 a augmenté par rapport à celui des périodes correspondantes de l'exercice précédent, essentiellement en raison de la transition à l'avion *Challenger 350*, entré en service le 27 juin 2014.

Commandes d'avions

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Commandes nettes	8	30	27	76

Le nombre de nouvelles commandes nettes dans l'ensemble des catégories d'avions d'affaires du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2015 est moins élevé que celui des périodes correspondantes de l'exercice précédent, surtout dans les catégories des avions intermédiaires et grands. Les commandes nettes incluent respectivement une et dix annulations relatives au programme *Learjet 85* pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015, comparativement à cinq annulations pour ce programme pendant le semestre correspondant de l'exercice précédent.

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	
	2015	2014	2015	2014
Commandes nettes	8	30	27	76
Livraisons	47	38	92	81
	0,2	0,8	0,3	0,9

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

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	30 juin 2015	31 décembre 2014
	22,2 \$	24,0 \$

La diminution du carnet de commandes et du ratio de nouvelles commandes sur livraisons au 30 juin 2015 reflète un nombre de nouvelles commandes inférieur au nombre de livraisons dans l'ensemble des catégories d'avions d'affaires, mais surtout dans la catégorie des grands avions d'affaires. Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché. Le 14 mai 2015, Avions d'affaires a annoncé une réduction de la cadence de production des avions *Global 5000* et *Global 6000*.

AVIONS COMMERCIAUX

Reclassement

En raison de la nouvelle structure organisationnelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015, les résultats financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée. Les politiques de transactions intersectorielles mises en œuvre à la suite de l'adoption de la nouvelle structure organisationnelle en 2015 n'ont pas été appliquées rétroactivement, ce qui a eu une incidence sur les écarts d'une période à l'autre.

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2015	2014	Écart
Revenus	598 \$	754 \$	(21) %
Livraisons d'avions (en unités)	19	24	(5)
Commandes nettes (en unités)	3	18	(15)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽¹⁾	0,2	0,8	ins
RAII	(10) \$	17 \$	ins
Marge RAI	(1,7) %	2,3 %	(400) pdb
RAIIA ⁽²⁾	14 \$	44 \$	(68) %
Marge RAIIA ⁽²⁾	2,3 %	5,8 %	(350) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	239 \$	253 \$	(6) %
Aux	30 juin 2015	31 décembre 2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	12,1 \$	12,5 \$	(3) %

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

⁽²⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

Principaux événements

- Le 9 avril 2015, Fred Cromer est devenu président, Bombardier Avions commerciaux.
- Le 7 mai 2015, Bombardier Avions commerciaux et Swiss International Air Lines (« SWISS ») ont annoncé que SWISS sera le premier client à prendre livraison et à exploiter un avion C Series à la MES de l'avion CS100 au premier semestre de 2016. SWISS, de concert avec sa société mère Deutsche Lufthansa AG (« Lufthansa »), est le client de lancement pour le programme d'avions C Series, comme cela fut annoncé en mars 2009 à la signature d'une entente d'achat ferme visant 30 avions CS100, assortie d'options pour 30 autres avions C Series.
- Le 14 juin 2015, Avions commerciaux a annoncé que, d'après les résultats des essais en vol, les avions CS100 et CS300 dépassent leurs objectifs initiaux en matière de consommation de carburant, de charge utile, de distance franchissable et de performances sur piste. De plus, les avions C Series devraient atteindre leurs objectifs de performance sonore.⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Développement de produits pour plus de détails.

⁽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 C Series à la fin du présent rapport de gestion.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2015

Le tableau suivant présente une mise à jour de certaines prévisions présentées dans notre rapport financier de 2014.⁽¹⁾

	Prévision portant sur la rentabilité présentée dans notre rapport financier de 2014	Résultat pour le semestre clos le 30 juin 2015	Mise à jour de la prévision
Avions commerciaux	RAII négatif d'environ 200 millions \$, compte tenu de l'incidence dilutive des premières années de production du programme <i>C Series</i> . ⁽²⁾	RAII négatif avant éléments spéciaux ⁽³⁾ de 20 millions \$.	Aucune modification à nos prévisions pour 2015. Voir ci-après pour plus de détails.

En ce qui a trait à Avions commerciaux, nous sommes en voie de respecter notre prévision de 80 livraisons d'avions pour l'exercice. Nous prévoyons que le RAII sera essentiellement conforme à notre prévision; toutefois, il existe un risque lié aux hypothèses utilisées relativement à l'établissement des provisions hors caisse liées à l'incidence dilutive des premières livraisons d'avions *C Series*.⁽²⁾

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Énoncés prospectifs pour plus de détails.

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

⁽³⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Depuis le début de l'exercice 2015, la demande de transport aérien des sociétés aériennes commerciales, mesurée par les revenus passagers-kilomètres (« RPK »)⁽¹⁾, a augmenté par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente et les coefficients d'occupation des sièges⁽²⁾ ont augmenté légèrement.

Le transport aérien commercial régulier national et international, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 6,1 % et 6,5 % depuis le début de l'année jusqu'en mai 2015 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les sociétés aériennes commerciales à l'échelle mondiale ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges de respectivement 80,4 % et 78,2 % depuis le début de l'année jusqu'en mai 2015, légèrement en hausse par rapport aux coefficients de respectivement 80,0 % et 78,1 % enregistrés pour la période correspondante en mai 2014.⁽³⁾

Dans la plupart des régions, y compris les É.-U., le transport aérien commercial national et international, mesuré par les RPK a augmenté au cours de la période de cinq mois close en mai 2015 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les marchés des voyages nationaux de l'Inde, de la Chine, du Brésil, de la Russie et du Japon ont connu les hausses les plus importantes par rapport à la période correspondante de l'année précédente; toutefois, en 2015, la croissance des RPK suit une tendance baissière en Russie. Les transporteurs des marchés des voyages internationaux du Moyen-Orient, de l'Asie-Pacifique et de l'Amérique latine ont démontré la plus grande amélioration. Malgré certaines pressions à la baisse sur la croissance économique, le marché des voyages internationaux de l'Europe continue de s'améliorer.⁽³⁾

Le trafic-passagers régional, mesuré par les RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U.⁽⁴⁾ et de leurs affiliés, qui représentent une partie importante du trafic-passagers aérien régional aux É.-U., le principal marché pour Avions commerciaux, est demeuré essentiellement inchangé depuis le début de l'année jusqu'en juin 2015 en regard de celui de la période correspondante de l'année précédente. Ces transporteurs aériens ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 80,8 % depuis le début de l'année jusqu'en juin 2015, par rapport à 80,7 % pour la période correspondante close en juin 2014.

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

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

⁽³⁾ D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* du mois de mai 2015 de l'IATA.

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

La faiblesse persistante des prix du pétrole brut et l'amélioration de certaines économies avancées devraient continuer à soutenir la croissance et la demande de transport aérien en 2015. D'après l'Association du transport aérien international (« IATA »), la faiblesse du prix du pétrole devrait réduire le remplacement à court terme de vieux appareils moins écoénergétiques. Malgré la faiblesse du prix du pétrole, les transporteurs aériens augmentent leur capacité à un taux inférieur à celui de la demande.⁽¹⁾⁽²⁾ Toutefois, nous anticipons une croissance de la demande pour des avions plus écoénergétiques. De plus, les questions relatives à l'environnement et les réglementations, ayant notamment trait à la qualité de l'air à l'échelle locale, aux émissions des avions et au bruit ambiant, conjuguées à l'engagement de l'industrie du transport aérien en vue d'une réduction des émissions de carbone, devraient accélérer le retrait des anciens modèles d'avions à l'échelle mondiale.

L'économie mondiale devrait progresser, mais à des taux de croissance du PIB inférieurs de respectivement 2,5 %, 3,1 % et 3,2 % pour les années 2015, 2016 et 2017, par rapport à respectivement 2,8 %, 3,2 % et 3,3 % prévus en début d'année. Pour l'année 2015, les taux de croissance du PIB inférieurs aux prévisions ont surtout été enregistrés en Afrique, en Amérique du Nord, en Amérique latine et en Russie, tandis que le taux de croissance prévu du PIB en Europe de l'Ouest s'est maintenu à 1,6 %.⁽³⁾

L'IATA prévoit que la performance financière des sociétés aériennes continuera de s'améliorer en 2015 comparativement à 2014. Dans son rapport semestriel *Economic Performance of the Airline Industry* de juin 2015, l'IATA anticipait des profits du marché de l'aviation commerciale de 29,3 milliards \$ pour 2015, soit des profits bien supérieurs aux profits estimés de 16,4 milliards \$ pour 2014. Les profits en dollars des transporteurs aériens de l'Amérique du Nord devraient connaître la plus forte hausse, stimulés par le regroupement s'opérant au sein de l'industrie et la faiblesse des prix du carburant. Ces transporteurs devraient générer les profits les plus élevés en dollars absolus et en pourcentage des revenus. Les transporteurs aériens de l'Europe se classeront au deuxième rang en fonction des profits en dollars, suivis des transporteurs aériens de l'Asie-Pacifique et du Moyen-Orient. Les transporteurs aériens de l'Europe dégageront toutefois une marge bénéficiaire inférieure en pourcentage des revenus à celle des sociétés aériennes du Moyen-Orient.

⁽¹⁾ D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* du mois de mai 2015 de l'IATA.

⁽²⁾ D'après le rapport *Airline Financial Monitor* d'avril à mai 2015 de l'IATA.

⁽³⁾ Selon les rapports *Comparative World Overview* d'IHS Global Insight datés du 15 janvier 2015 et du 15 juillet 2015.

Mise à jour des prévisions de marché sur 20 ans d'Avions commerciaux

En juin 2015, Avions commerciaux a procédé à la publication annuelle de ses prévisions de marché sur 20 ans pour les années civiles 2015 à 2034.⁽¹⁾

Selon les prévisions pour le marché d'Avions commerciaux, 12 700 avions commerciaux de 60 à 150 sièges seront livrés au cours des 20 prochaines années, comparativement à nos prévisions antérieures de 13 100 livraisons d'avions de 20 à 149 sièges pour les années civiles 2014 à 2033. La baisse des prévisions du nombre de livraisons d'avions est surtout attribuable au fait que la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges n'est plus comprise dans la fourchette redéfinie des prévisions.

La valeur des livraisons des 20 prochaines années civiles est estimée à 650 milliards \$⁽²⁾, comparativement à la prévision antérieure de 658 milliards \$. Environ 55 % des livraisons sont prévues dans le segment des avions de 100 à 150 sièges, qui n'a pas été au centre des activités de développement d'avions depuis au moins 20 ans. Nous nous attendons à ce que ce segment connaisse une transformation majeure de sa flotte avec la MES d'avions de conception entièrement nouvelle. Au cours des 20 prochaines années, 5000 avions commerciaux de 60 à 150 sièges devraient être retirés du service, soit une hausse de 4 % par rapport aux prévisions de 4800 retraits établies en 2014.

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

⁽¹⁾ Disponibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs, à ri.bombardier.com.

⁽²⁾ Les revenus sont fondés sur les prix estimatifs du segment de 2014.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Revenus	598 \$	754 \$	1 271 \$	1 233 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	14 \$	44 \$	32 \$	67 \$
Amortissement	24	27	52	47
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(10)	17	(20)	20
Éléments spéciaux	—	—	(1)	(2)
RAII	(10) \$	17 \$	(19) \$	22 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux	(1,7) %	2,3 %	(1,6) %	1,6 %
RAII	(1,7) %	2,3 %	(1,5) %	1,8 %
Livraisons d'avions	19	24	42	37

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

Revenus

La diminution de 156 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à la diminution du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux.

L'augmentation de 38 millions \$ pour le semestre est essentiellement attribuable à l'augmentation du nombre de livraisons de biturbopropulseurs, en partie contrebalancée par la baisse des revenus de services tirés des activités liées aux solutions aéronautiques spécialisées.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent les éléments qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement de base comme l'incidence des charges de restructuration, des charges de dépréciation importantes et de leurs reprises, ainsi que d'autres éléments inhabituels importants.

L'élément spécial pour le semestre clos le 30 juin 2015 est lié à un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice précédent.

Les éléments spéciaux pour le semestre clos le 30 juin 2014 étaient liés à un gain de 7 millions \$ découlant de la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec, en partie contrebalancé par une charge de restructuration de 5 millions \$ découlant de la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014.

Marge RAI

La marge RAI du trimestre a diminué de 4,0 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent et est essentiellement attribuable à :

- la combinaison défavorable des livraisons d'avions;
- l'augmentation des pertes liées aux premières unités en production du programme d'avions *C Series*⁽¹⁾; et
- l'augmentation des autres charges, surtout en raison d'un écart négatif net des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle et des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur.

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

La marge RAll du semestre a diminué de 3,3 points de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAll avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-dessus) pour le semestre a diminué de 3,2 points de pourcentage essentiellement en raison de :

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

En partie contrebalancées par :

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

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

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Outillage des programmes ⁽¹⁾	231 \$	221 \$	419 \$	391 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	1	1	2	3
	232 \$	222 \$	421 \$	394 \$
En pourcentage des revenus	38,8 %	29,4 %	33,1 %	32,0 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 15 millions \$ pour le trimestre et de 35 millions \$ pour le semestre clos le 30 juin 2015 (21 millions \$ pour le trimestre et 35 millions \$ pour le semestre clos le 30 juin 2014), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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

Valeur comptable de l'outillage des programmes⁽¹⁾

	Aux	
	30 juin 2015	31 décembre 2014
<i>CRJ Series</i> et <i>Q400 NextGen</i>	324 \$	358 \$
<i>C Series</i>	4 407	3 989
	4 731 \$	4 347 \$

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions commerciaux totalisaient 615 millions \$ au 30 juin 2015 (523 millions \$ au 31 décembre 2014).

Programme d'avions *C Series*

La certification de type de l'avion *CS100* est prévue d'ici la fin de 2015 et celle de l'avion *CS300* devrait suivre environ six mois après. La MES de l'avion *CS100* devrait avoir lieu au premier semestre de 2016 avec SWISS à titre de premier exploitant.

Les essais en vol des cinq FTV *CS100* sont en cours; plusieurs étapes importantes des essais ont été atteintes et tous les systèmes sont performants. La phase des essais de flottement du premier FTV *CS300* a été réalisée et des essais du maniement de l'appareil sont en cours. L'assemblage du deuxième FTV *CS300* est en cours aux installations d'assemblage des avions *C Series* à Mirabel, au Québec, et sa production devrait se terminer plus tard cette année. Tous les avions se sont révélés d'une fiabilité élevée.

Les avions *C Series* ont été présentés en première mondiale au Salon de l'aéronautique et de l'espace de Paris en juin 2015. Le FTV5 *CS100*, doté d'un aménagement intérieur complet, et le premier FTV *CS300* ont effectué des vols transatlantiques à destination et en partance de l'Europe.

L'avion CS100 a cumulé plus de 2000 heures d'essai en vol et dans l'ensemble, le programme de certification de l'avion CS100 est réalisé à plus de 75 %. Tous les essais structuraux de l'avion exigés pour la MES ont été réalisés. Les essais au sol progressent comme prévu et les résultats de performance des essais au sol, des essais en vol et des essais structuraux dépassent les objectifs initiaux en matière de consommation de carburant, de charge utile, de distance franchissable et de performances sur piste. Les avions présentent un avantage de plus de 20 % sur le plan de la consommation de carburant, comparativement aux autres avions de série, et un avantage de plus de 10 % comparativement aux avions remotorisés. La distance franchissable maximale de l'avion a été confirmée comme étant de 3300 milles marins (6112 km), soit quelque 350 milles marins (648 km) de plus que l'objectif initial. L'avion pourra aussi transporter jusqu'à 15 passagers de plus que promis initialement. En outre, les résultats obtenus à ce jour confirment que le programme de développement des avions est en bonne voie d'atteindre ses objectifs de performance sonore et ses autres principaux objectifs de performance.⁽¹⁾

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

Livraisons d'avions

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700 NextGen</i>	1	3	2	3
<i>CRJ900 NextGen</i>	11	12	24	20
<i>CRJ1000 NextGen</i>	—	2	1	3
Biturbopropulseurs				
<i>Q400 NextGen</i>	6	6	14	10
Avions amphibies	1	1	1	1
	19	24	42	37

Commandes d'avions

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700 NextGen</i>	—	—	—	1
<i>CRJ900 NextGen</i>	—	16	7	20
<i>CRJ1000 NextGen</i>	(2)	—	(2)	—
Biréacteurs commerciaux				
<i>CS300</i>	—	—	—	21
Biturbopropulseurs				
<i>Q400 NextGen</i>	5	2	23	19
Avions amphibies	—	—	—	2
	3	18	28	63

La diminution du nombre de commandes nettes pour le semestre clos le 30 juin 2015 par rapport à celui de la période correspondante de l'exercice précédent est principalement attribuable aux commandes importantes de China Express Airlines portant sur 16 avions *CRJ900 NextGen* et de Al Qahtani Aviation Company portant sur 16 avions *CS300* reçues respectivement en juin et en janvier 2014.

Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours du semestre clos le 30 juin 2015 :

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

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

⁽²⁾ Non incluses dans le carnet de commandes.

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	
	2015	2014	2015	2014
Commandes nettes	3	18	28	63
Livraisons	19	24	42	37
	0,2	0,8	0,7	1,7

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

Carnet de commandes

	Aux	
(en milliards de dollars)	30 juin 2015	31 décembre 2014
	12,1 \$	12,5 \$

Le carnet de commandes a diminué au cours du semestre clos le 30 juin 2015, reflétant une baisse du carnet de commandes de biréacteurs régionaux compensée en partie par une hausse du carnet de commandes de biturbopropulseurs. Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché.

Carnet de commandes et options

(en unités)	30 juin 2015		31 décembre 2014	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
Biréacteurs régionaux				
CRJ700 NextGen	8	—	10	—
CRJ900 NextGen	40	26	57	56
CRJ1000 NextGen	28	15	31	22
Biréacteurs commerciaux				
CS100	53 ^{(1) (2)}	49	63 ⁽¹⁾	49
CS300	190 ^{(1) (2)}	113	180 ⁽¹⁾	113
Biturbopropulseurs				
Q400 NextGen	51	81	42	94
Avions amphibies				
	2	—	3	—
	372	284	386	334

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

⁽²⁾ Le 15 juin 2015, Avions commerciaux a annoncé que l'exploitant de lancement SWISS a converti 10 de ses 30 commandes fermes d'avions CS100 en commandes d'avions de plus grande capacité CS300.

Le carnet de commandes fermes d'avions C Series totalise 243 avions commandés par 14 clients dans 14 pays au 30 juin 2015. À la date de publication du présent rapport, un total de 603 commandes fermes et autres ententes⁽¹⁾ visant des avions C Series ont été signées avec 22 clients dans 20 pays, dont 243 commandes fermes.

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

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

Spécialisé dans la fabrication d'aérostructures et dans les services d'ingénierie, Aérostructures et Services d'ingénierie conçoit et fabrique des aérostructures pour Bombardier et d'autres constructeurs d'avions. Aérostructures et Services d'ingénierie est le plus important fournisseur d'aérostructures destinées aux programmes en cours de Bombardier et aux programmes d'avions *C Series*, *Global 7000* et *Global 8000*, fournissant des structures comme les postes de pilotage et l'aile en composites des avions *C Series* et le fuselage arrière des avions *Global 7000* et *Global 8000*. À court et à moyen terme, notre priorité demeure la mise en œuvre d'initiatives de réductions des coûts visant les programmes en cours et les programmes en développement.

Reclassement

En raison de la nouvelle structure organisationnelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015, les résultats financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée. Les politiques de transactions intersectorielles mises en œuvre à la suite de l'adoption de la nouvelle structure organisationnelle en 2015 n'ont pas été appliquées rétroactivement, ce qui a eu une incidence sur les écarts d'une période à l'autre.

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2015	2014	Écart
Revenus	472 \$	483 \$	(2) %
Nouvelles commandes externes	131 \$	150 \$	(13) %
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	1,1	1,1	ins
RAII	42 \$	22 \$	91 %
Marge RAI	8,9 %	4,6 %	430 pdb
RAIIA ⁽¹⁾	55 \$	36 \$	53 %
Marge RAIIA ⁽¹⁾	11,7 %	7,5 %	420 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	6 \$	8 \$	(25) %

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

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2015

Le tableau suivant présente une mise à jour de certaines prévisions présentées dans notre rapport financier de 2014.⁽¹⁾

	Prévision portant sur la rentabilité présentée dans notre rapport financier de 2014	Résultat pour le semestre clos le 30 juin 2015	Mise à jour de la prévision
Aérostructures et Services d'ingénierie	Marge RAI d'environ 4 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 8,8 %.	Marge RAI d'environ 6 %. Voir ci-après pour plus de détails.

Pour le semestre clos le 30 juin 2015, la marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'Aérostructures et Services d'ingénierie s'établit à 8,8 %; cette marge est supérieure à notre prévision d'environ 4 % pour l'exercice 2015 et tient compte d'éléments liés au calendrier. Actuellement, nous prévoyons une marge RAI d'environ 6 % pour l'exercice. Nous sommes en bonne voie d'atteindre des revenus d'environ 1,8 milliard \$, provenant principalement de contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Énoncés prospectifs pour plus de détails.

⁽²⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

Compte tenu du fait que les revenus de l'industrie sont réalisés en fournissant des aérostructures aux fabricants d'équipement d'origine du marché de l'aéronautique, ceux-ci dépendent de la même industrie et de la même conjoncture économique que celles décrites dans les sections Avions d'affaires et Avions commerciaux. Pour plus de renseignements sur le marché de l'aéronautique dans son ensemble qui pourrait avoir une incidence sur les activités, se reporter à la rubrique Industrie et conjoncture économique des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux.

Le marché des avions d'affaires affiche des signes de ralentissement. L'économie mondiale devrait progresser, mais à des taux de croissance du PIB plus faibles de respectivement 2,5 %, 3,1 % et 3,2 % pour 2015, 2016, 2017, par rapport aux 2,8 %, 3,2 % et 3,3 % prévus en début d'année. La conjoncture économique et les enjeux géopolitiques actuels en Chine, en Russie et en Amérique latine ont eu une incidence négative sur les commandes dans l'ensemble de l'industrie. De plus, la confiance de l'industrie⁽¹⁾ dans le marché des avions d'affaires a enregistré une baisse au cours du présent exercice.

Depuis le début du présent exercice, la demande de transport aérien auprès des sociétés aériennes commerciales, mesurée par les RPK, a augmenté par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente et les coefficients d'occupation des sièges ont augmenté légèrement. Les prévisions de l'IATA en ce qui concerne les profits du marché de l'aviation commerciale pour 2015 sont bien supérieures aux estimations de profits de 2014.

Les perspectives à long terme pour Aérostructures et Services d'ingénierie demeurent solides. La valeur du marché mondial d'aérostructures et des services après-vente connexes (y compris la réparation et la remise à neuf de composants, les pièces de rechange ainsi que d'autres services d'ingénierie) est actuellement estimée à 60 milliards \$, avec une croissance annuelle prévue de 3 % jusqu'en 2023.⁽²⁾ De plus, nos prévisions sur 10 ans pour le marché des avions d'affaires et sur 20 ans pour le marché des avions commerciaux indiquent un solide potentiel du marché à long terme. Les retraits d'avions d'affaires au cours des 10 prochaines années et ceux d'avions commerciaux au cours des 20 prochaines années devraient être plus élevés de 4 % selon nos prévisions de marché de 2015 par rapport à nos prévisions de marché de 2014.

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

⁽²⁾ Counterpoint Market Intelligence Limited (CPMIL) 2014 – Le dixième examen du marché des aérostructures réalisé par Counterpoint.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014 ⁽¹⁾	2015	2014
Revenus				
Revenus externes	118 \$	134 \$	266 \$	270 \$
Revenus intersectoriels	354	349	677	683
	472 \$	483 \$	943 \$	953 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	55 \$	36 \$	108 \$	69 \$
Amortissement	13	14	25	27
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	42	22	83	42
Éléments spéciaux	—	—	(1)	4
RAII	42 \$	22 \$	84 \$	38 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux	8,9 %	4,6 %	8,8 %	4,4 %
RAII	8,9 %	4,6 %	8,9 %	4,0 %

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

Revenus

La diminution de 11 millions \$ pour le trimestre est attribuable à :

- une baisse des revenus externes (16 millions \$), principalement attribuable à la diminution du volume d'aérostructures, contrebalancée en partie par l'amélioration des prix d'aérostructures.

En partie contrebalancée par :

- un accroissement des revenus intersectoriels (5 millions \$), principalement attribuable à l'augmentation des prix d'aérostructures d'avions d'affaires et d'avions commerciaux, reflétant des modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels, et à un plus grand volume d'aérostructures pour les avions d'affaires, en partie contrebalancé par la diminution du volume d'aérostructures pour les avions commerciaux.

La diminution de 10 millions \$ pour le semestre est attribuable à :

- une baisse des revenus intersectoriels (6 millions \$), principalement attribuable à la diminution du volume et des prix d'aérostructures d'avions commerciaux, découlant des modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels; en partie contrebalancée par des prix plus élevés, reflétant des modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels, et un volume plus élevé d'aérostructures pour les avions d'affaires; et une augmentation des ventes de pièces de rechange intersectorielles; et
- une diminution des revenus externes (4 millions \$), principalement attribuable à la diminution du volume d'aérostructures, en partie contrebalancée par l'amélioration des prix d'aérostructures, de même qu'à une augmentation des ventes de pièces de rechange.

Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent les éléments qui ne reflètent pas, à notre avis, notre rendement de base, comme l'incidence des charges de restructuration, des charges de dépréciation importantes et leurs reprises, ainsi que d'autres éléments inhabituels importants.

L'élément spécial pour le semestre clos le 30 juin 2015 est lié à un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice précédent.

L'élément spécial pour le semestre clos le 30 juin 2014 était lié à une charge de 4 millions \$ pour la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014.

Marge RAll

La marge RAll du trimestre a augmenté de 4,3 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent. L'augmentation de la marge comprend des éléments liés au calendrier et est principalement attribuable à des marges plus élevées sur des contrats intersectoriels, surtout en raison de la hausse des prix, reflétant les modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels, et de la réduction des coûts.

La marge RAll du semestre a augmenté de 4,9 points de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAll avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-dessus) pour le semestre a augmenté de 4,4 points de pourcentage essentiellement en raison des éléments suivants, qui comprennent des éléments liés au calendrier :

- des marges plus élevées sur des contrats intersectoriels, surtout en raison de la hausse des prix pour les aérostructures d'avions d'affaires, reflétant les modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels, et de la réduction des coûts; et
- des marges plus élevées sur les contrats externes, surtout attribuables à l'amélioration des prix et à un ajustement favorable d'un contrat à long terme.

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons et carnet de commandes

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Nouvelles commandes externes	131 \$	150 \$	261 \$	283 \$
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	1,1	1,1	1,0	1,0

Carnet de commandes externes

Aux	30 juin 2015	31 décembre 2014
Carnet de commandes externes	108 \$	113 \$

Le carnet de commandes externes est demeuré stable au cours du semestre en raison d'un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0.

TRANSPORT

Reclassement

En raison de la nouvelle structure organisationnelle en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2015, les résultats financiers de l'exercice clos le 31 décembre 2014 ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée.

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2015	2014	Écart
Revenus	2 091 \$	2 380 \$	(12) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,0 \$	1,7 \$	18 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,0	0,7	ins
RAII	115 \$	125 \$	(8) %
Marge RAI	5,5 %	5,3 %	20 pdb
RAIIA ⁽¹⁾	139 \$	155 \$	(10) %
Marge RAIIA ⁽¹⁾	6,6 %	6,5 %	10 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	21 \$	16 \$	31 %
Aux	30 juin 2015	31 décembre 2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	30,4 \$	32,5 \$	(6) %

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

Principaux événements

- Le 14 avril 2015, le train à très grande vitesse V300ZEFIRO a été homologué et a réalisé avec succès son trajet inaugural de Milan à Rome, en Italie. Le train V300ZEFIRO est construit en partenariat avec AnsaldoBreda.
- Le 7 mai 2015, la Société a annoncé qu'à la suite d'un examen proactif des options stratégiques pour ses activités de transport sur rail, elle prépare un PAPE visant une participation minoritaire dans Bombardier Transport. Une fois réalisé, le PAPE devrait cristalliser la pleine valeur de Bombardier Transport et renforcer davantage la situation financière de la Société, tout en conservant sa souplesse si elle voulait participer ultérieurement à la consolidation de l'industrie du transport sur rail. La Société compte déposer la documentation requise auprès des organismes de réglementation des valeurs mobilières visés au cours du quatrième trimestre du présent exercice sous réserve des conditions du marché, l'inscription principale à la cote d'une Bourse ayant vraisemblablement lieu en Allemagne où est situé le siège mondial de ce secteur d'activité. Après le PAPE, Bombardier Transport continuera d'être contrôlé par Bombardier Inc. et ses résultats seront consolidés avec ceux de Bombardier Inc.
- Le 4 juin 2015, Bombardier Transport a décroché un contrat évalué à environ 480 millions \$ à Vienne, en Autriche, pour fournir et entretenir 119 tramways *FLEXITY* pour la Régie des transports de Vienne, Wiener Linien. La commande inclut une option visant 37 tramways supplémentaires ainsi que des services de maintenance additionnels.
- Le 19 juin 2015, la coentreprise chinoise nouvellement établie de Bombardier Transport, CSR Puzhen Bombardier Transportation Systems Ltd., a décroché son premier contrat pour un système de navettes automatisé *INNOVIA* APM 300 devant être livré à notre client Shanghai Shentong Metro Co. Ltd., soulignant ainsi d'autant la solide position de Bombardier Transport dans le marché ferroviaire chinois.
- Après la fin du deuxième trimestre, le 3 juillet 2015, Bombardier Transport a signé des contrats de matériel roulant et de maintenance pour le projet LOTRAIN de Transport for London au R.-U. pour la construction et la maintenance de 45 automotrices électriques de quatre voitures. La valeur des contrats s'élève à environ 558 millions \$.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Au cours du deuxième trimestre de 2015, des commandes importantes ont été attribuées en Europe de l'Ouest et en Asie-Pacifique, comme des commandes de trains régionaux au R.-U. et des rames de métro en Inde. Le volume de l'ensemble du marché a diminué comparativement à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, en raison principalement d'un contrat très important portant sur des rames automotrices électriques octroyé en Afrique du Sud (5,5 milliards \$) au deuxième trimestre de 2014. Le volume des commandes total devant être attribué en 2015 devrait, cependant, dépasser le volume des commandes de 2014, selon le taux de croissance annuel de 2,7 % prévu par l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE).⁽¹⁾

Au cours du deuxième trimestre de 2015, le marché du rail européen a démontré un niveau d'activité comparable par rapport à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Des commandes importantes ont été passées au R.-U., en France et en Autriche dans les segments des trains de banlieue et trains régionaux, et des véhicules légers sur rail. D'autres investissements dans tous les segments sont prévus en Europe de l'Ouest au deuxième semestre de 2015, menés par des commandes de trains régionaux en Belgique, de véhicules légers sur rail en Suède et de solutions de signalisation en Italie. De plus, le développement du réseau à très grande vitesse en Espagne devrait créer des occasions à saisir au cours des prochains trimestres à la fois pour du matériel roulant et des solutions de signalisation. En Europe de l'Est, les parcs de véhicules vieillissants en Pologne, en République tchèque et en Hongrie continuent à démontrer un fort potentiel de la demande de matériel roulant et de services même si les projets ne se sont pas encore matérialisés en raison des contraintes de budget et de financement.

En Amérique du Nord, le niveau des investissements a augmenté au cours du deuxième trimestre de 2015 par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent. La croissance a été particulièrement menée par les É.-U., avec l'octroi de plusieurs contrats de services et de véhicules légers sur rail, tandis qu'un ralentissement d'activité s'observait au Canada et au Mexique au deuxième trimestre de 2015. Au cours des prochains trimestres, des développements positifs sont prévus dans le marché ferroviaire des É.-U. dans les segments des métros, des trains de banlieue électriques, des trains à grande vitesse et des services. Le Canada devrait investir dans des véhicules légers sur rail, des solutions de signalisation et des services. Le Mexique présente des occasions prometteuses dans le segment des métros, mais a connu des retards et des annulations de processus d'appels d'offres dans le passé.

Au cours du deuxième trimestre de 2015, le volume des commandes a démontré un ralentissement d'activité dans la région Asie-Pacifique par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, principalement en raison d'importants contrats de métros octroyés en Chine et à Singapour au deuxième trimestre de 2014. Les commandes dans la région ont principalement été octroyées dans le segment des métros en Chine et en Inde. Les perspectives dans la région demeurent positives tandis que la Chine, la Thaïlande et l'Australie devraient continuer d'investir dans les trains de banlieue, les métros, les véhicules légers sur rail et les solutions de signalisation d'ici la fin de l'année. De plus, l'Inde devrait investir davantage dans les locomotives et les solutions de signalisation au cours des prochains trimestres.

Le niveau des investissements dans la région Ailleurs dans le monde a diminué au cours du deuxième trimestre de 2015, en raison essentiellement d'une commande très importante dans le segment des trains de banlieue en Afrique du Sud pendant le trimestre correspondant de l'exercice précédent. Les perspectives de la région pour les prochains trimestres demeurent positives. En Amérique du Sud, il existe des occasions à saisir pour des métros et d'autres solutions urbaines, particulièrement au Brésil et au Pérou. Au Moyen-Orient, le grand besoin de solutions de transport de haute capacité entraîne également de nouvelles possibilités pour des systèmes de transport collectif automatisés et des solutions urbaines, comme un système de navettes automatisé à La Mecque, en Arabie saoudite.

⁽¹⁾ Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE World Rail Market Study, *Forecast 2014 to 2019*, publiée en septembre 2014 pour l'ensemble du marché ferroviaire accessible seulement. L'ensemble du marché ferroviaire accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Le marché accessible de Bombardier Transport exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Revenus				
Revenus externes	2 089 \$	2 379 \$	4 128 \$	4 644 \$
Revenus intersectoriels	2	1	4	3
	2 091	2 380	4 132	4 647
RAIIA⁽¹⁾	139 \$	155 \$	283 \$	312 \$
Amortissement	24	30	50	59
RAII	115 \$	125 \$	233 \$	253 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII	5,5 %	5,3 %	5,6 %	5,4 %

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

Revenus

Les revenus externes pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015 ont diminué respectivement de 290 millions \$ et de 516 millions \$. Compte non tenu des incidences négatives des taux de change respectivement de 358 millions \$ et de 666 millions \$, les revenus ont augmenté de 68 millions \$, ou 3 %, et de 150 millions \$, ou 3 %, par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 68 millions \$, compte non tenu de l'incidence du taux de change pour le trimestre, s'explique surtout par :

- un accroissement des activités dans les systèmes et la signalisation surtout en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde (103 millions \$);
- un accroissement des activités de services dans toutes les régions (54 millions \$); et
- un accroissement des activités pour le matériel roulant en Asie-Pacifique, attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de trains à très grande vitesse, de trains de banlieue et trains régionaux et à des contrats de propulsion et contrôles (33 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Amérique du Nord et en Europe par suite de l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux et de locomotives en Amérique du Nord, ainsi que de certains contrats de métros et de véhicules légers sur rail en Europe, en partie contrebalancé par l'accélération de la production liée à certains contrats de trains à très grande vitesse et de locomotives en Europe (143 millions \$).

L'augmentation de 150 millions \$ compte non tenu de l'incidence du taux de change pour le semestre, s'explique surtout par :

- un accroissement des activités pour le matériel roulant en Asie-Pacifique et en Europe, attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux, de trains à très grande vitesse et de métros en Asie-Pacifique ainsi qu'à certains contrats de locomotives, de trains de banlieue et trains régionaux et de trains à très grande vitesse en Europe, en partie compensé par l'achèvement de certains contrats de métros et de véhicules légers sur rail en Europe (145 millions \$);
- un accroissement des activités de signalisation surtout dans la région Ailleurs dans le monde et en Europe (123 millions \$); et
- un accroissement des activités de services principalement en Asie-Pacifique et en Europe (76 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Amérique du Nord par suite de l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux et de locomotives (182 millions \$).

Marge RAI

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

- de charges de vente et d'administration plus faibles; et
- d'une augmentation de la marge brute tirée des systèmes et de la signalisation.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de la marge brute tirée des services et du matériel roulant; et
- une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

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

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

En partie contrebalancées par :

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

Commandes et carnet de commandes

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,0 \$	1,7 \$	3,2 \$	9,7 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,0	0,7	0,8	2,1

Les nouvelles commandes pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015 reflètent une incidence négative des taux de change de respectivement 348 millions \$ et 551 millions \$. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change, les nouvelles commandes pour le trimestre ont augmenté de 0,7 milliard \$ tandis que les nouvelles commandes pour le semestre ont diminué de 5,9 milliards \$ par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. La diminution pour le semestre s'explique principalement par les commandes importantes signées avec l'État du Queensland, en Australie, avec Transport for London, au R.-U., et avec Transnet Freight Rail, en Afrique du Sud, au premier trimestre de 2014, d'une valeur approximative de 6,0 milliards \$.

Plusieurs commandes de petite taille et de moyenne taille dans diverses régions et divers segments de produits ont été remportées au deuxième trimestre de 2015 et Transport a maintenu une position de leader⁽¹⁾ dans l'ensemble du marché ferroviaire accessible⁽²⁾.

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

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

Les commandes importantes obtenues au cours du semestre clos le 30 juin 2015 se présentaient comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Deuxième trimestre					
Régie des transports de Vienne, Wiener Linien	Autriche	Tramways <i>FLEXITY</i> et maintenance de parc de véhicules <i>FlexCare</i>	119	Matériel roulant et services	480 \$
Delhi Metro Rail Corporation Ltd. (DMRC)	Inde	Voitures de métro <i>MOVIA</i>	162	Matériel roulant	228 \$
Chicago Department of Aviation (CDA)	É.-U.	Système de navettes automatisé <i>INNOVIA APM 256</i>	36	Système	180 \$
Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) et Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	France	Automotrices électriques	133	Matériel roulant	141 \$
De Lijn (VVM)	Belgique	Tramways <i>FLEXITY 2</i>	40	Matériel roulant	107 \$
Premier trimestre					
National Express Group	R.-U.	Maintenance de parc de véhicules et pièces de rechange	s. o.	Services	213 \$
Rheinbahn AG et société de transport de Cologne (KVB)	Allemagne	Tramways <i>FLEXITY</i>	62	Matériel roulant	203 \$

s. o. : sans objet

Après la fin du deuxième trimestre, Bombardier Transport a remporté les commandes suivantes qui n'étaient pas comprises dans le carnet de commandes au 30 juin 2015 :

- Du matériel roulant et des contrats de maintenance pour la construction et la maintenance de 45 automotrices électriques de quatre voitures pour le projet LOTRAIN de Transport for London au R.-U., évalué à environ 558 million \$; et
- Un contrat attribué par « Crosslinx Transit Solutions Maintenance General Partnership » visant à fournir 30 ans de services de maintenance pour les véhicules légers sur rail *FLEXITY Freedom* que Transport fabriquera pour la nouvelle ligne Eglinton Crosstown à Toronto, au Canada, évalué à environ 308 millions \$.

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	30 juin 2015	31 décembre 2014
	30,4 \$	32,5 \$

La diminution de 2,1 milliards \$ du carnet de commandes est attribuable à l'affaiblissement de certaines devises, principalement l'euro, par rapport au dollar américain au 30 juin 2015, comparativement au 31 décembre 2014 (1,2 milliard \$), et aux revenus comptabilisés supérieurs aux nouvelles commandes (0,9 milliard \$).

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a mis en place des facilités d'affacturage selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 1,0 milliard € (1,2 milliard \$) étaient en cours au 30 juin 2015 en vertu de ces facilités (974 millions € (1,2 milliard \$) au 31 décembre 2014). Des créances clients de respectivement 342 millions € (377 millions \$) et 736 millions € (821 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2015 (respectivement 281 millions € (385 millions \$) et 512 millions € (702 millions \$) au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2014).

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, nous maintenons d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente d'avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours du semestre clos le 30 juin 2015. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2014 dans Autres pour une description de ces arrangements, et à la Note 23, Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

RISQUES ET INCERTITUDES

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 section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2014, 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 pas eu de changement important à ces risques et incertitudes durant le semestre clos le 30 juin 2015, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 23, Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés intermédiaires pour des informations sur les poursuites actuelles relatives à des litiges comme les allégations de collusion au Brésil.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications de politiques comptables

Avantages du personnel

En novembre 2013, l'IASB a modifié l'IAS 19, *Avantages du personnel*, afin de simplifier la comptabilisation des cotisations aux régimes à prestations définies qui ne dépendent pas du nombre d'années de service de l'employé, par exemple, les cotisations des employés qui sont calculées selon un pourcentage fixe du salaire. Cette modification a été appliquée à compter du 1^{er} janvier 2015. L'adoption de cette modification n'a eu aucune incidence importante sur nos états financiers consolidés.

Modifications futures de politiques comptables

Instruments financiers

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

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

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

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

L'IFRS 9 s'appliquera à notre exercice ouvert à compter du 1^{er} janvier 2018, 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.

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 2018, 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 2015 qui a 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 2015	31 décembre 2014	Augmentation (diminution)
Euro	1,1133	1,2141	(8) %
Dollar canadien	0,8081	0,8633	(6) %
Livre sterling	1,5714	1,5587	1 %

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 2015	30 juin 2014	Diminution
Euro	1,1021	1,3714	(20) %
Dollar canadien	0,8123	0,9165	(11) %
Livre sterling	1,5278	1,6820	(9) %

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 2015	30 juin 2014	Diminution
Euro	1,1150	1,3706	(19) %
Dollar canadien	0,8100	0,9116	(11) %
Livre sterling	1,5217	1,6683	(9) %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2015		2014			2013		
	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième
Revenus	4 620 \$	4 397 \$	5 960 \$	4 906 \$	4 891 \$	4 354 \$	5 324 \$	4 058 \$
Résultat net	125 \$	100 \$	(1 590) \$	74 \$	155 \$	115 \$	97 \$	147 \$
RPA (en dollars)								
De base et dilué	0,06 \$	0,05 \$	(0,92) \$	0,03 \$	0,08 \$	0,06 \$	0,05 \$	0,08 \$
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	145 \$	170 \$	83 \$	222 \$	192 \$	151 \$	129 \$	165 \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾								
De base et dilué	0,06 \$	0,09 \$	0,04 \$	0,12 \$	0,10 \$	0,08 \$	0,07 \$	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 28 juillet 2015

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	2 742 000 000	314 273 255
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	2 742 000 000	1 913 308 178 ⁽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 2015

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	32 558 998
UAR et UAD émises et en cours en vertu des régimes d'UAR et d'UAD	32 073 744
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 2015	29 octobre 2015
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2015	11 février 2016
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2016	29 avril 2016
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2016	6 août 2016

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

29 juillet 2015

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

Les programmes de la gamme d'avions *C Series*, des avions *Global 7000* et *Global 8000* et de l'avion *Challenger 650* sont présentement à la phase de développement et sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, C Series, CS100, CS300, FLEXITY, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MOVIA, NextGen, Q400 et *L'évolution de la mobilité* 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 11 arbres matures, 512 kg de déchets, 1679 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 11 229 kilomètres parcourus) et 41 748 litres d'eau.

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

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

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2015

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	47
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	54
1. MODE DE PRÉSENTATION	54
2. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES	55
3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	55
4. INFORMATION SECTORIELLE	56
5. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	59
6. AUTRES CHARGES (REVENUS)	60
7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	60
8. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	61
9. RÉSULTAT PAR ACTION	62
10. INSTRUMENTS FINANCIERS	63
11. STOCKS	64
12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	65
13. AUTRES ACTIFS	65
14. PROVISIONS	66
15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	67
16. AUTRES PASSIFS	67
17. DETTE À LONG TERME	67
18. CAPITAL SOCIAL	68
19. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	68
20. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	69
21. FACILITÉS DE CRÉDIT	69
22. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	70
23. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	73

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	
		2015	2014	2015	2014
Revenus		4 620 \$	4 891 \$	9 017 \$	9 245 \$
Coût des ventes	11	4 031	4 233	7 862	7 994
Marge brute		589	658	1 155	1 251
Charges de vente et d'administration R et D	5	297 79	354 79	573 158	692 155
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(18)	(28)	(34)	(50)
Autres charges (revenus)	6	5	(4)	(5)	(22)
Éléments spéciaux	7	—	—	9	12
RAII		226	257	454	464
Charges de financement	8	92	90	197	136
Revenus de financement	8	(20)	(49)	(40)	(61)
RAI		154	216	297	389
Impôts sur le résultat		29	61	72	119
Résultat net		125 \$	155 \$	225 \$	270 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		125 \$	153 \$	223 \$	266 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		—	2	2	4
		125 \$	155 \$	225 \$	270 \$
RPA (en dollars)	9				
De base et dilué		0,06 \$	0,08 \$	0,11 \$	0,14 \$

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	
	2015	2014	2015	2014
Résultat net	125 \$	155 \$	225 \$	270 \$
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	(14)	2	(10)	2
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	89	34	(349)	(90)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	99	43	219	83
Impôts sur le résultat	(50)	(25)	1	(5)
	124	54	(139)	(10)
Actifs financiers DAV				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	(8)	—	(5)	4
ECC				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	77	29	70	39
Gain net sur éléments de couverture connexes	—	—	1	1
	77	29	71	40
Éléments jamais reclassés en résultat net				
Avantages de retraite				
Réévaluation des régimes à prestations définies ⁽¹⁾	620	(113)	459	(352)
Impôts sur le résultat	(38)	(12)	(23)	6
	582	(125)	436	(346)
Total des AERG	775	(42)	363	(312)
Total du résultat global	900 \$	113 \$	588 \$	(42) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	899 \$	111 \$	585 \$	(46) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	1	2	3	4
	900 \$	113 \$	588 \$	(42) \$

⁽¹⁾ Inclut les écarts actuariels nets.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(Non audités)

Aux

(en millions de dollars américains)

	Notes	30 juin 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 105 \$	2 489 \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 300	1 538	1 492
Stocks	11	8 070	7 970	8 234
Autres actifs financiers	12	505	530	637
Autres actifs	13	667	592	626
Actifs courants		13 647	13 119	14 386
Immobilisations corporelles		2 056	2 092	2 066
Outils des programmes aéronautiques		7 476	6 823	6 606
Goodwill		2 048	2 127	2 381
Impôts sur le résultat différés		819	875	1 231
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		303	294	318
Autres actifs financiers	12	1 333	1 328	1 568
Autres actifs	13	1 102	956	807
Actifs non courants		15 137	14 495	14 977
		28 784 \$	27 614 \$	29 363 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		4 047 \$	4 216 \$	4 089 \$
Provisions	14	894	990	881
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		1 419	1 698	2 352
Avances sur programmes aéronautiques		2 417	3 339	3 228
Autres passifs financiers	15	1 141	1 010	1 009
Autres passifs	16	2 219	2 182	2 227
Passifs courants		12 137	13 435	13 786
Provisions	14	557	562	584
Avances sur programmes aéronautiques		1 770	1 608	1 688
Dette à long terme	17	8 939	7 627	6 988
Avantages de retraite		2 315	2 629	2 161
Autres passifs financiers	15	580	602	717
Autres passifs	16	1 027	1 096	990
Passifs non courants		15 188	14 124	13 128
		27 325	27 559	26 914
Capitaux propres				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	18	1 443	42	2 426
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		16	13	23
		1 459	55	2 449
		28 784 \$	27 614 \$	29 363 \$
Engagements et éventualités	23			

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

BOMBARDIER INC.

ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.										
	Capital social		Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 mars 2015	347 \$	2 203 \$	1 242 \$	(2 807) \$	96 \$	15 \$	(585) \$	36 \$	547 \$	15 \$	562 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	125	—	—	—	—	—	125	—	125
AERG	—	—	—	582	—	(8)	124	76	774	1	775
	—	—	125	582	—	(8)	124	76	899	1	900
Dividendes	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	4	—	—	—	4	—	4
Au 30 juin 2015	347 \$	2 203 \$	1 360 \$	(2 225) \$	100 \$	7 \$	(461) \$	112 \$	1 443 \$	16 \$	1 459 \$
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 \$

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 de réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2014	347 \$	1 381 \$	1 151 \$	(2 661) \$	92 \$	12 \$	(322) \$	42 \$	42 \$	13 \$	55 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	223	—	—	—	—	—	223	2	225
AERG	—	—	—	436	—	(5)	(139)	70	362	1	363
	—	—	223	436	—	(5)	(139)	70	585	3	588
Émission de capital social	—	822	—	—	—	—	—	—	822	—	822
Dividendes	—	—	(14)	—	—	—	—	—	(14)	—	(14)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	8	—	—	—	8	—	8
Au 30 juin 2015	347 \$	2 203 \$	1 360 \$	(2 225) \$	100 \$	7 \$	(461) \$	112 \$	1 443 \$	16 \$	1 459 \$
Au 1 ^{er} janvier 2014	347 \$	1 380 \$	2 598 \$	(1 970) \$	92 \$	5 \$	(203) \$	177 \$	2 426 \$	23 \$	2 449 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	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 \$

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	
		2015	2014	2015	2014
Activités opérationnelles					
Résultat net		125 \$	155 \$	225 \$	270 \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement		103	103	211	196
Impôts sur le résultat différés		2	24	14	48
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	6	1	(4)	(2)	(4)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(18)	(28)	(34)	(50)
Charge à base d'actions	19	4	5	8	11
Perte sur remboursement de dette à long terme	8	—	43	22	43
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		23	62	27	62
Variation nette des soldes hors caisse	20	(609)	(259)	(1 206)	(890)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(369)	101	(735)	(314)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(446)	(531)	(829)	(1 040)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		7	6	11	15
Additions aux placements dans des titres DAV		(54)	(53)	(64)	(53)
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽¹⁾		—	—	—	25
Autres		2	(1)	(10)	(1)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(491)	(579)	(892)	(1 054)
Activités de financement					
Produit net de l'émission de dette à long terme	17	—	1 783	2 218	1 810
Remboursements de dette à long terme	17	(796)	(1 301)	(804)	(1 308)
Dividendes versés ⁽²⁾		(5)	(46)	(10)	(92)
Produit net de l'émission d'actions	18	—	—	822	—
Autres		(59)	(29)	41	(11)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(860)	407	2 267	399
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		92	59	(24)	48
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(1 628)	(12)	616	(921)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		4 733	2 488	2 489	3 397
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		3 105 \$	2 476 \$	3 105 \$	2 476 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		99 \$	80 \$	190 \$	170 \$
Impôts sur le résultat		30 \$	23 \$	50 \$	53 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		6 \$	100 \$	11 \$	110 \$
Impôts sur le résultat		— \$	3 \$	1 \$	4 \$

⁽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 10 millions \$ de dividendes versés ont trait aux actions privilégiées pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015 (5 millions \$ et 11 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014).

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

⁽⁴⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements dans des titres, aux prêts et aux créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, le cas échéant, 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 2015

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

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

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

La Société a retraité la Note 4 – Information sectorielle, pour tenir compte de ses quatre secteurs isolables dans les périodes correspondantes.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015 a été autorisée par le conseil d'administration le 29 juillet 2015.

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

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 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Euro	1,1133	1,2141	1,3791
Dollar canadien	0,8081	0,8633	0,9400
Livre sterling	1,5714	1,5587	1,6542

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		Taux de change moyens pour les semestres clos les	
	30 juin 2015	30 juin 2014	30 juin 2015	30 juin 2014
Euro	1,1021	1,3714	1,1150	1,3706
Dollar canadien	0,8123	0,9165	0,8100	0,9116
Livre sterling	1,5278	1,6820	1,5217	1,6683

2. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES

Avantages du personnel

En novembre 2013, l'IASB a modifié l'IAS 19, *Avantages du personnel*, afin de simplifier la comptabilisation des cotisations aux régimes à prestations définies qui ne dépendent pas du nombre d'années de service de l'employé, par exemple, les cotisations des employés qui sont calculées selon un pourcentage fixe du salaire. Cette modification a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2015. L'adoption de cette modification n'a eu aucune incidence importante sur les états financiers consolidés de la Société.

3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

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

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

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

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

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

Comptabilisation des revenus

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

L'IFRS 15 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 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.

4. INFORMATION SECTORIELLE

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

Avions d'affaires

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

Avions commerciaux

Avions commerciaux conçoit et fabrique des avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 60 à 149 sièges, y compris les biturbopropulseurs *Q400 NextGen*, les biréacteurs régionaux *CRJ700*, *900* et *1000 NextGen*, ainsi que les biréacteurs de grande ligne *CS100* et *CS300* de conception entièrement nouvelle. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges.

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

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

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

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

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

Trimestre clos le 30 juin 2015						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 089 \$	1 815 \$	598 \$	118 \$	— \$	4 620 \$
Revenus intersectoriels	2	—	—	354	(356)	—
Total des revenus	2 091	1 815	598	472	(356)	4 620
RAI	115 \$	119 \$	(10) \$	42 \$	(40) \$	226
Charges de financement						92
Revenus de financement						(20)
RAI						154
Impôts sur le résultat						29
Résultat net						125 \$
Autres informations						
R et D ⁽¹⁾	31 \$	30 \$	16 \$	2 \$	— \$	79 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	21 \$	177 \$	239 \$	6 \$	(4) \$	439 \$
Amortissement	24 \$	42 \$	24 \$	13 \$	— \$	103 \$
Trimestre clos le 30 juin 2014						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 379 \$	1 624 \$	754 \$	134 \$	— \$	4 891 \$
Revenus intersectoriels	1	—	—	349	(350)	—
Total des revenus	2 380	1 624	754	483	(350)	4 891
RAI	125 \$	122 \$	17 \$	22 \$	(29) \$	257
Charges de financement						90
Revenus de financement						(49)
RAI						216
Impôts sur le résultat						61
Résultat net						155 \$
Autres informations						
R et D ⁽¹⁾	32 \$	21 \$	22 \$	4 \$	— \$	79 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	16 \$	248 \$	253 \$	8 \$	— \$	525 \$
Amortissement	30 \$	32 \$	27 \$	14 \$	— \$	103 \$

⁽¹⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 5 – Recherche et développement, pour plus de détails.

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

Semestre clos le 30 juin 2015

	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	4 128 \$	3 352 \$	1 271 \$	266 \$	— \$	9 017 \$
Revenus intersectoriels	4	—	—	677	(681)	—
Total des revenus	4 132	3 352	1 271	943	(681)	9 017
RAII avant éléments spéciaux						
	233	226	(20)	83	(59)	463
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	11	(1)	(1)	—	9
RAII	233 \$	215 \$	(19) \$	84 \$	(59) \$	454
Charges de financement						197
Revenus de financement						(40)
RAI						297
Impôts sur le résultat						72
Résultat net						225 \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	58 \$	58 \$	37 \$	5 \$	— \$	158 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	33 \$	336 \$	433 \$	20 \$	(4) \$	818 \$
Amortissement	50 \$	84 \$	52 \$	25 \$	— \$	211 \$

Semestre clos le 30 juin 2014

	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	4 644 \$	3 098 \$	1 233 \$	270 \$	— \$	9 245 \$
Revenus intersectoriels	3	—	—	683	(686)	—
Total des revenus	4 647	3 098	1 233	953	(686)	9 245
RAII avant éléments spéciaux						
	253	222	20	42	(61)	476
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	10	(2)	4	—	12
RAII	253 \$	212 \$	22 \$	38 \$	(61) \$	464
Charges de financement						136
Revenus de financement						(61)
RAI						389
Impôts sur le résultat						119
Résultat net						270 \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	68 \$	42 \$	38 \$	7 \$	— \$	155 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	32 \$	523 \$	450 \$	20 \$	— \$	1 025 \$
Amortissement	59 \$	62 \$	47 \$	27 \$	1 \$	196 \$

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

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

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

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

	30 juin 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Actifs			
Total des actifs	28 784 \$	27 614 \$	29 363 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 105	2 489	3 397
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	52	64	27
Impôts sur le résultat différés	819	875	1 231
Actifs sectoriels	24 808	24 186	24 708
Passifs			
Total des passifs	27 325	27 559	26 914
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	155	124	116
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	235	248	198
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	9 012	7 683	7 203
Passifs sectoriels	17 923 \$	19 504 \$	19 397 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	512 \$	226 \$	296 \$
Avions d'affaires	1 586 \$	440 \$	1 306 \$
Avions commerciaux	4 267 \$	3 693 \$	3 241 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	321 \$	204 \$	221 \$
Siège social et élimination	199 \$	119 \$	247 \$

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres crédetes.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

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

5. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Coûts de R et D	432 \$	510 \$	813 \$	984 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(399)	(472)	(747)	(902)
	33	38	66	82
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	46	41	92	73
	79 \$	79 \$	158 \$	155 \$

6. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	2 \$	(4) \$	(8) \$	(19) \$
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	4	8	5	5
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	1	(4)	(2)	(4)
Autres	(2)	(4)	—	(4)
	5 \$	(4) \$	(5) \$	(22) \$

⁽¹⁾ Comprennent la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers évalués à la juste valeur et les modifications d'estimations liées à certaines provisions ou à certains instruments financiers, excluant les pertes (gains) découlant de la variation des taux d'intérêt.

⁽²⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	— \$	43 \$	22 \$	43 \$
Charge de restructuration ⁽²⁾	—	—	9	22
Gain sur résolution d'un litige ⁽³⁾	—	(8)	—	(18)
	— \$	35 \$	31 \$	47 \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAII	— \$	— \$	9 \$	12 \$
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme	—	43	22	43
Revenus de financement – Intérêts relatifs à la résolution de litiges	—	(8)	—	(8)
	— \$	35 \$	31 \$	47 \$

⁽¹⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$ pour le semestre clos le 30 juin 2015. Voir la Note 17 – Dette à long terme, pour plus de détails (un montant de 43 millions \$ représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$) pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014).

⁽²⁾ Représente des charges de restructuration de 13 millions \$ pour le semestre clos le 30 juin 2015 ayant trait à une réduction des effectifs d'environ 1000 postes en janvier 2015, principalement à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux États-Unis, par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion d'affaires *Learjet 85*, et une reprise des provisions pour restructuration de 4 millions \$ comptabilisées à l'exercice précédent. Pour le semestre clos le 30 juin 2014, a trait à une réduction des effectifs d'environ 1700 postes chez Avions d'affaires, Avions commerciaux, et Aérostructures et Service d'ingénierie annoncée en janvier 2014, surtout au Canada et aux États-Unis.

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

8. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
Charges de financement				
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	18 \$	19 \$	37 \$	38 \$
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	5	—	23	—
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	—	43	22	43
Désactualisation d'autres passifs financiers	7	2	12	5
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	4	3	7	7
Désactualisation des provisions	1	2	3	4
Variation des taux d'actualisation des provisions	—	—	—	2
Autres	7	10	12	15
	42	79	116	114
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	50	11	81	22
	92 \$	90 \$	197 \$	136 \$
Revenus de financement				
Intérêts relatifs à la résolution de litiges ⁽³⁾	— \$	(8) \$	— \$	(8) \$
Variation des taux d'actualisation des provisions	(3)	—	—	—
Gain net sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	—	(18)	—	(13)
Autres	(4)	(6)	(15)	(10)
	(7)	(32)	(15)	(31)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(7)	(7)	(12)	(15)
Revenu tiré des placements dans des titres	(4)	(3)	(10)	(6)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(2)	(7)	(3)	(9)
	(13)	(17)	(25)	(30)
	(20) \$	(49) \$	(40) \$	(61) \$

⁽¹⁾ Comprend les pertes nettes (gains nets) sur certains instruments financiers classés à la juste valeur par le biais du résultat net, y compris les pertes (gains) découlant de la variation des taux d'intérêt.

⁽²⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$, qui a été comptabilisée comme un élément spécial pour le semestre clos le 30 juin 2015 (un montant de 43 millions \$ représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$), qui a été comptabilisée comme un élément spécial pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014).

⁽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*. 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.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 67 millions \$ et 130 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015, selon un taux moyen de capitalisation de respectivement 4,90 % et 4,74 % (respectivement 86 millions \$ et 158 millions \$ selon un taux de 5,07 % et 5,00 % pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

9. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
(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.	125 \$	153 \$	223 \$	266 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(7)	(14)	(15)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	118 \$	146 \$	209 \$	251 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 127 791	1 741 774	1 962 305	1 741 761
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD	—	809	—	839
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 127 791	1 742 583	1 962 305	1 742 600
RPA (en dollars)				
De base et dilué	0,06 \$	0,08 \$	0,11 \$	0,14 \$

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 respectivement 52 584 420 et 52 535 625 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015 (respectivement 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), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints.

10. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût amorti ⁽¹⁾	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
30 juin 2015							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 105 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 105 \$	3 105 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 300	—	1 300	1 300
Autres actifs financiers	50	581	387	397	423	1 838	1 850
	3 155 \$	581 \$	387 \$	1 697 \$	423 \$	6 243 \$	6 255 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	4 041 \$	— \$	4 047 \$	4 047 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	9 012	—	9 012	8 309
Autres passifs financiers	34	159	s. o.	749	706	1 648	1 636
	34 \$	165 \$	s. o.	13 802 \$	706 \$	14 707 \$	13 992 \$
31 décembre 2014							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 489 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 538	—	1 538	1 538
Autres actifs financiers	43	578	330	422	485	1 858	1 869
	2 532 \$	578 \$	330 \$	1 960 \$	485 \$	5 885 \$	5 896 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	18 \$	s. o.	4 198 \$	— \$	4 216 \$	4 216 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 683	—	7 683	7 692
Autres passifs financiers	73	172	s. o.	719	592	1 556	1 655
	73 \$	190 \$	s. o.	12 600 \$	592 \$	13 455 \$	13 563 \$
1^{er} janvier 2014							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 397 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 397 \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 492	—	1 492	1 492
Autres actifs financiers	129	673	315	425	663	2 205	2 203
	3 526 \$	673 \$	315 \$	1 917 \$	663 \$	7 094 \$	7 092 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 089 \$	— \$	4 089 \$	4 089 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 203	—	7 203	7 346
Autres passifs financiers	25	142	s. o.	958	386	1 511	1 656
	25 \$	142 \$	s. o.	12 250 \$	386 \$	12 803 \$	13 091 \$

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

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

s. o. : sans objet

11. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 juin 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Programmes aéronautiques	4 824 \$	4 600 \$	4 847 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 801	7 369	7 064
Moins : avances et facturations progressives	(6 015)	(5 558)	(5 406)
	1 786	1 811	1 658
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	290	310	420
Moins : avances et facturations progressives	(17)	(17)	(19)
	273	293	401
Produits finis ⁽¹⁾	1 187	1 266	1 328
	8 070 \$	7 970 \$	8 234 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 1 avion neuf non rattaché à une commande ferme d'avions et 52 avions d'occasion, totalisant 419 millions \$ au 30 juin 2015 (1 avion neuf et 57 avions d'occasion, totalisant 485 millions \$ au 31 décembre 2014, et 11 avions neufs et 43 avions d'occasion, totalisant 535 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

Au 30 juin 2015, les produits finis comprenaient 286 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (248 millions \$ d'avions d'occasion au 31 décembre 2014 et 134 millions \$ au 1^{er} janvier 2014). Le produit de vente correspondant est comptabilisé dans les obligations au titre des transactions de cession-bail.

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 3762 millions \$ et 7337 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015 (respectivement 3982 millions \$ et 7502 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014). Ces montants comprennent des dépréciations de stocks de respectivement 52 millions \$ et 83 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015 (respectivement 36 millions \$ et 67 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014).

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des paiements consentis par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des stocks liés aux contrats à long terme (contrats de production) et s'élevaient à 268 millions € (298 millions \$) au 30 juin 2015. Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme connexes.

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Instruments financiers dérivés	473 \$	528 \$	792 \$
Placement dans des titres ⁽¹⁾⁽²⁾	401	346	335
Placements dans des structures de financement ⁽¹⁾	375	360	331
Créances sur contrats à long terme	308	321	319
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽¹⁾	253	275	400
Encaisse affectée	16	17	19
Autres	12	11	9
	1 838 \$	1 858 \$	2 205 \$
Dont la tranche courante	505 \$	530 \$	637 \$
Dont la tranche non courante	1 333	1 328	1 568
	1 838 \$	1 858 \$	2 205 \$

⁽¹⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 14 millions \$ de placements dans des titres et 45 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 30 juin 2015 (respectivement 12 millions \$, 16 millions \$ et 45 millions \$ au 31 décembre 2014 et respectivement 12 millions \$, 20 millions \$ et 46 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

⁽²⁾ Comprennent 134 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 2015 (70 millions \$ au 31 décembre 2014 et au 1^{er} janvier 2014).

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Charges payées d'avance	768 \$	760 \$	620 \$
Taxe de vente et autres taxes	374	302	344
Avantages de retraite	316	159	174
Charges de financement différées	150	138	100
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	134	156	186
Autres	27	33	9
	1 769 \$	1 548 \$	1 433 \$
Dont la tranche courante	667 \$	592 \$	626 \$
Dont la tranche non courante	1 102	956	807
	1 769 \$	1 548 \$	1 433 \$

14. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit, pour les trimestres et les semestres 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 2014	773 \$	456 \$	117 \$	206 \$	1 552 \$
Additions	78	—	17 ⁽²⁾	13	108
Utilisation	(56)	(6)	(30)	(1)	(93)
Reprises	(32)	(6)	(4) ⁽²⁾	(2)	(44)
Charge de désactualisation	—	2	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	3	—	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(44)	—	(6)	(4)	(54)
Solde au 31 mars 2015	719 \$	449 \$	94 \$	212 \$	1 474 \$
Additions	82	4	3	1	90
Utilisation	(60)	(17)	(14)	(2)	(93)
Reprises	(18)	—	(1)	(14)	(33)
Charge de désactualisation	—	1	—	—	1
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(3)	—	—	(3)
Incidence des fluctuations de taux de change	12	—	1	2	15
Solde au 30 juin 2015	735 \$	434 \$	83 \$	199 \$	1 451 \$
Dont la tranche courante	574 \$	63 \$	81 \$	176 \$	894 \$
Dont la tranche non courante	161	371	2	23	557
	735 \$	434 \$	83 \$	199 \$	1 451 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	863 \$	463 \$	81 \$	58 \$	1 465 \$
Additions	77	—	28 ⁽²⁾	2	107
Utilisation	(71)	(21)	(27)	(1)	(120)
Reprises	(9)	(2)	(5)	(4)	(20)
Charge de désactualisation	—	2	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	2	—	—	2
Incidence des fluctuations de taux de change	1	—	—	—	1
Solde au 31 mars 2014	861 \$	444 \$	77 \$	55 \$	1 437 \$
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 \$

⁽¹⁾ Comprennent la provision pour contrats déficitaires, les litiges et les réclamations, de même que les passifs environnementaux.

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

15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Instruments financiers dérivés	740 \$	665 \$	411 \$
Avances gouvernementales remboursables	361	363	481
Obligations au titre des transactions de cession-bail	301	260	138
Incitatifs à la location	159	172	142
Tranche courante de la dette à long terme	73	56	215
Coûts non récurrents des fournisseurs	28	36	38
Autres	59	60	301
	1 721 \$	1 612 \$	1 726 \$
Dont la tranche courante	1 141 \$	1 010 \$	1 009 \$
Dont la tranche non courante	580	602	717
	1 721 \$	1 612 \$	1 726 \$

16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Avantages du personnel	648 \$	661 \$	750 \$
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	609	601	529
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	608	631	630
Revenus différés	450	450	460
Impôts sur le résultat et autres taxes à payer	357	367	368
Autres	574	568	480
	3 246 \$	3 278 \$	3 217 \$
Dont la tranche courante	2 219 \$	2 182 \$	2 227 \$
Dont la tranche non courante	1 027	1 096	990
	3 246 \$	3 278 \$	3 217 \$

17. DETTE À LONG TERME

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

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

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

18. CAPITAL SOCIAL

Après une résolution approuvée le 27 mars 2015, le nombre d'actions classe A et classe B autorisées est passé de 1 892 000 000 à 2 742 000 000. En outre, la Société a émis 487 840 350 actions classe B (droits de vote limités). La Société a utilisé le produit net de 1035 millions \$ CAN (822 millions \$) pour enrichir son fonds de roulement et pour les besoins généraux de la Société.

19. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR et d'UAD

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

	Trimestres clos les 30 juin			
	2015		2014	
	UAR	UAD	UAR	UAD
Solde au début de la période	25 808 436	7 264 385	23 533 254	8 184 982
Attribuées	30 184	—	5 072	16 599
Exercées	—	(94 631)	—	—
Annulées	(754 462)	(180 168)	(6 558 145)	(1 484 798)
Solde à la fin de la période	25 084 158	6 989 586 ⁽¹⁾	16 980 181	6 716 783 ⁽¹⁾

	Semestres clos les 30 juin			
	2015		2014	
	UAR	UAD	UAR	UAD
Solde au début de la période	26 045 936	7 666 464	23 596 681	8 169 850
Attribuées	248 757	—	106 641	31 731
Exercées	—	(168 486)	—	—
Annulées	(1 210 535)	(508 392)	(6 723 141)	(1 484 798)
Solde à la fin de la période	25 084 158	6 989 586 ⁽¹⁾	16 980 181	6 716 783 ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 783 649 UAD étaient acquis au 30 juin 2015 (2 480 303 au 30 juin 2014).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR et des UAD, s'est élevée respectivement à 2 millions \$ et 5 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2015 (respectivement à 3 millions \$ et 7 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2014).

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2015	2014	2015	2014
	Solde au début de la période	31 887 420	29 424 687	31 446 124
Attribuées	2 014 238	—	4 040 011	188 092
Exercées	—	(23 000)	—	(23 000)
Annulées	(454 287)	(278 676)	(1 785 747)	(336 269)
Échues	(888 373)	(671 250)	(1 141 390)	(732 819)
Solde à la fin de la période	32 558 998	28 451 761	32 558 998	28 451 761

Une charge de rémunération de respectivement 2 millions \$ et 3 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2015 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 2 millions \$ et 4 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2014).

20. 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	
	2015	2014	2015	2014
Créances clients et autres débiteurs	(154) \$	28 \$	193 \$	(167) \$
Stocks	(119)	(204)	(230)	(676)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(174)	133	(54)	(2)
Autres actifs	(239)	(53)	(258)	(80)
Fournisseurs et autres créditeurs	336	124	(91)	(49)
Provisions	(38)	(46)	(61)	(75)
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	(126)	(146)	(239)	(76)
Avances sur programmes aéronautiques	(385)	(46)	(760)	343
Passif lié aux avantages de retraite	150	(34)	184	(23)
Autres passifs	140	(15)	110	(85)
	(609) \$	(259) \$	(1 206) \$	(890) \$

21. FACILITÉS DE CRÉDIT

En mars 2015, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3500 millions € (3897 millions \$) et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2018 et juin 2018. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 500 millions € (557 millions \$) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an respectivement jusqu'en mars 2017 et juin 2018.

En juin 2015, le montant confirmé de 3500 millions € (3897 millions \$) de Transport a été porté à 3640 millions € (4052 millions \$). De même, en juin 2015, la période de disponibilité de la facilité de GCB a été prolongée jusqu'en août 2016.

Le niveau minimum de liquidités nécessaire à la fin de chaque trimestre pour respecter les clauses restrictives financières aux termes de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui sont disponibles pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a augmenté, passant de 500 millions \$ à 750 millions \$. La facilité de lettres de crédit de 3640 millions € (4052 millions \$) et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € (557 millions \$) de Transport exigent encore un seuil de liquidités de 600 millions € (668 millions \$). Le niveau minimum de liquidités nécessaire n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie comme il est présenté à l'état de la situation financière consolidé.

22. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hierarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 30 juin 2015 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	251 \$	— \$	— \$	251 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	473	—	473	—
Placements dans des titres	374 ⁽²⁾	93	281	—
Placements dans des structures de financement	330	—	150	180
	1 428 \$	93 \$	904 \$	431 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(6) \$	— \$	— \$	(6) \$
Incentatifs à la location	(159)	—	—	(159)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(740)	—	(740)	—
	(905) \$	— \$	(740) \$	(165) \$

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

⁽²⁾ Exclut 13 millions \$ de placements DAV comptabilisés au coût.

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

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location
Solde au 31 décembre 2014	263 \$	165 \$	(18) \$	(172) \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	11	12	—	1
Émissions	—	—	(3)	—
Règlements	(11)	—	18	5
Solde au 31 mars 2015	263 \$	177 \$	(3) \$	(166) \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	5	3	—	1
Émissions	—	—	(3)	—
Règlements	(17)	—	—	6
Solde au 30 juin 2015	251 \$	180 \$	(6) \$	(159) \$

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

⁽¹⁾ Dont un montant de 3 millions \$ qui représente les gains réalisés au cours du trimestre clos le 30 juin 2015 et un montant de 12 millions \$ qui représente les pertes réalisées au cours du semestre clos le 30 juin 2015 comptabilisés dans les revenus de financement et autres charges (revenus) (des montants de 5 millions \$ et 8 millions \$, comptabilisés dans les revenus de financement, représentaient les gains réalisés au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2014).

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes sont comme suit au 30 juin 2015 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB et C (B+)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 3,05 % et 5,09 % (5,01 %)	Entre 1,53 % et 7,12 % (5,68 %)	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 2015 :

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 2015	Semestre clos le 30 juin 2015	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	(2) \$	4 \$	(3) \$	(10) \$	(13) \$
Placements dans des structures de financement	— \$	9 \$	(4) \$	(12) \$	(12) \$
Incitatifs à la location	3 \$	5 \$	s. o.	2 \$	s. o.

s. o. : sans objet

23. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 juin 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	1 693 \$	1 749 \$	1 828 \$
Crédit	1 246	1 275	1 297
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(598)	(628)	(639)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 341 \$	2 396 \$	2 486 \$
Engagements de reprise	2 326 \$	2 696 \$	3 416 \$
Obligations de rachat conditionnelles	246 \$	204 \$	472 \$
Autres			
Crédit	48 \$	48 \$	48 \$
Garanties d'exécution	35 \$	38 \$	43 \$

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 434 millions \$ au 30 juin 2015 (456 millions \$ au 31 décembre 2014 et 463 millions \$ au 1^{er} janvier 2014) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 159 millions \$ au 30 juin 2015 (172 millions \$ au 31 décembre 2014 et 142 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 30 juin 2015, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Poursuite intentée par S-Bahn

Le 20 mars 2015, Deutsche Bahn et Transport ont annoncé qu'elles avaient conclu une entente à l'amiable concernant diverses poursuites. L'entente à l'amiable a ainsi mis fin à la poursuite intentée le 4 mars 2013 par S-Bahn Berlin GmbH (« SB ») contre Bombardier Transportation GmbH, filiale en propriété exclusive de la Société, devant la cour du district de Berlin (« Landgericht Berlin ») au sujet des trains de la série 481 livrés à SB entre 1996 et 2004. Dans le cadre de l'entente conclue, Bombardier Transportation GmbH n'a reconnu aucune responsabilité.

Enquête au Brésil

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

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

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