

# BOMBARDIER

## PREMIER RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre clos le 31 mars 2017

### GLOSSAIRE

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	PIB	Produit intérieur brut
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	R et D	Recherche et développement
CEI	Communauté des États indépendants	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
DAV	Disponibles à la vente	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
DFT	Détenus à des fins de transaction	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
ECC	Écart de conversion cumulé	R.-U.	Royaume-Uni
É.-U.	États-Unis	SCACS	Société en commandite Avions C Series
FTV	Véhicule d'essais en vol	TCAC	Taux de croissance annuel composé
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	UAI	Unités d'actions incessibles
IFRIC	International Financial Reporting Interpretation Committee	UGT	Unités génératrices de trésorerie
IFRS	Normes internationales d'information financière		
INS	Information non significative		
MES	Mise en service		
PCGR	Principes comptables généralement reconnus		
PDB	Points de base		

<b>RAPPORT DE GESTION</b>	<b>2</b>
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
<b>SOMMAIRE</b>	<b>4</b>
FAITS SAILLANTS	4
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	5
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	8
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	9
STRUCTURE DU CAPITAL	12
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	14
<b>AVIONS D'AFFAIRES</b>	<b>17</b>
<b>AVIONS COMMERCIAUX</b>	<b>22</b>
<b>AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE</b>	<b>26</b>
<b>TRANSPORT</b>	<b>28</b>
<b>AUTRES</b>	<b>33</b>
ARRANGEMENTS HORS BILAN	33
RISQUES ET INCERTITUDES	33
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	33
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	35
TAUX DE CHANGE	35
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	35
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	36
<b>ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES</b>	<b>37</b>
<b>NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES</b>	<b>43</b>

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

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

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie du trimestre ne reflètent pas nécessairement les résultats opérationnels et les flux de trésorerie de l'exercice entier.

## **Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR**

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

## **Importance de l'information**

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

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

## 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; 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; l'incidence et les avantages escomptés de l'investissement par le gouvernement du Québec dans la Société en commandite Avions C Series et du placement privé visant une participation minoritaire de la Caisse dans Transport sur nos activités, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; et l'incidence de ces investissements sur notre bilan et notre situation financière.

Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes.

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale; à l'accroissement de la concurrence; 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; au développement de nouvelles activités; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets; aux pressions sur les flux de trésorerie exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie et notre plan de transformation; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; à l'environnement; à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs; aux ressources humaines; à la fiabilité des systèmes informatiques; à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide du financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2016. 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 2016.

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 les attentes de la direction à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous 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 31 mars	2017	2016	Écart
Revenus	3 576 \$	3 914 \$	(9) %
RAII	105 \$	56 \$	88 %
Marge RAI	2,9 %	1,4 %	150 pdb
RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	128 \$	130 \$	(2) %
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	3,6 %	3,3 %	30 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	206 \$	219 \$	(6) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	5,8 %	5,6 %	20 pdb
Résultat net	(31) \$	(138) \$	ins
RPA dilué (en dollars)	(0,02) \$	(0,07) \$	ins
Résultat net ajusté <sup>(1)</sup>	2 \$	(34) \$	ins
RPA ajusté (en dollars) <sup>(1)</sup>	0,00 \$	(0,03) \$	ins
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	276 \$	294 \$	(6) %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(317) \$	(456) \$	30 %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles <sup>(1)</sup>	(593) \$	(750) \$	21 %
<b>Aux</b>	<b>31 mars 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>	
Sources de financement disponibles à court terme <sup>(2)</sup>	3 867 \$	4 477 \$	(14) %

### Principaux faits saillants et événements

- **Bon début d'exercice 2017, les résultats du premier trimestre témoignant d'une amélioration soutenue :**
  - Dans l'ensemble, les revenus satisfont aux attentes. Transport renoue avec la croissance et affiche une augmentation des revenus de 5 %, compte non tenu de l'incidence des taux de change, tandis que le rendement de nos secteurs aéronautiques a été conforme aux attentes.
  - Les marges continuent de traduire les avantages tirés de la transformation de notre structure de coûts, la marge RAI avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> de Transport s'étant améliorée pour s'établir à un robuste 8,0 %, tandis que les marges d'Avions d'affaires et d'Aérostructures et Services d'ingénierie ont atteint respectivement 7,6 % et 7,5 %.
  - L'utilisation des flux de trésorerie disponibles s'est améliorée, pour s'établir à 593 millions \$, alors que nous avons continué d'investir dans les phases d'essais et de certification du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* ainsi que dans les stocks nécessaires à l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series* et à certains des principaux projets de Transport.
  - À la lumière des résultats du premier trimestre, nous réitérons nos prévisions pour l'ensemble de l'exercice 2017.
- **Importants progrès vers la réalisation des étapes clés des programmes d'avions :**
  - Après la fin du trimestre, l'avion *CS100* a obtenu ses certifications pour approche à forte pente de Transports Canada et de l'Agence européenne de sécurité aérienne, ce qui lui permettra d'atterrir à des aéroports difficiles d'accès comme l'aéroport London City.
  - Nous avons continué à faire d'importants progrès dans le développement du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, deux FTV ayant démontré un haut degré de maturité lors de leurs essais en vol. Après la fin du trimestre, le troisième FTV a intégré le programme d'essais en vol. Les deux autres FTV sont à divers stades avancés de production.
- Après la fin du trimestre, nous avons annoncé que Pierre Beaudoin entend quitter son poste de président exécutif du Conseil. Ce changement entrera en vigueur le 30 juin 2017 et M. Beaudoin continuera de servir à titre de président non exécutif du Conseil. Ce changement reflète le grand succès de la transition du leadership exécutif. Le changement de poste de M. Beaudoin reste sujet à l'approbation formelle du Conseil de Bombardier, laquelle devrait être obtenue après l'assemblée annuelle des actionnaires le 11 mai 2017.

<sup>(1)</sup> 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.

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

## RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

### Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Revenus	3 576 \$	3 914 \$
Coût des ventes	3 167	3 488
<b>Marge brute</b>	<b>409</b>	<b>426</b>
Charges de vente et d'administration	260	264
R et D	44	60
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(32)	(14)
Autres charges (revenus)	9	(14)
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>128</b>	<b>130</b>
Éléments spéciaux	23	74
<b>RAII</b>	<b>105</b>	<b>56</b>
Charges de financement	154	170
Revenus de financement	(25)	(10)
<b>RAI</b>	<b>(24)</b>	<b>(104)</b>
Impôts sur le résultat	7	34
<b>Résultat net</b>	<b>(31) \$</b>	<b>(138) \$</b>
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(28) \$	(161) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(3) \$	23 \$
<b>RPA (en dollars)</b>		
De base et dilué	(0,02) \$	(0,07) \$
(en pourcentage des revenus totaux)		
RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	3,6 %	3,3 %
RAII	2,9 %	1,4 %

### Mesures financières non conformes aux PCGR<sup>(1)</sup>

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
RAIIA	183 \$	145 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	206 \$	219 \$
Résultat net ajusté	2 \$	(34) \$
RPA ajusté	0,00 \$	(0,03) \$

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

## Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
<b>Revenus</b>		
Avions d'affaires	1 007 \$	1 303 \$
Avions commerciaux	540	616
Aérostructures et Services d'ingénierie	388	468
Transport	1 923	1 880
Siège social et élimination	(282)	(353)
	<b>3 576 \$</b>	<b>3 914 \$</b>
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>		
Avions d'affaires	77 \$	87 \$
Avions commerciaux	(55)	(66)
Aérostructures et Services d'ingénierie	29	35
Transport	153	115
Siège social et élimination	(76)	(41)
	<b>128 \$</b>	<b>130 \$</b>
<b>Éléments spéciaux</b>		
Avions d'affaires	3 \$	5 \$
Avions commerciaux	1	—
Aérostructures et Services d'ingénierie	—	20
Transport	19	92
Siège social et élimination	—	(43)
	<b>23 \$</b>	<b>74 \$</b>
<b>RAII</b>		
Avions d'affaires	74 \$	82 \$
Avions commerciaux	(56)	(66)
Aérostructures et Services d'ingénierie	29	15
Transport	134	23
Siège social et élimination	(76)	2
	<b>105 \$</b>	<b>56 \$</b>

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

## **Analyse des résultats consolidés**

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

### **Éléments spéciaux**

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

		<b>Trimestres clos les 31 mars</b>	
	Réf.	<b>2017</b>	2016
Charges de restructuration	1	<b>23 \$</b>	112 \$
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport	2	—	(38)
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse	3	—	8
Incidences fiscales des éléments spéciaux		<b>(1)</b>	(10)
		<b>22 \$</b>	72 \$
<b>Présentés dans</b>			
Éléments spéciaux dans le RAI		<b>23 \$</b>	74 \$
Charges de financement – coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse	3	—	8
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux		<b>(1)</b>	(10)
		<b>22 \$</b>	72 \$

1. En 2017, représente des charges de restructuration de 23 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées en 2016.  
En 2016, représente des charges de restructuration de 125 millions \$ contrebalancées en partie par des gains de compression de 13 millions \$ ayant trait aux optimisations d'effectifs annoncées en 2016.
2. Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille nécessaire pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.
3. Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco.

### **Charges nettes de financement**

Les charges nettes de financement ont totalisé 129 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2017, comparativement à 160 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La diminution de 31 millions \$ est principalement attribuable à :

- un gain net lié à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net en comparaison d'une perte nette pour la période correspondante de l'exercice précédent (19 millions \$);
- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (12 millions \$);
- des coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco comptabilisés au cours de la période correspondante de l'exercice précédent (8 millions \$); et
- une augmentation du revenu tiré des placements dans des titres (5 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (13 millions \$).

## Impôts sur le résultat

Pour le trimestre clos le 31 mars 2017, le taux d'imposition effectif a été de (29,2) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Le taux d'imposition effectif négatif est attribuable à la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, contrebalancés en partie par des différences permanentes.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2016, le taux d'imposition effectif a été de (32,7) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Le taux d'imposition effectif négatif était principalement attribuable à la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires ainsi qu'à des différences permanentes.

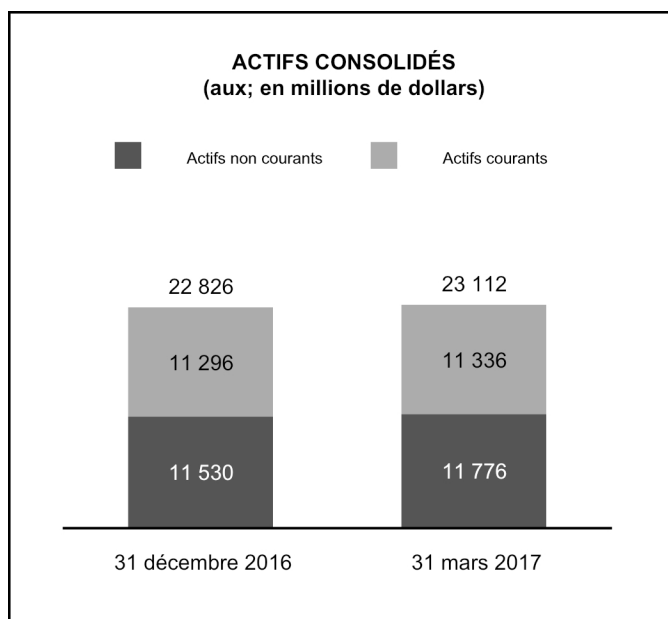
## SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 286 millions \$ au cours du trimestre, compte tenu d'une incidence positive des taux de change de 151 millions \$. L'augmentation de 135 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation globale de 803 millions \$ des stocks dans tous les secteurs; et
- une augmentation de 199 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques. Se reporter au tableau Investissements dans le développement des produits des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 509 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Utilisation des flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails;
- une augmentation de 221 millions \$ des avances et facturations progressives liées à Transport; et
- une diminution de 118 millions \$ des créances clients et autres débiteurs, essentiellement dans Transport.



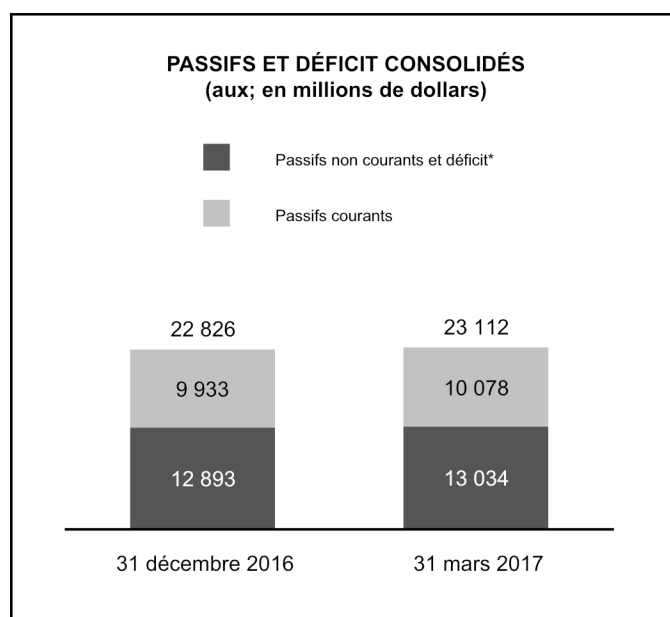


Le total des passifs et du déficit a augmenté de 286 millions \$ au cours du trimestre, y compris l'incidence des taux de change de 151 millions \$. L'augmentation de 135 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 308 millions \$ des fournisseurs et autres créditeurs, principalement dans Transport et Avions commerciaux; et
- une augmentation de 131 millions \$ des autres passifs financiers attribuable surtout à une augmentation de 107 millions \$ des emprunts à court terme.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 190 millions \$ des avances et des facturations progressives reçues en excédent des stocks de contrats à long terme liés à Transport; et
- une diminution de 112 millions \$ des provisions, découlant principalement de leur utilisation.



\* Comprend un déficit de 3,6 milliards \$ au 31 mars 2017 (déficit de 3,5 milliards \$ au 31 décembre 2016).

## LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

### *Flux de trésorerie disponibles*

#### Utilisation des flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup>

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
<b>Résultat net</b>	<b>(31) \$</b>	(138) \$
Éléments sans effet de trésorerie		
Amortissement	78	89
Impôts sur le résultat différés	(3)	(4)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(32)	(14)
Autres	7	(4)
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	2	46
Variation nette des soldes hors caisse	<b>(338)</b>	(431)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	<b>(317)</b>	(456)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	<b>(276)</b>	(294)
<b>Utilisation des flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup></b>	<b>(593)</b>	(750)
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	<b>(141)</b>	(203)
<b>Utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés<sup>(1)</sup></b>	<b>(452) \$</b>	(547) \$

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

L'amélioration de 157 millions \$ de l'utilisation de flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup> pour le trimestre est principalement attribuable à :

- une perte nette moins élevée (107 millions \$), qui s'explique essentiellement par la diminution des charges de restructuration, comptabilisées dans les éléments spéciaux, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent; et
- un écart positif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (93 millions \$) (voir l'explication ci-après).

En partie contrebalancés par :

- une diminution des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (44 millions \$).

### **Variation nette des soldes hors caisse**

Pour le trimestre clos le 31 mars 2017, les sorties de fonds de 338 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une augmentation des stocks du programme d'avions *C Series*, en raison de l'accélération de la cadence de production et compte tenu de l'incidence de la dépréciation associée aux premières unités en production;<sup>(2)</sup> et
- une augmentation des stocks des programmes aéronautiques d'Avions d'affaires.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des fournisseurs et autres crédetes liés principalement à Transport et à Avions commerciaux; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs de Transport.

Pour le trimestre clos le 31 mars 2016, les sorties de fonds de 431 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une diminution des fournisseurs et autres crédetes liée essentiellement aux secteurs Avions commerciaux et Transport;
- une diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires; et
- une augmentation des stocks du programme d'avions *C Series* découlant de l'accélération de la cadence de production, contrebalancée en partie par la dépréciation associée aux premières unités en production.<sup>(2)</sup>

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs de Transport.

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

<sup>(2)</sup> Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement, tandis que le prix de vente des premières unités est habituellement moins élevé.

## **Sources de financement disponibles à court terme**

### **Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie**

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Solde au début de la période	<b>3 384 \$</b>	2 720 \$
Utilisation des flux de trésorerie disponibles <sup>(1)</sup>	<b>(593)</b>	(750)
Variation nette des emprunts à court terme	<b>107</b>	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	<b>(48)</b>	(42)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	<b>12</b>	(9)
Remboursements de dette à long terme	<b>(9)</b>	(8)
Dividendes versés sur actions privilégiées	<b>(4)</b>	(4)
Produit net de la vente de participations minoritaires dans des filiales	—	1 466
Autres	<b>38</b>	(14)
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>2 887 \$</b>	<b>3 359 \$</b>

### **Sources de financement disponibles à court terme**

	31 mars 2017	31 décembre 2016
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>2 887 \$</b>	3 384 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	<b>980</b>	1 093
<b>Sources de financement disponibles à court terme</b>	<b>3 867 \$</b>	<b>4 477 \$</b>

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

En mars 2017, nous avons prolongé les dates d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 658 millions € et de la facilité de crédit renouvelable de 400 millions \$<sup>(2)</sup> respectivement jusqu'en mai 2020 et juin 2020. De plus, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € de Transport a été ramenée à 640 millions € (687 millions \$).

Le solde des emprunts à court terme en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (687 millions \$) s'élevait à 100 millions € (107 millions \$) au 31 mars 2017 (néant au 31 décembre 2016).

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

<sup>(2)</sup> Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

### **Facilités de lettres de crédit**

En mars 2017, nous avons prolongé d'une année, jusqu'en mai 2020 et juin 2020, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,31 milliards € (3,6 milliards \$) et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$.<sup>(1)</sup> En mai 2017, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport est passé à 3,5 milliards € (3,8 milliards \$).

<sup>(1)</sup> Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

## Clauses financières restrictives

Depuis mars 2017, le niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$<sup>(1)</sup> et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$<sup>(1)</sup> se situe entre 750 millions \$ et 850 millions \$, selon le niveau du ratio du RAIIA sur les charges fixes. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport).

La facilité de lettres de crédit et la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport continuent d'exiger un seuil minimum de liquidités de 600 millions € (644 millions \$) à la fin de chaque trimestre, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données distinctes de Transport.

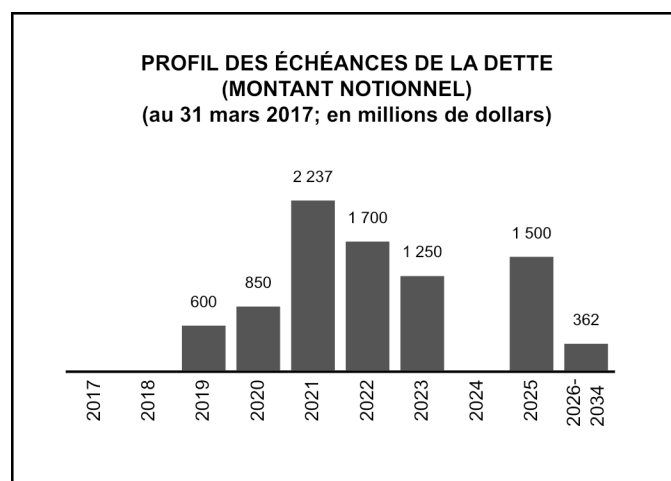
Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport de gestion. Le niveau minimum de liquidités tel qu'il est défini ne comprend pas uniquement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé.

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées au 31 mars 2017 et au 31 décembre 2016.

<sup>(1)</sup> Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

## Besoins futurs de liquidités

Nous sommes d'avis que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, combinés à nos sources de financement disponibles à court terme de 3,9 milliards \$, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2019.



## 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 les charges de restructuration, les charges de dépréciation importantes et leur reprise, et d'autres éléments inhabituels importants qui, selon nous, ne représentent pas notre rendement de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre nos résultats pour la période.

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

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

#### Ratio de couverture des intérêts

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	31 mars 2017	31 décembre 2016
RAll ajusté <sup>(1)</sup>	488 \$	498 \$
Intérêts ajustés <sup>(1)</sup>	569 \$	618 \$
<b>Ratio du RAll ajusté sur les intérêts ajustés</b>	<b>0,9</b>	<b>0,8</b>

Le ratio de couverture des intérêts s'est amélioré par suite de la baisse des intérêts ajustés attribuable principalement à la diminution des intérêts versés.

#### Ratio du levier financier

	Aux, et pour les périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	31 mars 2017	31 décembre 2016
Dette ajustée <sup>(1)</sup>	9 336 \$	9 184 \$
RAlIA ajusté <sup>(1)</sup>	924 \$	943 \$
<b>Ratio de la dette ajustée sur le RAlIA ajusté</b>	<b>10,1</b>	<b>9,7</b>

La détérioration du ratio du levier financier est attribuable à :

- la baisse du RAll ajusté, en raison surtout de l'accélération du programme d'avions *C Series*; et
- une augmentation de la dette ajustée, attribuable essentiellement à une augmentation des emprunts à court terme.

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

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,6 milliards \$ au 31 mars 2017 (2,5 milliards \$ au 31 décembre 2016). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. L'augmentation de 96 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 2016	2 523 \$ <sup>(2)</sup>
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	249
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(202)
Cotisations de la Société	(70)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19
Coûts des services	68
Fluctuations des taux de change	28
Autres	4
<b>Solde au 31 mars 2017</b>	<b>2 619 \$<sup>(2)</sup></b>

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

<sup>(2)</sup> Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 119 millions \$ au 31 mars 2017 (124 millions \$ au 31 décembre 2016).

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

Nous croyons que la présentation de certaines mesures financières non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs de notre rapport financier intermédiaire de mieux comprendre nos résultats et les tendances connexes et accroît la transparence et la clarté de nos résultats de base. 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 notre rendement de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre nos résultats pour la période. Nous sommes d'avis que ces mesures aident les utilisateurs de notre rapport de gestion à mieux analyser les résultats, améliorent la comparabilité de nos résultats d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec nos pairs.

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

Les mesures financières non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés 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 aux tableaux Résultats opérationnels des secteurs isolables et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés; et
- utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés, et utilisation des flux de trésorerie disponibles par rapport aux flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles – se reporter au tableau Utilisation des flux de trésorerie disponibles de la rubrique Liquidités et sources de financement.

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
<b>RAII</b>	<b>105 \$</b>	56 \$
Amortissement	78	89
<b>RAIIA</b>	<b>183</b>	145
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	23	74
<b>RAIIA avant éléments spéciaux</b>	<b>206 \$</b>	219 \$

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

	Trimestres clos les 31 mars			
	2017		2016	
	(par action)		(par action)	
<b>Résultat net</b>	<b>(31) \$</b>		<b>(138) \$</b>	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	23	0,01 \$	74	0,03 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (gain net) sur certains instruments financiers	(8)	0,00	15	0,01
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19	0,01	17	0,01
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse <sup>(1)</sup>	—	—	8	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux <sup>(1)</sup> et autres éléments d'ajustement	(1)	0,00	(10)	(0,01)
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>2</b>		<b>(34)</b>	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	3		(23)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(6)		(5)	
<b>Perte nette ajustée attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.</b>	<b>(1) \$</b>		<b>(62) \$</b>	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 194 840		2 221 787	
<b>RPA ajusté (en dollars)</b>	<b>0,00 \$</b>		<b>(0,03) \$</b>	

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
<b>RPA dilué</b>	<b>(0,02) \$</b>	(0,07) \$
Incidence des éléments spéciaux <sup>(1)</sup> et des autres éléments d'ajustement	0,02	0,04
<b>RPA ajusté</b>	<b>0,00 \$</b>	(0,03) \$

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

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

	<b>Aux</b>	
	<b>31 mars 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>
<b>Dette à long terme</b>	<b>8 761 \$</b>	<b>8 769 \$</b>
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	<b>(253)</b>	<b>(278)</b>
Dette à long terme, montant net	<b>8 508</b>	<b>8 491</b>
Emprunts à court terme <sup>(1)</sup>	<b>107</b>	<b>—</b>
Obligations au titre des contrats de location simple <sup>(2)</sup>	<b>683</b>	<b>668</b>
Obligations au titre des transactions de cession-bail	<b>38</b>	<b>25</b>
<b>Dette ajustée</b>	<b>9 336 \$</b>	<b>9 184 \$</b>

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

	<b>Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les</b>	
	<b>31 mars 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>
<b>RAlI</b>	<b>(9) \$</b>	<b>(58) \$</b>
Éléments spéciaux <sup>(3)</sup>	<b>434</b>	<b>485</b>
Intérêts reçus	<b>21</b>	<b>20</b>
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple <sup>(4)</sup>	<b>42</b>	<b>51</b>
<b>RAlI ajusté</b>	<b>488</b>	<b>498</b>
Amortissement	<b>360</b>	<b>371</b>
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple <sup>(5)</sup>	<b>76</b>	<b>74</b>
<b>RAlIA ajusté</b>	<b>924 \$</b>	<b>943 \$</b>

## Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	<b>Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les</b>	
	<b>31 mars 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>
Intérêts versés	<b>526 \$</b>	<b>565 \$</b>
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple <sup>(4)</sup>	<b>42</b>	<b>51</b>
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Intérêts ajustés</b>	<b>569 \$</b>	<b>618 \$</b>

<sup>(1)</sup> A trait aux montants prélevés en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 640 millions € (687 millions \$) de Transport. Voir également la Note 18 – Facilités de crédit.

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour plus de détails sur les éléments spéciaux pour les trimestres clos les 31 mars 2017 et 2016. Les éléments spéciaux inclus dans le RAlI aux deuxième, troisième et quatrième trimestres de 2016 se rapportent à la provision pour contrats déficitaires de 492 millions \$ liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016, aux charges de restructuration de 103 millions \$, à la reprise d'obligations implicites au titre des avantages de retraite de 139 millions \$, à la diminution de 59 millions \$ des provisions liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* et à l'augmentation de 40 millions \$ de la provision liée à un litige fiscal, dont un montant de 14 millions \$ a été inclus dans le RAlI.

<sup>(4)</sup> 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.

<sup>(5)</sup> Représente l'amortissement linéaire du montant inclus dans la dette ajustée au titre des contrats de location simple, fondé sur une période d'amortissement de neuf ans.



# AVIONS D’AFFAIRES

## FAITS SAILLANTS

### Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2017	2016	Écart
Revenus	1 007 \$	1 303 \$	(23) %
Livraisons d’avions (en unités)	29	31	(2)
RAII	74 \$	82 \$	(10) %
Marge RAll	7,3 %	6,3 %	100 pdb
RAll avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	77 \$	87 \$	(11) %
Marge RAll avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	7,6 %	6,7 %	90 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	97 \$	112 \$	(13) %
Marge RAllA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	9,6 %	8,6 %	100 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	208 \$	153 \$	36 %
<b>Aux</b>	<b>31 mars 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>	
Carte de commandes (en milliards de dollars)	15,2 \$	15,4 \$	(1) %

### Principaux faits saillants et événements

- Les livraisons et les revenus pour le premier trimestre reflètent les tendances saisonnières habituelles, les livraisons effectuées représentant plus de 20 % des 135 livraisons prévues pour l’exercice.
- La marge RAll avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> s’est améliorée de 90 pdb, passant de 6,7 % à 7,6 % au premier trimestre.
- Nous avons continué à faire d’importants progrès dans le développement du programme d’avions *Global 7000* et *Global 8000*, deux FTV ayant démontré un haut degré de maturité lors de leurs essais en vol. Après la fin du trimestre, le troisième FTV a intégré le programme d’essais en vol. Les deux autres FTV sont à divers stades avancés de production. La MES de l’avion *Global 7000* est prévue pour le deuxième semestre de 2018.

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

## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

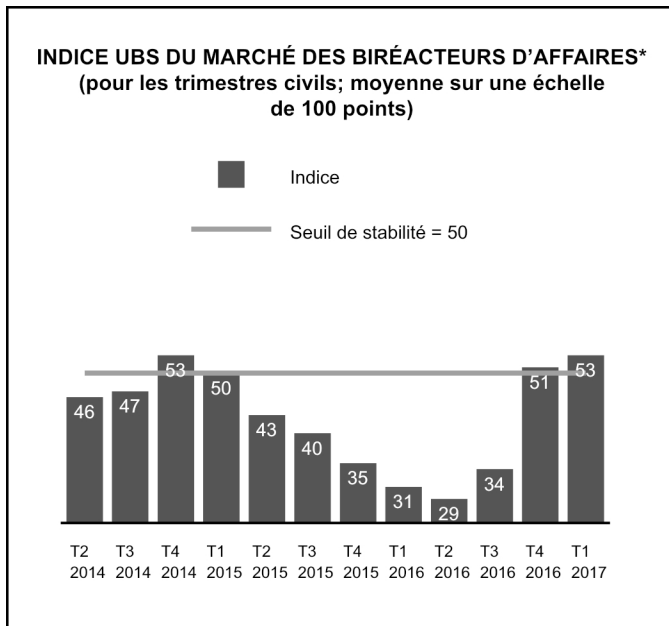
Le marché de l’aviation d’affaires continue à montrer des signes de stabilisation depuis le ralentissement économique. Les indicateurs à court terme du secteur sont stables ou positifs. La confiance de l’industrie<sup>(1)</sup> a augmenté au premier trimestre de 2017 et, à la date de publication du présent rapport, se situe au-dessus du seuil de stabilité du marché, soit à un niveau similaire à celui du quatrième trimestre de 2016.<sup>(2)</sup> Comme l’indiquent les graphiques ci-après, dans l’ensemble, l’utilisation des biréacteurs d’affaires aux É.-U. est demeurée stable par rapport à celle des périodes correspondantes des trois dernières années, tandis que l’utilisation des biréacteurs d’affaires en Europe a augmenté de façon notable par rapport à l’année dernière. En 2017, l’économie mondiale devrait croître de 2,7 %, soit une augmentation supérieure à celle de 2,3 % en 2016.<sup>(3)</sup> Le nombre total d’avions d’occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service s’établissait à 11,3 % au 31 mars 2017, soit le même pourcentage qu’au 31 décembre 2016. À notre avis, ce niveau des stocks d’avions d’occasion se situe dans la fourchette normale pour l’ensemble du marché.

Nous prévoyons que le marché des biréacteurs d’affaires continuera à se stabiliser en raison des meilleures perspectives économiques et de l’introduction de nouveaux modèles d’avions et de nouvelles technologies. Nous gardons confiance dans le potentiel de l’industrie des avions d’affaires, étant donné l’importante croissance attendue à long terme.

<sup>(1)</sup> Mesurée par l’indice UBS du marché des biréacteurs d’affaires.

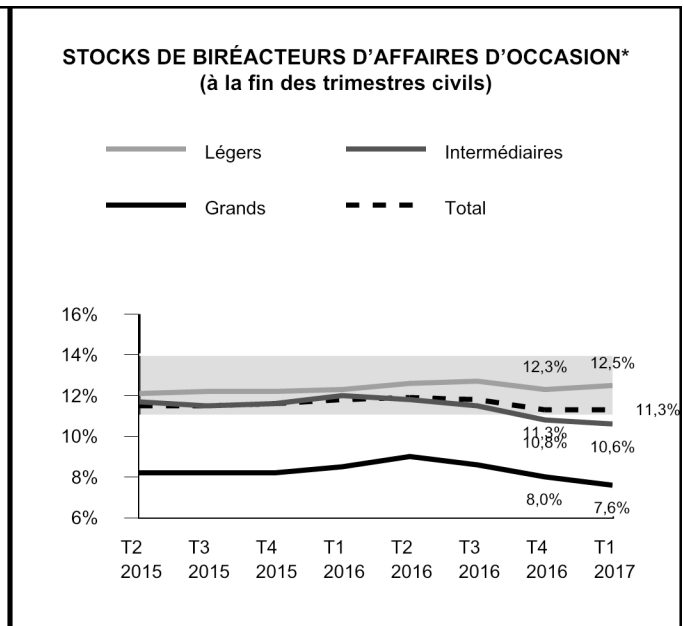
<sup>(2)</sup> Selon les sondages sur le marché des biréacteurs d’affaires effectués par UBS et publiés en mars et en avril 2017.

<sup>(3)</sup> Selon le rapport sur les données économiques mondiales d’Oxford Economics au 13 avril 2017.



Source : UBS

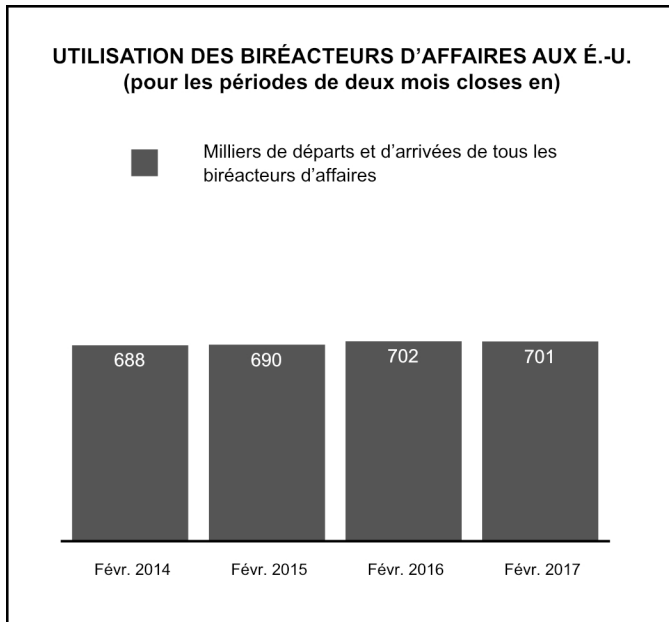
\* L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages bimestriels menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.



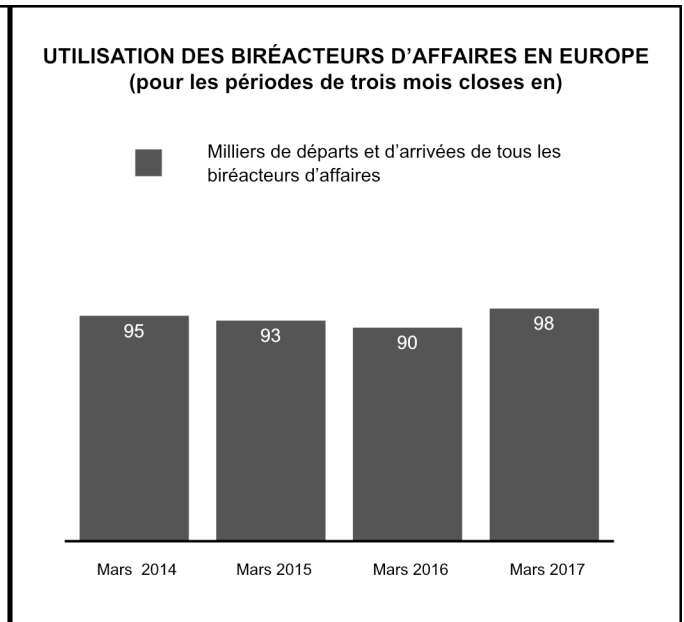
Sources : JETNET et Ascend online

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

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



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



Source : Eurocontrol

# ANALYSE DES RÉSULTATS

## Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Revenus	1 007 \$	1 303 \$
<b>RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>97 \$</b>	112 \$
Amortissement	20	25
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>77</b>	87
Éléments spéciaux	3	5
<b>RAII</b>	<b>74 \$</b>	82 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	7,6 %	6,7 %
Marge RAII	7,3 %	6,3 %

<sup>(1)</sup> 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

Tandis que le nombre de livraisons d'avions pour le trimestre est demeuré stable par rapport à celui de la période correspondante de l'exercice précédent, la baisse des revenus de 296 millions \$ s'explique principalement par la combinaison défavorable des livraisons d'avions et par la baisse des revenus tirés des ventes d'avions d'occasion.

### Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2017 représente des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées en 2016.

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2016 représente des charges de restructuration liées aux optimisations d'effectifs annoncées en 2016.

### Marge RAII

La marge RAII du trimestre a augmenté de 1,0 point de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAII avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre a augmenté de 0,9 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution des charges de R et D découlant de la diminution de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques; et
- d'une amélioration des marges sur les activités liées aux avions d'occasion.

En partie contrebalancées par :

- une moins bonne absorption des coûts des programmes d'avions en raison de revenus moins élevés et d'une combinaison défavorable des livraisons d'avions, en partie contrebalancées par un taux de change favorable du dollar canadien, compte tenu des positions de couverture; et
- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration.

## Développement de produits

### Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Outillage des programmes <sup>(1)</sup>	176 \$	162 \$
Charges de R et D <sup>(2)</sup>	2	1
	178 \$	163 \$
En pourcentage des revenus	17,7 %	12,5 %

Au 31 mars 2017, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires<sup>(3)</sup> s'établissait à 2,8 milliards \$, comparativement à 2,6 milliards \$ au 31 décembre 2016.

<sup>(1)</sup> Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques.

<sup>(2)</sup> À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 9 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2017 (25 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2016), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

<sup>(3)</sup> Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 303 millions \$ au 31 mars 2017 (266 millions \$ au 31 décembre 2016).

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

Notre programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* a atteint d'importants jalons, le deuxième FTV réalisant son vol inaugural le 4 mars 2017 et le premier FTV atteignant peu après une vitesse de Mach 0,995, soit une vitesse impressionnante à peine cinq mois après le début du programme d'essais en vol.

Après la fin du trimestre, le troisième FTV a intégré le programme d'essais en vol le 10 mai 2017. La fabrication des autres FTV *Global 7000* du programme continue de progresser et ceux-ci sont à divers stades d'assemblage final.

Parallèlement au programme d'essais en vol, nous effectuons des tests sur le banc d'essai consacré à l'aménagement intérieur de l'avion *Global 7000*, qui simule les efforts de flexion et de torsion du fuselage dans des conditions réelles d'avions dont l'intérieur a été aménagé. Nous avons validé le processus d'installation de l'intérieur des avions pour tous les éléments de la cabine destinés au quatrième FTV.

De plus, les essais au sol se poursuivent sur différents bancs d'essai pour veiller à ce que tous les systèmes fonctionneront à leur plus haut degré de fiabilité à la MES de l'avion.

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

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

## Livraisons d'avions et carnet de commandes

### Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
<b>Légers</b>		
<i>Learjet 70/75</i>	5	1
<b>Intermédiaires</b>		
<i>Challenger 350</i>	9	14
<i>Challenger 605/650</i>	6	2
<i>Challenger 850</i>	1	—
<b>Grands</b>		
<i>Global 5000/Global 6000</i>	8	14
	<b>29</b>	<b>31</b>

### Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	31 mars 2017	31 décembre 2016
	<b>15,2 \$</b>	15,4 \$

Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché.

# AVIONS COMMERCIAUX

## FAITS SAILLANTS

### Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2017	2016	Écart
Revenus	540 \$	616 \$	(12) %
Livraisons d'avions (en unités)	15	20	(5)
Commandes nettes (en unités)	11	2	9
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons <sup>(1)</sup>	0,7	0,1	0,6
RAII	(56) \$	(66) \$	15 %
Marge RAI	(10,4) %	(10,7) %	30 pdb
RAII avant éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	(55) \$	(66) \$	17 %
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	(10,2) %	(10,7) %	50 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	(37) \$	(40) \$	8 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	(6,9) %	(6,5) %	(40) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	75 \$	113 \$	(34) %
<b>Aux</b>	<b>31 mars 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>	
Carnet de commandes (en unités)	432	436	(4)

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

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

### Principaux faits saillants et événements

- Les 10 avions *C Series* livrés à Swiss International Air Lines (SWISS) et Air Baltic Corporation AS (airBaltic) maintenant en service offrent de bonnes performances.
- Au premier trimestre, nous avons accéléré considérablement la cadence de production des avions *C Series* en prévision d'une accélération des livraisons au deuxième semestre de 2017, qui seront stimulées par l'obtention récente de la certification pour approche à forte pente par l'avion *CS100* à l'aéroport London City, la livraison attendue du premier avion *CS300* à SWISS et la MES générant des revenus des avions *CS300* de la flotte de Korean Air.
- Au cours du trimestre, nous avons reçu des commandes de CityJet visant 10 avions *CRJ900*, ce qui portera sa flotte d'avions de la gamme *CRJ Series* à 22. Selon le prix affiché, les commandes fermes sont évaluées à 467 millions \$.
- Après la fin du trimestre, l'avion *CS100* a obtenu ses certifications pour approche à forte pente de Transports Canada et de l'Agence européenne de sécurité aérienne, lui permettant d'atterrir à des aéroports difficiles d'accès comme l'aéroport London City.

## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Depuis le début de 2017, la tendance à la hausse de la demande de transport aérien des sociétés aériennes commerciales, mesurée par les revenus passagers-kilomètres (« RPK »),<sup>(1)</sup> demeure forte par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente, soutenue par la baisse des tarifs aériens et l'amélioration de la conjoncture économique.<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* du mois de mars 2017 de l'IATA.

Le transport aérien commercial régulier national et international prévu, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 6,7 % et 7,1 % depuis le début de l'année jusqu'en mars 2017 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<sup>(1)</sup> de respectivement 81,6 % et 79,2 % depuis le début de l'année jusqu'en mars 2017, en hausse par rapport aux coefficients de respectivement 80,1 % et 78,0 % enregistrés pour la période correspondante de 2016.<sup>(2)</sup>

En particulier, les hausses enregistrées sur les marchés du transport aérien commercial national en Chine, aux États-Unis et en Inde représentent la plus grande partie de la croissance de 6,7 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les hausses enregistrées sur les marchés du transport aérien commercial international en Europe, en Asie-Pacifique et au Moyen-Orient représentent la plus grande partie de la croissance de 7,1 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente.<sup>(2)</sup>

Le trafic-passagers régional, mesuré par les RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U.<sup>(3)</sup> et de leurs affiliés, qui représentent une partie importante du trafic-passagers aérien régional aux É.-U., le principal marché d'Avions commerciaux, a diminué de 0,4 % depuis le début de l'année jusqu'en mars 2017, en regard de celui de la période correspondante de l'année précédente. Ces transporteurs ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 77,1 % depuis le début de l'année jusqu'en mars 2017, par rapport à 77,2 % pour la période correspondante de 2016.

Au début de mars, les prix du pétrole brut ont baissé alors que les stocks de pétrole brut américains atteignaient des niveaux inégalés depuis des décennies et que la production de pétrole brut augmentait aux É.-U.<sup>(4)</sup> Tout porte à croire qu'un rééquilibrage du marché du pétrole est en cours. Les marchés des capitaux prévoient une hausse modérée des prix du pétrole, qui devraient atteindre les 60 \$ le baril au cours des prochaines années.<sup>(5)</sup> Cela pourrait inciter certaines sociétés aériennes à reporter leur décision de renouveler leur flotte à court terme, mais les faibles prix du carburant devraient continuer à favoriser la rentabilité des sociétés aériennes, leur donnant ainsi l'occasion de réinvestir dans leurs flottes. De plus, la volatilité des prix du pétrole brut devrait entraîner une demande soutenue d'avions plus écoénergétiques.

Les questions relatives à l'environnement et les réglementations ayant trait à la qualité de l'air à l'échelle locale, aux émissions des avions et au bruit ambiant, conjuguées aux engagements de l'industrie de l'aviation en vue d'une réduction des émissions de carbone, devraient accélérer le retrait des anciens modèles d'avions moins écoénergétiques à l'échelle mondiale.

<sup>(1)</sup> Le coefficient d'occupation des sièges correspond au pourcentage des sièges-kilomètres disponibles utilisés (les RPK 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.

<sup>(2)</sup> D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* du mois de mars 2017 de l'IATA.

<sup>(3)</sup> Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines et Alaska Air.

<sup>(4)</sup> D'après le rapport *Short-Term Energy Outlook* du mois d'avril 2017 de la U.S. Energy Information Administration.

<sup>(5)</sup> D'après le rapport *Airlines Financial Monitor* de février-mars 2017 de l'IATA.

## ANALYSE DES RÉSULTATS

### Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Revenus	540 \$	616 \$
<b>RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>(37) \$</b>	<b>(40) \$</b>
Amortissement	18	26
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>(55)</b>	<b>(66)</b>
Éléments spéciaux	1	—
<b>RAII</b>	<b>(56) \$</b>	<b>(66) \$</b>
Marge RIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	<b>(10,2) %</b>	<b>(10,7) %</b>
Marge RII	<b>(10,4) %</b>	<b>(10,7) %</b>

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

## Revenus

La baisse de 76 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par la baisse du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux.

## Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2017 représente des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées en 2016.

## Marge RAI

La marge RAI du trimestre a augmenté de 0,3 point de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre a augmenté de 0,5 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente et de la combinaison favorable entre les activités de services et les livraisons d'avions;
- des pertes moins élevées relatives aux activités liées aux avions d'occasion; et
- de la légère amélioration des marges tirées des avions découlant entre autres d'un taux de change favorable du dollar canadien, compte tenu des positions de couverture, en partie contrebalancée par une moins bonne absorption des coûts du programme d'avions *C Series* en raison d'une baisse des revenus totaux.

En partie contrebalancés par :

- une augmentation des autres charges liée à un écart négatif net de certains instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur et des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle; et
- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration.

## Développement de produits

### Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Outillage des programmes <sup>(1)</sup>	67 \$	95 \$
Charges de R et D <sup>(2)</sup>	1	1
	68 \$	96 \$
En pourcentage des revenus	12,6 %	15,6 %

Au 31 mars 2017, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions commerciaux<sup>(3)</sup> s'établissait à 2,6 milliards \$, soit une valeur similaire à celle établie au 31 décembre 2016.

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

<sup>(2)</sup> À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 8 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2017 (5 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2016), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

<sup>(3)</sup> Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions commerciaux totalisaient 299 millions \$ au 31 mars 2017 (299 millions \$ au 31 décembre 2016).



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

### Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
<b>Biréacteurs commerciaux</b>		
<i>CS300</i>	1	—
<b>Biréacteurs régionaux</b>		
<i>CRJ900</i>	7	12
<i>CRJ1000</i>	1	2
<b>Biturbopropulseurs</b>		
<i>Q400</i>	6	6
	<b>15</b>	<b>20</b>

### Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
<b>Biréacteurs régionaux</b>		
<i>CRJ900</i>	10	2
<b>Biturbopropulseurs</b>		
<i>Q400</i>	1	—
	<b>11</b>	<b>2</b>
<b>Ratio de nouvelles commandes sur livraisons<sup>(1)</sup></b>	<b>0,7</b>	<b>0,1</b>

### Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	Aux			
	31 mars 2017		31 décembre 2016	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
<b>Biréacteurs commerciaux</b>				
<i>CS100</i>	118 <sup>(2)</sup>	99	118 <sup>(2)</sup>	99
<i>CS300</i>	234 <sup>(2)</sup>	133	235 <sup>(2)</sup>	133
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700</i>	9	—	9	—
<i>CRJ900</i>	29	16	26	18
<i>CRJ1000</i>	16	—	17	—
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q400</i>	26	6	31	12
	<b>432</b>	<b>254</b>	<b>436</b>	<b>262</b>

En février 2017, nous avons signé une commande ferme visant six avions *CRJ900* avec CityJet assortie d'options pour quatre avions supplémentaires *CRJ900*. CityJet a exercé ces quatre options en mars 2017. D'après le prix affiché, la commande ferme visant 10 avions est évaluée à 467 millions \$.

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.

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

<sup>(2)</sup> Le total de 352 commandes comprend 137 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *C Series* au 31 mars 2017 (le total de 353 commandes comprenait 137 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *C Series* au 31 décembre 2016).

# AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

## FAITS SAILLANTS

### Résultats du trimestre

<b>Trimestres clos les 31 mars</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>Écart</b>
Revenus	388 \$	468 \$	(17) %
Nouvelles commandes externes	103 \$	99 \$	4 %
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	1,0	0,9	0,1
RAII	29 \$	15 \$	93 %
Marge RAI	7,5 %	3,2 %	430 pdb
RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	29 \$	35 \$	(17) %
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	7,5 %	7,5 %	—
RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	45 \$	49 \$	(8) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	11,6 %	10,5 %	110 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	8 \$	4 \$	100 %
<b>Aux</b>	<b>31 mars 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>	
Carnet de commandes externes	38 \$	42 \$	(10) %

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

## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

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

L'état actuel de certains facteurs de croissance du marché devrait avoir à court terme une incidence positive sur l'industrie des aérostructures. Sur le marché des avions commerciaux, le trafic-passagers et les coefficients d'occupation des sièges ont continué d'augmenter en 2017. En même temps, le marché des biréacteurs d'affaires continue à afficher des signes de stabilisation. De manière générale, nous gardons confiance dans le potentiel de croissance importante à long terme de l'industrie aéronautique.

# ANALYSE DES RÉSULTATS

## Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Revenus		
Revenus externes	107 \$	115 \$
Revenus intersectoriels	281	353
	388	468
<b>RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>45 \$</b>	<b>49 \$</b>
Amortissement	16	14
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>29</b>	<b>35</b>
Éléments spéciaux	—	20
<b>RAII</b>	<b>29 \$</b>	<b>15 \$</b>
Marge RIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	7,5 %	7,5 %
Marge RII	7,5 %	3,2 %

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

### Revenus

La baisse de 80 millions \$ pour la période de trois mois s'explique principalement par la baisse des revenus intersectoriels, attribuable essentiellement à la diminution du volume d'avions régionaux et d'avions d'affaires.

### Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2016 représentait des charges de restructuration liées aux optimisations d'effectifs annoncées en 2016.

### Marge RII

La marge RII du trimestre a augmenté de 4,3 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RII avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre est demeurée stable, essentiellement en raison :

- des marges plus élevées sur des contrats intersectoriels en raison d'améliorations apportées à la structure des coûts, dont des taux de change favorables du dollar canadien et de la livre sterling, compte tenu des positions de couverture.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des marges tirées des contrats externes; et
- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration.

## Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

### Carnet de commandes externes

	Aux	
	31 mars 2017	31 décembre 2016
	38 \$	42 \$

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Nouvelles commandes externes	103 \$	99 \$
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	1,0	0,9

# TRANSPORT

## FAITS SAILLANTS

### Résultats du trimestre

Trimestres clos les 31 mars	2017	2016	Écart
Revenus	1 923 \$	1 880 \$	2 %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,2 \$	1,2 \$	83 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	0,7	0,4
RAII	134 \$	23 \$	483 %
Marge RAI	7,0 %	1,2 %	580 pdb
RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	153 \$	115 \$	33 %
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	8,0 %	6,1 %	190 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	177 \$	139 \$	27 %
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	9,2 %	7,4 %	180 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	6 \$	23 \$	(74) %
<b>Aux</b>	<b>31 mars 2017</b>	<b>31 décembre 2016</b>	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	30,9 \$	30,1 \$	3 %

### Principaux faits saillants et événements

- La progression de l'exécution de projets clés stimule la croissance des revenus, lesquels ont enregistré une hausse de 5 % par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent, compte non tenu de l'incidence des taux de change.
- La marge RAI avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> a augmenté de 190 pdb par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent, atteignant 8,0 %, compte tenu de l'incidence positive des initiatives de transformation.
- Au cours du premier trimestre de 2017, nous avons obtenu plusieurs commandes importantes en Europe, surtout en France, en Allemagne et en Suisse, ainsi qu'en Malaisie, portant le ratio de nouvelles commandes sur revenus à 1,1. La majorité de nos nouvelles commandes au premier trimestre de 2017 repose sur les plateformes de produits actuelles, ce qui favorise la réutilisation des technologies existantes.

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

## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Au premier trimestre de 2017, le volume de l'ensemble du marché a augmenté comparativement à celui de la période correspondante de l'exercice 2016 en raison d'un fort volume de nouvelles commandes en Europe, dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux, et dont la majeure partie des commandes a été attribuées en Allemagne et en France. En 2017, le volume annuel des commandes pour le marché pertinent et accessible<sup>(1)</sup> de Transport devrait augmenter par rapport à celui de 2016, conformément à la croissance annuelle prévue de l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) de 3,4 % au cours des cinq prochaines années.<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Le marché ferroviaire pertinent et accessible de Transport est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres ainsi que des segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

<sup>(2)</sup> Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021*, publiée en septembre 2016, qui s'appuie sur 60 pays représentant plus de 95 % du marché ferroviaire mondial.

En Europe, le niveau d'activité a augmenté considérablement au premier trimestre de 2017 par rapport à celui du trimestre correspondant de l'exercice 2016. Le marché a surtout été stimulé par des commandes dans les segments des trains de banlieue et des trains régionaux, des véhicules légers sur rail et des locomotives. Dans le segment des trains régionaux et des trains de banlieue et le segment des locomotives, des commandes de taille moyenne ont été passées surtout en Europe de l'Ouest, ainsi qu'une commande importante pour des trains de banlieue pour Paris, en France. Au cours des trimestres à venir en 2017, plusieurs commandes de taille moyenne devraient faire l'objet d'appels d'offres dans de nombreux segments en France, en Allemagne et au R.-U., y compris deux commandes importantes dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux et le segment des métros au R.-U. En Europe de l'Est, l'activité du marché a été stimulée par plusieurs commandes attribuées dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux et celui des véhicules légers sur rail en Pologne. Au cours des prochains trimestres, plusieurs appels d'offres sont prévus, comme l'appel d'offres dans le segment des véhicules légers sur rail, le plus important jamais lancé en Europe de l'Est pour la ville de Varsovie, en Pologne. La demande en Europe de l'Est devrait augmenter, particulièrement en Pologne, en République tchèque et en Hongrie, en raison du cadre financier européen pour la période de 2014 à 2020 qui définit le plan d'investissement de l'Union européenne.

Le marché nord-américain a reculé par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent en raison d'un contrat important accordé en 2016 dans le segment des métros à Chicago, aux É.-U. Au cours du premier trimestre de 2017, deux commandes de nouvelles voitures de métro et de maintenance de trains de banlieue ont été attribuées aux É.-U. Au cours des prochains trimestres, des occasions d'envergure sont prévues surtout dans le segment des métros à l'échelle de l'Amérique du Nord et dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux au Canada et aux É.-U. Une commande importante est prévue aux É.-U., dans le segment des locomotives, ainsi que plusieurs commandes de taille moyenne portant sur des véhicules légers sur rail. Pour la signalisation et les services, des projets de petite et moyenne taille devraient être attribués à l'échelle de l'Amérique du Nord.

En Asie-Pacifique, les volumes du marché ont diminué par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent en raison principalement de plusieurs commandes de systèmes de taille moyenne attribuées au cours du premier trimestre de 2016 en Thaïlande, aux Philippines et en Corée du Sud. Le volume du marché au cours du premier trimestre de 2017 a surtout été stimulé par des projets accordés dans le segment des métros en Malaisie, en Chine et au Vietnam ainsi que dans le segment des trains à très grande vitesse en Chine. En Australie, plusieurs contrats de petite taille ont été conclus dans les segments des services et de la signalisation ainsi qu'une commande portant sur des trains de banlieue additionnels. Au cours des prochains trimestres, des commandes de monorails devraient être attribuées en Chine et en Thaïlande ainsi que des commandes de métros en Inde et en Chine. Dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux, des contrats devraient se concrétiser en Inde et à Taïwan. Dans les segments de la signalisation et des services, des appels d'offres sont attendus en Australie, aux Philippines et en Thaïlande.

Dans la région Ailleurs dans le monde, le volume du marché a diminué par rapport à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent en raison d'un nombre moins important de commandes dans les segments de marché des services et des systèmes. La majeure partie du volume a été obtenue en Russie, dans les segments des métros et des locomotives, et une commande a aussi été obtenue en Égypte dans le segment des métros. Au cours des prochains trimestres, des investissements importants sont prévus en Argentine et en Israël dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux. Au Panama, une importante possibilité pour des systèmes de monorails est prévue. D'autres marchés de la région Ailleurs dans le monde montrent un potentiel de croissance en raison du besoin marqué en solutions de mobilité pour soutenir l'urbanisation rapide, particulièrement en Amérique du Sud.

# ANALYSE DES RÉSULTATS

## Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Revenus	1 923 \$	1 880 \$
<b>RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>177 \$</b>	139 \$
Amortissement	24	24
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>153</b>	115
Éléments spéciaux	19	92
<b>RAII</b>	<b>134 \$</b>	23 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	8,0 %	6,1 %
Marge RAII	7,0 %	1,2 %

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

### Revenus

Les revenus pour le trimestre clos le 31 mars 2017 ont augmenté de 43 millions \$ par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de 55 millions \$, les revenus ont augmenté de 98 millions \$, ou 5 %, pour le trimestre, par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent.

L'augmentation de 98 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités pour le matériel roulant en Amérique du Nord et en Europe, attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de trains pour des lignes intercity en Europe et à certains contrats de véhicules légers sur rail, de trains de banlieue et de trains régionaux en Amérique du Nord, en partie contrebalancé par quelques contrats de trains à très grande vitesse et de métros en voie d'achèvement en Europe (134 millions \$).

En partie contrebalancé par :

- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Asie-Pacifique, par suite de l'achèvement de certains contrats de propulsion et d'un contrat de train à très grande vitesse (32 millions \$).

### Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 mars 2017 représente des charges de restructuration de 19 millions \$ liées aux mesures visant les effectifs annoncées en 2016.

Les éléments spéciaux pour le trimestre clos le 31 mars 2016 représentaient :

- des charges de restructuration de 87 millions \$ liées aux optimisations d'effectifs annoncées en 2016; et
- une perte de change de 5 millions \$ liée à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille nécessaire pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.

## Marge RAI

La marge RAI pour le trimestre a augmenté de 5,8 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre a augmenté de 1,9 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- une augmentation de la marge tirée du matériel roulant surtout attribuable à une combinaison favorable de contrats et à l'incidence positive des initiatives de transformation;
- une augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées, stimulée en partie par une augmentation du volume; et
- une meilleure absorption de plus faibles charges de vente et d'administration, comprenant notamment l'incidence positive des initiatives de transformation.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de la marge tirée des systèmes.

## Commandes et carnet de commandes

### Carnet de commandes

		Aux
(en milliards de dollars)	31 mars 2017	31 décembre 2016
	<b>30,9 \$</b>	30,1 \$

L'augmentation de 0,8 milliard \$ du carnet de commandes est attribuable au montant de nouvelles commandes supérieur aux revenus (0,2 milliard \$) et au renforcement de certaines devises, surtout l'euro, le dollar australien, le rand sud-africain et la livre sterling en regard du dollar américain au 31 mars 2017 par rapport au 31 décembre 2016 (0,6 milliard \$).

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	<b>2,2 \$</b>	1,2 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	<b>1,1</b>	0,7

L'augmentation de 1,0 milliard \$ du volume de nouvelles commandes au premier trimestre de 2017 reflète plusieurs commandes dans différentes régions et différents segments de produits et inclut une incidence négative des taux de change de 76 millions \$. Nous avons maintenu une position de leader<sup>(1)</sup> dans notre marché du transport sur rail pertinent et accessible.<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> 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.

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

Les commandes importantes obtenues au cours du trimestre clos le 31 mars 2017 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	France	Conception et construction de voitures intermédiaires, conception des systèmes de climatisation et d'accès des passagers	299	Matériel roulant	395 \$ <sup>(1)</sup>
Zurich Public Transport (VBZ)	Suisse	Tramways <i>FLEXITY</i>	70	Matériel roulant	296 \$
Prasarana Malaysia Berhad	Malaisie	Véhicules <i>INNOVIA</i> Metro 300	108	Matériel roulant	266 \$ <sup>(2)</sup>
Deutsche Bahn AG (DB)	Allemagne	Locomotives <i>TRAXX</i> Voitures interurbaines à deux niveaux <i>TWINDEXX</i> Vario	25 124	Matériel roulant	s. o. <sup>(3)</sup>

En mars 2017, notre coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), dans laquelle nous détenons une participation de 50 %, s'est vu octroyer un contrat par China Railway Corp. (CRC) pour fournir 144 voitures de trains à grande vitesse CRH1A-A de nouvelle génération pour le réseau ferroviaire à grande vitesse en pleine évolution de ce pays. La valeur de ce contrat pour 18 rames de huit voitures s'élève à environ 284 millions \$. Les contrats de nos coentreprises ne font pas partie de notre carnet de commandes.

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

<sup>(2)</sup> Contrat signé conjointement avec le partenaire local HARTASUMA SDN BHD. La commande est évaluée à 388 millions \$ et seule notre participation est présentée ci-dessus.

<sup>(3)</sup> La valeur du contrat n'a pas été dévoilée.



# 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 853 millions € (916 millions \$) étaient en cours au 31 mars 2017 en vertu de ces facilités (820 millions € (864 millions \$) au 31 décembre 2016). Des créances clients de 248 millions € (264 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre clos le 31 mars 2017 (275 millions € (303 millions \$) au cours du trimestre clos le 31 mars 2016).

### *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 trimestre clos le 31 mars 2017. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2016 pour une description de ces arrangements, et à la Note 20, Engagements et éventualités, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

## RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes qui pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2016, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels nous faisons face.

Il n'y a pas eu de changement important dans ces risques et incertitudes durant le trimestre clos le 31 mars 2017, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 20, Engagements et éventualités, de nos états financiers consolidés intermédiaires.

Si l'un de ces risques, ou tout autre risque et toute autre incertitude que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non important, se produit réellement ou devient un risque important, nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels pourraient être considérablement touchés.

## NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

### Modifications futures de politiques comptables

#### *Instruments financiers*

En juillet 2014, l'IASB a terminé le projet en trois parties visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*, en publiant l'IFRS 9, *Instruments financiers*. L'IFRS 9, *Instruments financiers*, traite du classement et de l'évaluation des actifs et des passifs financiers, et introduit un modèle prospectif de dépréciation fondé sur les pertes attendues de même qu'une approche revue en profondeur de la comptabilité de couverture. Se reporter à la Note 2, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

L'IFRS 9 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Nous évaluons actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés. Nous ne croyons pas que la comptabilité de couverture entraînera des écarts importants pour nos secteurs aéronautiques. Dans le cas des contrats à long terme conclus par le secteur Transport, nous continuons d'analyser l'application de la comptabilité de couverture en vertu de la nouvelle norme. Notre analyse préliminaire n'a pas permis de déceler des écarts importants de comptabilisation ou d'évaluation dans le cadre du classement et de l'évaluation.

### **Comptabilisation des revenus**

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, et l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, ainsi que d'autres interprétations connexes. Se reporter à la Note 2, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

La norme s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Nous continuons d'évaluer l'incidence de la nouvelle norme sur nos états financiers consolidés.

La majorité des contrats de fabrication et de service à long terme de Transport actuellement comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux devraient répondre aux critères de comptabilisation progressive des revenus. Nous nous attendons à ce que notre méthode de comptabilisation des options des clients change, notamment en ce qui concerne le moment où il est tenu compte des options dans l'évaluation des revenus estimatifs à l'achèvement. Ce changement se traduira par le report de revenus et de marge et par une réduction des capitaux propres à la transition. Nous évaluons actuellement si la nouvelle norme entraînera le report de la comptabilisation des revenus pour certaines contreparties variables, comme l'indexation des prix et les pénalités estimatives.

Les revenus tirés de la vente d'avions neufs continueront d'être comptabilisés lorsque l'avion aura été livré.

Nous évaluons à l'heure actuelle si les commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement comportent une composante de financement importante.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. Lorsque la nouvelle norme sur les revenus sera adoptée, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients devront être établies selon cette même méthode. Nous évaluons s'il conviendrait que les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients soient évaluées en fonction de tous les coûts qui seront attribués à un contrat, conformément à l'approche actuellement utilisée pour les contrats à long terme. Ce changement de méthode comptable, s'il est adopté, ferait augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires et entraînerait une réduction des capitaux propres à la transition.

Bien que ces changements auront une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et de la marge et entraîneront une réduction des capitaux propres à la transition, il n'en découlera aucun changement touchant le traitement des flux de trésorerie et la trésorerie sera toujours perçue selon les modalités contractuelles.

Nous ferons le point sur notre évaluation au fur et à mesure de nos progrès au cours de l'exercice 2017.

### **Contrats de location**

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. Se reporter à la Note 2, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

L'IFRS 16 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2019. Nous évaluons actuellement l'incidence qu'aura l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés. Dans les cas où nous sommes le locataire, nous prévoyons que l'IFRS 16 entraînera la comptabilisation au bilan de la plupart de nos contrats de location qui sont considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela majorera le bilan par la comptabilisation d'un actif lié au droit d'utilisation et d'un passif à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs. La dotation aux amortissements de l'actif lié au droit d'utilisation et la charge d'intérêt de l'obligation locative remplaceront la charge liée aux contrats de location simple.

## 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 trimestre clos le 31 mars 2017 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

## TAUX DE CHANGE

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

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

	31 mars 2017	31 décembre 2016	Augmentation
Euro	1,0737	1,0541	2 %
Dollar canadien	0,7498	0,7430	1 %
Livre sterling	1,2459	1,2312	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 :

	31 mars 2017	31 mars 2016	Augmentation (Diminution)
Euro	1,0645	1,1014	(3) %
Dollar canadien	0,7557	0,7264	4 %
Livre sterling	1,2376	1,4315	(14) %

## PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2017				2016				2015
	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	
Revenus	3 576 \$	4 380 \$	3 736 \$	4 309 \$	3 914 \$	5 017 \$	4 138 \$	4 620 \$	
Résultat net	(31) \$	(259) \$	(94) \$	(490) \$	(138) \$	(677) \$	(4 888) \$	125 \$	
RPA (en dollars)									
De base et dilué	(0,02) \$	(0,12) \$	(0,04) \$	(0,24) \$	(0,07) \$	(0,31) \$	(2,20) \$	0,06 \$	
Résultat net ajusté <sup>(1)</sup>	2 \$	(141) \$	(10) \$	(83) \$	(34) \$	9 \$	2 \$	145 \$	
RPA ajusté (en dollars) <sup>(1)</sup>	0,00 \$	(0,07) \$	0,00 \$	(0,06) \$	(0,03) \$	0,00 \$	0,00 \$	0,06 \$	

<sup>(1)</sup> 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 9 mai 2017

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) <sup>(1)</sup>	3 592 000 000	313 900 550
Actions classe B (droits de vote limités) <sup>(2)</sup>	3 592 000 000	1 879 142 745 <sup>(3)</sup>
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

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

<sup>(2)</sup> Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A sous réserve de certaines conditions.

<sup>(3)</sup> Déduction faite de 53 533 118 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI.

## Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR, aux UAD et aux UAI au 31 mars 2017

Bons de souscription émis et en cours	205 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	97 258 265
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	63 508 513
Actions classe B à droits de vote limité détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	53 533 118

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

Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2017	28 juillet 2017
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2017	2 novembre 2017
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2017	15 février 2018
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2018	26 avril 2018

## 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](mailto:investisseurs@bombardier.com)

## 10 mai 2017

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

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

*Bombardier, Challenger, 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, Q400, TRAXX et TWINDEXX* 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, 493 kg de déchets, 1 620 kg d'émissions de CO<sub>2</sub> (équivalant à 10 838 kilomètres parcourus) et 40 227 litres d'eau.

An English edition is available upon request to the Investor Relations Department, or on the Corporation's dedicated investor relations website at [ir.bombardier.com](http://ir.bombardier.com).

# ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2017

(Non audités)

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

<b>États financiers consolidés intermédiaires</b>	<b>37</b>
<b>Notes aux états financiers consolidés intermédiaires</b>	<b>43</b>
1. MODE DE PRÉSENTATION	43
2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	44
3. INFORMATION SECTORIELLE	46
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	48
5. AUTRES CHARGES (REVENUS)	49
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	49
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	50
8. RÉSULTAT PAR ACTION	51
9. INSTRUMENTS FINANCIERS	52
10. STOCKS	53
11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	54
12. AUTRES ACTIFS	54
13. PROVISIONS	55
14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	56
15. AUTRES PASSIFS	56
16. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	57
17. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	57
18. FACILITÉS DE CRÉDIT	58
19. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	58
20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	62

Le tableau suivant dresse une liste des abréviations utilisées dans les états financiers consolidés.

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	MES	Mise en service
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	R et D	Recherche et développement
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
DAV	Disponibles à la vente	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
DFT	Détenus à des fins de transaction	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
ECC	Écart de conversion cumulé	SCACS	Société en commandite Avions C Series
IAS	Normes comptables internationales	UAD	Unités d'actions différées
IASB	International Accounting Standards Board	UAI	Unités d'actions incessibles
IFRS	Normes internationales d'information financière	UAR	Unités d'actions liées au rendement

**BOMBARDIER INC.**  
**ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les 31 mars	
		2017	2016
Revenus		<b>3 576 \$</b>	3 914 \$
Coût des ventes	10	<b>3 167</b>	3 488
<b>Marge brute</b>		<b>409</b>	426
Charges de vente et d'administration		<b>260</b>	264
R et D	4	<b>44</b>	60
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		<b>(32)</b>	(14)
Autres charges (revenus)	5	<b>9</b>	(14)
Éléments spéciaux	6	<b>23</b>	74
<b>RAII</b>		<b>105</b>	56
Charges de financement	7	<b>154</b>	170
Revenus de financement	7	<b>(25)</b>	(10)
<b>RAI</b>		<b>(24)</b>	(104)
Impôts sur le résultat		<b>7</b>	34
<b>Résultat net</b>		<b>(31) \$</b>	(138) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		<b>(28) \$</b>	(161) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		<b>(3)</b>	23
		<b>(31) \$</b>	(138) \$
<b>RPA (en dollars)</b>	8		
De base et dilué		<b>(0,02) \$</b>	(0,07) \$

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

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

Trimestres clos  
les 31 mars

	2017	2016
<b>Résultat net</b>	<b>(31) \$</b>	<b>(138) \$</b>
<b>AERG</b>		
<b>Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net</b>		
<b>Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie</b>		
Incidence des fluctuations de taux de change	(4)	(6)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	(7)	130
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	60	109
Impôts sur le résultat	(12)	(56)
	<b>37</b>	<b>177</b>
<b>Actifs financiers DAV</b>		
Gain net non réalisé	2	4
<b>ECC</b>		
Placements nets dans les établissements à l'étranger	33	(75)
<b>Éléments jamais reclassés en résultat net</b>		
<b>Avantages de retraite</b>		
Réévaluation des régimes à prestations définies	(61)	(609)
Impôts sur le résultat	(1)	6
	<b>(62)</b>	<b>(603)</b>
<b>Total des AERG</b>	<b>10</b>	<b>(497)</b>
<b>Total du résultat global</b>	<b>(21) \$</b>	<b>(635) \$</b>
Attribuable aux		
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(41) \$	(659) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	20	24
	<b>(21) \$</b>	<b>(635) \$</b>

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

**BOMBARDIER INC.**  
**ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS**

(Non audités)

Aux

(en millions de dollars américains)

	Notes	31 mars 2017	31 décembre 2016	1 <sup>er</sup> janvier 2016
<b>Actifs</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 887 \$	3 384 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 193	1 291	1 473
Stocks	10	6 471	5 844	6 978
Autres actifs financiers	11	314	336	450
Autres actifs	12	471	441	484
<b>Actifs courants</b>		<b>11 336</b>	<b>11 296</b>	<b>12 105</b>
Immobilisations corporelles		1 960	1 949	2 061
Outils des programmes aéronautiques		5 373	5 174	3 975
Goodwill		1 887	1 855	1 978
Impôts sur le résultat différés		704	705	761
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		368	332	356
Autres actifs financiers	11	919	915	870
Autres actifs	12	565	600	797
<b>Actifs non courants</b>		<b>11 776</b>	<b>11 530</b>	<b>10 798</b>
		<b>23 112 \$</b>	<b>22 826 \$</b>	<b>22 903 \$</b>
<b>Passifs</b>				
Fournisseurs et autres créditeurs		3 581 \$	3 239 \$	4 040 \$
Provisions	13	737	822	1 108
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		1 376	1 539	1 408
Avances sur programmes aéronautiques		1 560	1 550	2 002
Autres passifs financiers	14	672	608	991
Autres passifs	15	2 152	2 175	2 274
<b>Passifs courants</b>		<b>10 078</b>	<b>9 933</b>	<b>11 823</b>
Provisions	13	1 430	1 444	918
Avances sur programmes aéronautiques		1 563	1 535	1 534
Dette à long terme		8 733	8 738	8 908
Avantages de retraite		2 738	2 647	2 159
Autres passifs financiers	14	1 075	999	619
Autres passifs	15	1 050	1 019	996
<b>Passifs non courants</b>		<b>16 589</b>	<b>16 382</b>	<b>15 134</b>
		<b>26 667</b>	<b>26 315</b>	<b>26 957</b>
<b>Capitaux propres (déficit)</b>				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(5 361)	(5 243)	(4 067)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		1 806	1 754	13
		<b>(3 555)</b>	<b>(3 489)</b>	<b>(4 054)</b>
		<b>23 112 \$</b>	<b>22 826 \$</b>	<b>22 903 \$</b>
Engagements et éventualités	20			

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 (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
<b>Au 31 décembre 2016</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 152 \$</b>	<b>73 \$</b>	<b>(4 905) \$</b>	<b>(2 772) \$</b>	<b>128 \$</b>	<b>6 \$</b>	<b>(123) \$</b>	<b>(149) \$</b>	<b>(5 243) \$</b>	<b>1 754 \$</b>	<b>(3 489) \$</b>
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(28)	—	—	—	—	—	(28)	(3)	(31)
AERG	—	—	—	—	(59)	—	2	37	7	(13)	23	10
	—	—	—	(28)	(59)	—	2	37	7	(41)	20	(21)
Dividendes	—	—	—	(6)	—	—	—	—	—	(6)	—	(6)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(48)	(48)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9	—	9
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(80)	—	—	—	—	—	(80)	80	—
<b>Au 31 mars 2017</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 152 \$</b>	<b>73 \$</b>	<b>(5 019) \$</b>	<b>(2 831) \$</b>	<b>137 \$</b>	<b>8 \$</b>	<b>(86) \$</b>	<b>(142) \$</b>	<b>(5 361) \$</b>	<b>1 806 \$</b>	<b>(3 555) \$</b>
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2016</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 195 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>(4 219) \$</b>	<b>(2 080) \$</b>	<b>106 \$</b>	<b>7 \$</b>	<b>(375) \$</b>	<b>(48) \$</b>	<b>(4 067) \$</b>	<b>13 \$</b>	<b>(4 054) \$</b>
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(161)	—	—	—	—	—	(161)	23	(138)
AERG	—	—	—	—	(603)	—	4	177	(76)	(498)	1	(497)
	—	—	—	(161)	(603)	—	4	177	(76)	(659)	24	(635)
Émission de bons de souscription	—	—	10	—	—	—	—	—	—	10	—	10
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle <sup>(1)</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 281	1 281
Dividendes	—	—	—	(5)	—	—	—	—	—	(5)	—	(5)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(42)	(42)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	3
<b>Au 31 mars 2016</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 195 \$</b>	<b>10 \$</b>	<b>(4 385) \$</b>	<b>(2 683) \$</b>	<b>109 \$</b>	<b>11 \$</b>	<b>(198) \$</b>	<b>(124) \$</b>	<b>(4 718) \$</b>	<b>1 276 \$</b>	<b>(3 442) \$</b>

<sup>(1)</sup> Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse le 11 février 2016 dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport.

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)

		<b>Trimestres clos les 31 mars</b>	
	Notes	<b>2017</b>	2016
<b>Activités opérationnelles</b>			
Résultat net		<b>(31) \$</b>	(138) \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement		<b>78</b>	89
Impôts sur le résultat différés		<b>(3)</b>	(4)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	5	<b>(2)</b>	(7)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		<b>(32)</b>	(14)
Charge à base d'actions	16	<b>9</b>	3
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		<b>2</b>	46
Variation nette des soldes hors caisse	17	<b>(338)</b>	(431)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>		<b>(317)</b>	(456)
<b>Activités d'investissement</b>			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		<b>(281)</b>	(308)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		<b>5</b>	14
Autres		<b>28</b>	(3)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>(248)</b>	(297)
<b>Activités de financement</b>			
Remboursement de dette à long terme		<b>(9)</b>	(8)
Variation nette des emprunts à court terme	14	<b>107</b>	—
Dividendes versés <sup>(1)</sup>		<b>(4)</b>	(4)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle, nette des coûts de transaction <sup>(2)</sup>		<b>—</b>	1 466
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		<b>(48)</b>	(42)
Autres		<b>10</b>	(11)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>56</b>	1 401
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		<b>12</b>	(9)
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>(497)</b>	639
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période</b>		<b>3 384</b>	2 720
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>		<b>2 887 \$</b>	3 359 \$
<b>Information supplémentaire<sup>(3)(4)</sup></b>			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		<b>136 \$</b>	175 \$
Impôts sur le résultat		<b>13 \$</b>	35 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		<b>6 \$</b>	5 \$
Impôts sur le résultat		<b>2 \$</b>	2 \$

<sup>(1)</sup> Relatif aux actions privilégiées.

<sup>(2)</sup> Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport, lesquelles constituent des instruments hybrides.

<sup>(3)</sup> 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.

<sup>(4)</sup> Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements dans des titres, aux prêts et aux créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, et la tranche d'intérêts liée au règlement d'un swap de taux d'intérêt, le cas échéant.

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

# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le trimestre clos le 31 mars 2017

(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 » ou « nos » ou « nous ») 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 composantes importantes de structures d'avions et du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. La Société exerce ses activités dans quatre secteurs d'activité distincts : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport.

Les 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 2016.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2017 a été autorisée par le conseil d'administration le 10 mai 2017.

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		
	31 mars 2017	31 décembre 2016	1 <sup>er</sup> janvier 2016
Euro	1,0737	1,0541	1,0887
Dollar canadien	0,7498	0,7430	0,7202
Livre sterling	1,2459	1,2312	1,4833

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les	
	31 mars 2017	31 mars 2016
Euro	1,0645	1,1014
Dollar canadien	0,7557	0,7264
Livre sterling	1,2376	1,4315

## 2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

### **Instruments financiers**

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

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

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

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

L'IFRS 9 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2018. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés. La Société ne croit pas que la comptabilité de couverture entraînera des écarts importants pour les secteurs aéronautiques. Dans le cas des contrats à long terme conclus par le secteur Transport, la Société continue d'analyser l'application de la comptabilité de couverture en vertu de la nouvelle norme. L'analyse préliminaire de la Société n'a pas permis de déceler des écarts importants de comptabilisation ou d'évaluation dans le cadre du classement et de l'évaluation.

### **Comptabilisation des revenus**

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, et l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, ainsi que d'autres interprétations connexes. Selon le principe de base de l'IFRS 15, une entité doit comptabiliser ses revenus afin de refléter le transfert des biens ou services promis aux clients pour un montant correspondant à la contrepartie que l'entité s'attend à recevoir en échange de ces biens ou services. Les revenus sont comptabilisés lorsque, ou à mesure que, le client obtient le contrôle des biens ou services.

La norme s'appliquera à la Société à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, et, par conséquent, l'IFRS 15 sera adoptée au premier trimestre de 2018. La Société retraitera alors ses résultats de 2017, avec un ajustement aux capitaux propres d'ouverture du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

La Société continue d'évaluer l'incidence de la nouvelle norme sur ses résultats financiers consolidés.

La majorité des contrats de fabrication et de service à long terme de Transport actuellement comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux devraient répondre aux critères de comptabilisation progressive des revenus. La Société s'attend à ce que sa méthode de comptabilisation des options des clients change, notamment en ce qui concerne le moment où il est tenu compte des options dans l'évaluation des revenus estimatifs à l'achèvement. Ce changement se traduira par le report de revenus et de marge et par une réduction des capitaux propres à la transition. La Société évalue actuellement si la nouvelle norme entraînera le report de la comptabilisation des revenus pour certaines contreparties variables, comme l'indexation des prix et les pénalités estimatives.

Les revenus tirés de la vente d'avions neufs continueront d'être comptabilisés lorsque l'avion aura été livré.

La Société évalue à l'heure actuelle si les commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement comportent une composante de financement importante.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. Lorsque la nouvelle norme sur les revenus sera adoptée, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients devront être établies selon cette même méthode. La Société évalue s'il conviendrait que les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients soient évaluées en fonction de tous les coûts qui seront attribués à un contrat, conformément à l'approche actuellement utilisée pour les contrats à long terme. Ce changement de méthode comptable, s'il est adopté, ferait augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires et entraînerait une réduction des capitaux propres à la transition.

Bien que ces changements auront une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et de la marge et entraîneront une réduction des capitaux propres à la transition, aucun changement touchant le traitement des flux de trésorerie ne sera apporté et la trésorerie sera toujours perçue selon les modalités contractuelles.

La Société fera le point sur son évaluation au fur et à mesure de ses progrès au cours de l'exercice 2017.

### **Contrats de location**

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. L'IFRS 16 présente les principes pour comptabiliser, évaluer et présenter les contrats de location et fournir des informations à leur sujet, pour les deux parties au contrat, soit le client (preneur) et le fournisseur (bailleur). L'IFRS 16 élimine le classement en contrats de location simple ou contrats de location-financement et introduit un modèle unique de comptabilisation par le preneur. L'IFRS 16 reconduit pratiquement toutes les exigences comptables pour le bailleur. Par conséquent, le bailleur continue d'appliquer le classement en contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

L'IFRS 16 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2019. La Société évalue actuellement l'incidence qu'aura l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés. Dans les cas où la Société est le locataire, la Société prévoit que l'IFRS 16 entraînera la comptabilisation au bilan de la plupart de ses contrats de location qui sont considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela majorera le bilan par la comptabilisation d'un actif lié au droit d'utilisation et d'un passif à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs. La dotation aux amortissements de l'actif lié au droit d'utilisation et la charge d'intérêt de l'obligation locative remplaceront la charge liée aux contrats de location simple.

### 3. INFORMATION SECTORIELLE

La Société est composée de quatre secteurs isolables : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport. Chaque secteur isolable offre des produits et services différents et exige des technologies et stratégies de marketing différentes, dans la plupart des cas.

#### ***Avions d'affaires***

Leader mondial en matière de conception, fabrication et service après-vente de trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands.

#### ***Avions commerciaux***

Avions commerciaux conçoit et fabrique des avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 60 à 150 sièges, y compris les biturbopropulseurs *Q400*, la gamme de biréacteurs régionaux *CRJ Series* ainsi que les biréacteurs de grande ligne *C Series* entièrement nouveaux. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges.

#### ***Aérostructures et Services d'ingénierie***

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

#### ***Transport***

Transport offre la gamme la plus complète de produits et services de l'industrie du rail et couvre tout l'éventail des solutions ferroviaires, allant des trains complets aux sous-systèmes, en passant par des services, de l'intégration de systèmes, de la signalisation et des solutions de mobilité électrique.

#### ***Siège social et élimination***

Siège social et élimination comprend les dépenses du siège social qui ne sont pas allouées aux secteurs, l'élimination du bénéfice sur les transactions intersociétés ainsi que d'autres ajustements.

L'information sectorielle est préparée en utilisant les mêmes politiques comptables que celles décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2016.

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

Trimestre clos le 31 mars 2017						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
<b>Résultats opérationnels</b>						
Revenus externes	1 922 \$	1 007 \$	539 \$	107 \$	1 \$	3 576 \$
Revenus intersectoriels	1	—	1	281	(283)	—
Total des revenus	1 923	1 007	540	388	(282)	3 576
<b>RAI avant éléments spéciaux</b>	153	77	(55)	29	(76)	128
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	19	3	1	—	—	23
<b>RAI</b>	134 \$	74 \$	(56) \$	29 \$	(76) \$	105
Charges de financement						154
Revenus de financement						(25)
<b>RAI</b>						(24)
Impôts sur le résultat						7
<b>Résultat net</b>						(31) \$
<b>Autres informations</b>						
R et D <sup>(2)</sup>	19 \$	11 \$	9 \$	1 \$	4 \$	44 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(3)</sup>	6 \$	208 \$	75 \$	8 \$	(21) \$	276 \$
Amortissement	24 \$	20 \$	18 \$	16 \$	— \$	78 \$

Trimestre clos le 31 mars 2016						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
<b>Résultats opérationnels</b>						
Revenus externes	1 879 \$	1 303 \$	616 \$	115 \$	1 \$	3 914 \$
Revenus intersectoriels	1	—	—	353	(354)	—
Total des revenus	1 880	1 303	616	468	(353)	3 914
<b>RAI avant éléments spéciaux</b>	115	87	(66)	35	(41)	130
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	92	5	—	20	(43)	74
<b>RAI</b>	23 \$	82 \$	(66) \$	15 \$	2 \$	56
Charges de financement						170
Revenus de financement						(10)
<b>RAI</b>						(104)
Impôts sur le résultat						34
<b>Résultat net</b>						(138) \$
<b>Autres informations</b>						
R et D <sup>(2)</sup>	23 \$	26 \$	6 \$	2 \$	3 \$	60 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(3)</sup>	23 \$	153 \$	113 \$	4 \$	1 \$	294 \$
Amortissement	24 \$	25 \$	26 \$	14 \$	— \$	89 \$

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

<sup>(2)</sup> Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement, pour plus de détails.

<sup>(3)</sup> D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

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

	31 mars 2017	31 décembre 2016	1er janvier 2016
<b>Actifs</b>			
Total des actifs	23 112 \$	22 826 \$	22 903 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 887	3 384	2 720
Impôts sur le résultat à recevoir <sup>(1)</sup>	85	41	56
Impôts sur le résultat différés	704	705	761
<b>Actifs sectoriels</b>	<b>19 436</b>	<b>18 696</b>	<b>19 366</b>
<b>Passifs</b>			
Total des passifs	26 667	26 315	26 957
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer <sup>(2)</sup>	146	141	154
Impôts sur le résultat à payer <sup>(3)</sup>	270	222	224
Dettes à long terme <sup>(4)</sup>	8 761	8 769	8 979
<b>Passifs sectoriels</b>	<b>17 490 \$</b>	<b>17 183 \$</b>	<b>17 600 \$</b>
<b>Actifs nets sectoriels</b>			
Transport	158 \$	(33) \$	354 \$
Avions d'affaires	1 625 \$	1 448 \$	395 \$
Avions commerciaux	466 \$	434 \$	467 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	172 \$	142 \$	434 \$
Siège social et élimination	(475) \$	(478) \$	116 \$

<sup>(1)</sup> Inclus dans les autres actifs.

<sup>(2)</sup> Inclus dans les fournisseurs et autres créiteurs.

<sup>(3)</sup> Inclus dans les autres passifs.

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

#### 4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Coûts de R et D	243 \$	287 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(216)	(258)
	27	29
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	17	31
	44 \$	60 \$



## 5. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Modifications des estimations et de la juste valeur <sup>(1)</sup>	10 \$	(8) \$
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) <sup>(2)</sup>	1	1
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	(2)	(7)
	<b>9 \$</b>	<b>(14) \$</b>

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

## 6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Charges de restructuration <sup>(1)</sup>	23 \$	112 \$
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport <sup>(2)</sup>	—	(38)
Coûts de transaction <sup>(3)</sup>	—	8
Incidences fiscales des éléments spéciaux	(1)	(10)
	<b>22 \$</b>	<b>72 \$</b>
<b>Présentés dans</b>		
Éléments spéciaux dans le RAII	23 \$	74 \$
Charges de financement – Coûts de transaction	—	8
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux	(1)	(10)
	<b>22 \$</b>	<b>72 \$</b>

<sup>(1)</sup> Représente des indemnités de départ de 23 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées en 2016 pour le trimestre clos le 31 mars 2017. Pour le trimestre clos le 31 mars 2016, représente des charges de restructuration de 125 millions \$ et un gain de compression de 13 millions \$ ayant trait aux optimisations d'effectifs annoncées en 2016.

<sup>(2)</sup> Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille nécessaire pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.

<sup>(3)</sup> Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco.

## 7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
<b>Charges de financement</b>		
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	19 \$	17 \$
Désactualisation d'autres passifs financiers	13	14
Variation des taux d'actualisation des provisions	5	9
Désactualisation des provisions	5	3
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	4	5
Perte nette sur certains instruments financiers <sup>(1)</sup>	—	6
Coûts de transaction <sup>(2)</sup>	—	8
Autres	13	14
	<b>59</b>	<b>76</b>
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	95	94
	<b>154 \$</b>	<b>170 \$</b>
<b>Revenus de financement</b>		
Gain net sur certains instruments financiers <sup>(1)</sup>	(13) \$	— \$
Autres	(2)	(4)
	<b>(15)</b>	<b>(4)</b>
Revenu tiré des placements dans des titres	(5)	—
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(3)	(4)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(2)	(2)
	<b>(10)</b>	<b>(6)</b>
	<b>(25) \$</b>	<b>(10) \$</b>

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 38 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2017, selon un taux moyen de capitalisation de 5,95 % (26 millions \$, selon un taux moyen de 5,08 % pour le trimestre clos le 31 mars 2016). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

## 8. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)		
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(28) \$	(161) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(6)	(5)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(34) \$	(166) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 194 840	2 221 787
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI, des bons de souscription et de l'option de conversion	—	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 194 840	2 221 787
<b>RPA (en dollars)</b>		
De base et dilué	(0,02) \$	(0,07) \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 353 224 055 pour le trimestre clos le 31 mars 2017 (159 424 103 pour le trimestre clos le 31 mars 2016), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse, car le droit à un rendement minimum était supérieur à la quote-part de la Caisse du résultat net de BT Holdco après conversion en supposant que Transport n'atteigne pas ses cibles de performance. L'obligation de la Société de financer la SCACS au moyen de l'émission d'unités supplémentaires n'a pas d'effet dilutif étant donné que le prix de souscription se rapproche de la juste valeur des capitaux propres devant être acquis.

## 9. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net					Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV	Coût amorti <sup>(1)</sup>	DDRC		
<b>31 mars 2017</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 887 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 887 \$	2 887 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 193	—	1 193	1 193
Autres actifs financiers	138	225	348	312	210	1 233	1 257
	<b>3 025 \$</b>	<b>225 \$</b>	<b>348 \$</b>	<b>1 505 \$</b>	<b>210 \$</b>	<b>5 313 \$</b>	<b>5 337 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 575 \$	— \$	3 581 \$	3 581 \$
Dette à long terme <sup>(2)</sup>	—	—	s. o.	8 761	—	8 761	8 856
Autres passifs financiers	204	133	s. o.	1 052	330	1 719	1 694
	<b>204 \$</b>	<b>139 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>13 388 \$</b>	<b>330 \$</b>	<b>14 061 \$</b>	<b>14 131 \$</b>
<b>31 décembre 2016</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 384 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 291	—	1 291	1 291
Autres actifs financiers	144	227	374	310	196	1 251	1 272
	<b>3 528 \$</b>	<b>227 \$</b>	<b>374 \$</b>	<b>1 601 \$</b>	<b>196 \$</b>	<b>5 926 \$</b>	<b>5 947 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 233 \$	— \$	3 239 \$	3 239 \$
Dette à long terme <sup>(2)</sup>	—	—	s. o.	8 769	—	8 769	8 624
Autres passifs financiers	259	141	s. o.	808	368	1 576	1 616
	<b>259 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>12 810 \$</b>	<b>368 \$</b>	<b>13 584 \$</b>	<b>13 479 \$</b>
<b>1<sup>er</sup> janvier 2016</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 720 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 473	—	1 473	1 473
Autres actifs financiers	13	230	348	380	349	1 320	1 326
	<b>2 733 \$</b>	<b>230 \$</b>	<b>348 \$</b>	<b>1 853 \$</b>	<b>349 \$</b>	<b>5 513 \$</b>	<b>5 519 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	1 \$	s. o.	4 039 \$	— \$	4 040 \$	4 040 \$
Dette à long terme <sup>(2)</sup>	—	—	s. o.	8 979	—	8 979	6 767
Autres passifs financiers	41	135	s. o.	702	661	1 539	1 426
	<b>41 \$</b>	<b>136 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>13 720 \$</b>	<b>661 \$</b>	<b>14 558 \$</b>	<b>12 233 \$</b>

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

<sup>(2)</sup> Comprend la tranche courante de la dette à long terme.

s. o. : sans objet

## 10. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 mars 2017	31 décembre 2016	1 <sup>er</sup> janvier 2016
Programmes aéronautiques	3 345 \$	3 187 \$	4 215 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 475	6 995	7 064
Moins : avances et facturations progressives	(5 710)	(5 457)	(5 490)
	1 765	1 538	1 574
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	447	221	223
Moins : avances et facturations progressives	(69)	(6)	(17)
	378	215	206
Produits finis <sup>(1)</sup>	983	904	983
	6 471 \$	5 844 \$	6 978 \$

<sup>(1)</sup> Les produits finis comprennent 2 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 14 avions d'occasion, totalisant 104 millions \$ au 31 mars 2017 (1 avion neuf et 12 avions d'occasion, totalisant 67 millions \$ au 31 décembre 2016 et 4 avions neufs et 54 avions d'occasion, totalisant 279 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2016).

Au 31 mars 2017, les produits finis comprenaient 32 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (19 millions \$ au 31 décembre 2016 et 81 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2016). 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 2946 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2017 (3323 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2016). Ces montants comprennent une moins-value de 79 millions \$ et une reprise de moins-value de 8 millions \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2017 (29 millions \$ et néant pour le trimestre clos le 31 mars 2016).

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des paiements consentis par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des stocks liés aux contrats à long terme (contrats de production) et s'élevaient à 535 millions € (575 millions \$) au 31 mars 2017 (471 millions € (496 millions \$) au 31 décembre 2016 et 334 millions € (364 millions \$) au 1<sup>er</sup> janvier 2016). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme connexes.

## 11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2017	31 décembre 2016	1 <sup>er</sup> janvier 2016
Placements dans des titres <sup>(1)(2)</sup>	351 \$	380 \$	359 \$
Instruments financiers dérivés	348	340	362
Créances sur contrats à long terme	235	231	298
Placements dans des structures de financement <sup>(1)</sup>	211	211	197
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions <sup>(1)</sup>	62	64	81
Encaisse affectée	11	10	11
Autres	15	15	12
	<b>1 233 \$</b>	<b>1 251 \$</b>	<b>1 320 \$</b>
Dont la tranche courante	314 \$	336 \$	450 \$
Dont la tranche non courante	919	915	870
	<b>1 233 \$</b>	<b>1 251 \$</b>	<b>1 320 \$</b>

<sup>(1)</sup> Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 3 millions \$ de placements dans des titres et 46 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 mars 2017 (respectivement 2 millions \$, 6 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2016 et respectivement 2 millions \$, 11 millions \$ et 46 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2016).

<sup>(2)</sup> Comprennent 51 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 31 mars 2017 (78 millions \$ au 31 décembre 2016 et 80 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2016).

## 12. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2017	31 décembre 2016	1 <sup>er</sup> janvier 2016
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	296 \$	300 \$	341 \$
Taxe de vente et autres taxes	206	238	244
Charges payées d'avance	149	145	174
Avantages de retraite	119	124	251
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	107	112	114
Impôts sur le résultat à recevoir	85	41	56
Charges de financement différées	41	51	72
Autres	33	30	29
	<b>1 036 \$</b>	<b>1 041 \$</b>	<b>1 281 \$</b>
Dont la tranche courante	471 \$	441 \$	484 \$
Dont la tranche non courante	565	600	797
	<b>1 036 \$</b>	<b>1 041 \$</b>	<b>1 281 \$</b>

### 13. PROVISIONS

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

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres <sup>(1)</sup>	Total
Solde au 31 décembre 2016	670 \$	562 \$	111 \$	923 \$	2 266 \$
Additions	53	4	24 <sup>(2)</sup>	28	109
Utilisation	(44)	—	(42)	(115)	(201)
Reprises	(14)	(13)	(2)	(1)	(30)
Charge de désactualisation	—	2	—	3	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	—	—	5	5
Incidence des fluctuations de taux de change	9	—	3	1	13
<b>Solde au 31 mars 2017</b>	<b>674 \$</b>	<b>555 \$</b>	<b>94 \$</b>	<b>844 \$</b>	<b>2 167 \$</b>
Dont la tranche courante	522 \$	62 \$	89 \$	64 \$	737 \$
Dont la tranche non courante	152	493	5	780	1 430
	<b>674 \$</b>	<b>555 \$</b>	<b>94 \$</b>	<b>844 \$</b>	<b>2 167 \$</b>

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres <sup>(1)</sup>	Total
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2016	725 \$	670 \$	66 \$	565 \$	2 026 \$
Additions	53	—	126 <sup>(2)</sup>	10	189
Utilisation	(51)	(3)	(15)	(1)	(70)
Reprises	(10)	(22)	(2)	(56)	(90)
Charge de désactualisation	—	3	—	—	3
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	8	—	—	9
Incidence des fluctuations de taux de change	15	—	2	1	18
<b>Solde au 31 mars 2016</b>	<b>733 \$</b>	<b>656 \$</b>	<b>177 \$</b>	<b>519 \$</b>	<b>2 085 \$</b>
Dont la tranche courante	573 \$	76 \$	176 \$	335 \$	1 160 \$
Dont la tranche non courante	160	580	1	184	925
	<b>733 \$</b>	<b>656 \$</b>	<b>177 \$</b>	<b>519 \$</b>	<b>2 085 \$</b>

<sup>(1)</sup> Comprennent surtout les provisions pour contrats déficitaires, les réclamations et les litiges.

<sup>(2)</sup> Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les additions liées aux charges de restructuration.

## 14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 mars 2017	31 décembre 2016	1 <sup>er</sup> janvier 2016
Instruments financiers dérivés	534 \$	627 \$	702 \$
Avances gouvernementales remboursables	469	395	411
Coûts non récurrents des fournisseurs	358	351	20
Incentifs à la location	133	141	135
Emprunts à court terme <sup>(1)</sup>	107	—	—
Obligations au titre des transactions de cession-bail	38	25	133
Tranche courante de la dette à long terme	28	31	71
Autres	80	37	138
	<b>1 747 \$</b>	<b>1 607 \$</b>	<b>1 610 \$</b>
Dont la tranche courante	672 \$	608 \$	991 \$
Dont la tranche non courante	1 075	999	619
	<b>1 747 \$</b>	<b>1 607 \$</b>	<b>1 610 \$</b>

<sup>(1)</sup> A trait aux montants prélevés en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (687 millions \$). Voir également la Note 18 – Facilités de crédit.

## 15. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 mars 2017	31 décembre 2016	1 <sup>er</sup> janvier 2016
Avantages du personnel	714 \$	652 \$	647 \$
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	649	650	606
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	609	579	606
Revenus différés	446	422	397
Impôts sur le résultat à payer	270	222	224
Autres taxes à payer	69	163	212
Autres	445	506	578
	<b>3 202 \$</b>	<b>3 194 \$</b>	<b>3 270 \$</b>
Dont la tranche courante	2 152 \$	2 175 \$	2 274 \$
Dont la tranche non courante	1 050	1 019	996
	<b>3 202 \$</b>	<b>3 194 \$</b>	<b>3 270 \$</b>



## 16. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

### Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

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

	Trimestres clos les 31 mars					
	2017			2016		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	39 324 712	2 677 843	22 058 924	15 627 217	4 883 829	22 332 682
Attribuées	637 022	—	—	—	—	588 466
Exercées	—	—	—	—	(87 003)	—
Annulées	(840 383)	—	(349 605)	(327 966)	(142 207)	(429 125)
Solde à la fin de la période	39 121 351	2 677 843 <sup>(1)</sup>	21 709 319	15 299 251	4 654 619 <sup>(1)</sup>	22 492 023

<sup>(1)</sup> Sur lesquels les droits de 1 260 639 UAD étaient acquis au 31 mars 2017 (1 524 697 au 31 mars 2016).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à 6 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2017 (2 millions \$ au cours du trimestre clos le 31 mars 2016).

### Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Solde au début de la période	97 039 186	74 347 206
Attribuées	1 356 607	1 067 207
Annulées	(1 006 798)	(612 487)
Échues	(130 730)	—
Solde à la fin de la période	97 258 265	74 801 926

Une charge de rémunération de 3 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 31 mars 2017 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (1 million \$ pour le trimestre clos le 31 mars 2016).

## 17. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 31 mars	
	2017	2016
Créances clients et autres débiteurs	118 \$	220 \$
Stocks	(582)	(119)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	56	(11)
Autres actifs	5	61
Fournisseurs et autres créditeurs	309	(283)
Provisions	(111)	41
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	(190)	27
Avances sur programmes aéronautiques	38	(149)
Passif lié aux avantages de retraite	13	(93)
Autres passifs	6	(125)
	(338) \$	(431) \$

## 18. FACILITÉS DE CRÉDIT

En mars 2017, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3310 millions € (3554 millions \$) et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2020 et juin 2020. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 658 millions € (706 millions \$) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, ont aussi été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2020 et juin 2020.

De plus, en mars 2017, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € (706 millions \$) de Transport a été ramenée à 640 millions € (687 millions \$). Le solde des emprunts à court terme en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (687 millions \$) s'élevait à 100 millions € (107 millions \$) au 31 mars 2017 (néant au 31 décembre 2016 et au 1<sup>er</sup> janvier 2016).

Depuis mars 2017, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, se situe entre 750 millions \$ et 850 millions \$, selon le niveau du ratio du RAIIA sur les charges fixes, calculé en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport). De plus, les clauses financières restrictives de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres, un ratio maximum de la dette sur le RAIIA ainsi qu'un niveau minimum de liquidités de 600 millions € (644 millions \$) à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

En mai 2017, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3310 millions € (3554 millions \$) a été accru, pour passer à 3530 millions € (3790 millions \$).

## 19. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

## **Méthodes et hypothèses**

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

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

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

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

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

La Société utilise des modèles d'établissement de prix et des modèles fondés sur les flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur des dérivés incorporés selon des données du marché applicables.

La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques pour estimer la juste valeur de l'option de conversion incorporée aux actions convertibles de BT Holdco. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la différence de valeur entre : le cumul de la préférence en matière de liquidation des actions convertibles d'après le droit à un rendement minimum, et la juste valeur des actions ordinaires, en supposant leur conversion. Cette valeur dépend de l'atteinte par le secteur Transport des mesures incitatives liées à la performance convenues avec la Caisse, du moment d'exercice des droits de conversion et du taux de conversion applicable. Le modèle de simulation génère plusieurs scénarios de rendement du secteur Transport sur la durée prévue de l'option. La juste valeur des actions, en supposant leur conversion, est calculée en utilisant un multiple du RAI qui est basé sur les données du marché, pour établir la valeur de l'organisation. Le taux d'actualisation utilisé est aussi déterminé en utilisant les données du marché. La Société utilise des hypothèses internes pour déterminer la durée de l'instrument et le rendement futur du secteur Transport.

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

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

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

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

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

#### Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 mars 2017 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Actifs financiers</b>				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	60 \$	— \$	— \$	60 \$
Instruments financiers dérivés <sup>(1)</sup>	348	—	348	—
Placements dans des titres	335 <sup>(2)</sup>	13	322	—
Placements dans des structures de financement	165	—	—	165
	<b>908 \$</b>	<b>13 \$</b>	<b>670 \$</b>	<b>225 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>				
Fournisseurs et autres créditeurs	(6) \$	— \$	— \$	(6) \$
Incitatifs à la location	(133)	—	—	(133)
Instruments financiers dérivés <sup>(1)</sup>	(534)	—	(359)	(175)
	<b>(673) \$</b>	<b>— \$</b>	<b>(359) \$</b>	<b>(314) \$</b>

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

<sup>(2)</sup> 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 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	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2016	62 \$	165 \$	(6) \$	(141) \$	(170) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net <sup>(1)</sup>	2	1	—	(1)	(2)
Règlements	(4)	(1)	—	9	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(3)
<b>Solde au 31 mars 2017</b>	<b>60 \$</b>	<b>165 \$</b>	<b>(6) \$</b>	<b>(133) \$</b>	<b>(175) \$</b>

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2016	79 \$	151 \$	(1) \$	(135) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net <sup>(1)</sup>	5	10	—	(12)	(2)
Émissions	—	—	(6)	—	(120)
Règlements	(5)	—	1	8	—
Solde au 31 mars 2016	79 \$	161 \$	(6) \$	(139) \$	(122) \$

<sup>(1)</sup> Dont un montant de 1 million \$, qui représente les gains réalisés au cours des trimestres clos les 31 mars 2017 et 2016, comptabilisés dans les revenus de financement.

### Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 31 mars 2017 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB et CCC (B)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 7,5 % et 9,84 % (9,37 %)	Entre 1,75 % et 8,17 % (6,44 %)	s. o.

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

Le rendement futur projeté du secteur Transport est une donnée importante pour déterminer la juste valeur de l'option au titre du dérivé incorporé aux termes des actions convertibles émises à la Caisse. Le rendement futur projeté du secteur Transport est établi par la direction d'après le budget et le plan stratégique.

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

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 31 mars 2017 :

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour le trimestre clos le 31 mars 2017	Modification d'hypothèses		
		Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Gain (perte)				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	1 \$	(2) \$	(1) \$	(3) \$
Placements dans des structures de financement	(3) \$	(4) \$	(11) \$	(8) \$
Incitatifs à la location	— \$	s. o.	1 \$	s. o.

s. o. : sans objet

### Option de conversion

#### Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour le trimestre clos le 31 mars 2017 de 18 millions \$.

Une augmentation de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une augmentation de la juste valeur avec une perte correspondante comptabilisée dans le RAI pour le trimestre clos le 31 mars 2017 de 25 millions \$.

## 20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	31 mars 2017	31 décembre 2016	1 <sup>er</sup> janvier 2016
<b>Ventes d'avions</b>			
Valeur résiduelle	1 302 \$	1 300 \$	1 669 \$
Crédit	1 232	1 233	1 248
Risques mutuellement exclusifs <sup>(1)</sup>	(555)	(562)	(598)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	1 979 \$	1 971 \$	2 319 \$
Engagements de reprise	1 514 \$	1 721 \$	1 818 \$
Obligations de rachat conditionnelles	207 \$	207 \$	192 \$
<b>Autres</b>			
Crédit	48 \$	48 \$	48 \$

<sup>(1)</sup> 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 555 millions \$ au 31 mars 2017 (562 millions \$ au 31 décembre 2016 et 670 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2016) 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 133 millions \$ au 31 mars 2017 (141 millions \$ au 31 décembre 2016 et 135 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2016).

Dans le cas où la SCACS ne disposerait pas de liquidités suffisantes, la Société s'est engagée à investir des capitaux supplémentaires dans la SCACS, jusqu'à concurrence de 1,0 milliard \$, dont un montant de 337 millions \$ avait été investi au 31 mars 2017.

## **Litiges**

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 mars 2017, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

## Transport

Depuis le quatrième trimestre de 2016, l'une des filiales de la Société coopère avec les services de police dans le cadre d'une enquête reposant sur des allégations d'activités douteuses à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement de signalisation à Azerbaijan Railways ADY. La filiale de la Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de l'avocat-conseil. À ce jour, aucune accusation n'a été portée contre la filiale ou l'un ou l'autre de ses employés, et l'enquête et examen interne suivent leur cours. Le contrat sous-jacent dans Transport à l'origine de cette situation fait actuellement l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit et aucun résultat n'a encore été transmis à la Société ou à sa filiale. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore sans réserve dans le cadre de l'enquête et de la vérification. En raison de la nature de ces procédures, il n'est pas possible à l'heure actuelle de déterminer l'issue de cette enquête.

## 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. Depuis la signification des actes de procédures en 2014 visant BT Brazil, l'autorité en matière de concurrence a décidé de séparer les actes de procédures contre 43 personnes à qui, selon elle, il a été difficile de signifier ces actes et elle a aussi présenté des notes techniques additionnelles traitant de diverses objections procédurales soulevées par les sociétés et les personnes défenderesses. À l'heure actuelle, BT Brazil conteste devant les tribunaux la décision de séparer les actes de procédures contre 43 personnes et les décisions du CADE de restreindre l'accès physique à certains éléments de preuve scientifique.

Par suite des procédures administratives entreprises par le CADE en 2014, BT 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 septembre 2015, le bureau du procureur de São Paulo a annoncé une deuxième poursuite collective pour « collusion » en rapport avec le contrat d'entretien de cinq ans couvrant la période 2007 à 2012. En outre, BT Brazil s'est vu signifier un avis en décembre 2014 et fait désormais l'objet d'une poursuite au civil à titre de codéfenderesse, intentée d'abord par le gouvernement de l'État de São Paulo contre Siemens AG à l'automne 2013 et dans laquelle le gouvernement de l'État cherche à recouvrer des pertes attribuables aux prétendues activités de collusion.

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

### Litige avec Triumph

Le 22 décembre 2016, Triumph Aerostructures LLC (« Triumph »), fournisseur de la Société pour le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, a intenté une poursuite contre la Société devant la Cour supérieure du Québec, district de Montréal, réclamant environ 340 millions \$ en dédommagement pour de prétendus changements demandés par la Société aux exigences concernant les ailes et qui, d'après Triumph, débordent du cadre du contrat, ainsi que pour de prétendus retards et perturbations subis dans le cadre du contrat. La Société a l'intention de se défendre avec vigueur contre ces réclamations et déposera, le moment venu, ses propres réclamations contre Triumph afin de recouvrer les coûts qu'elle a engagés relativement à l'ajournement de deux ans de la MES de l'avion *Global 7000* annoncé en juillet 2015 et à d'autres perturbations occasionnées par Triumph ayant touché le programme. Malgré le litige, Triumph demeure liée par le contrat et doit soutenir le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*.

### Metrolinx

En juillet 2016, Bombardier Transportation Canada Inc. (« BTCL ») a reçu un avis de défaut à l'égard d'un contrat qu'elle a conclu avec Metrolinx visant la livraison de 182 véhicules légers. Le contrat a été conclu le 14 juin 2010. La valeur du contrat est de 770 millions \$ CAN (577 millions \$). La Société conteste vigoureusement l'avis de défaut selon le processus de règlement des différends prévu au contrat. Le 28 octobre 2016, Metrolinx a signifié à BTCL un avis d'intention de résilier le contrat conformément à l'avis de défaut. Afin d'empêcher Metrolinx de présenter un avis de résiliation tant que le processus de règlement des différends est en cours, notamment en attendant toute décision par le comité de règlement des différends et tout appel subséquent, BTCL a déposé, le 10 février 2017, une injonction devant la Cour supérieure de l'Ontario pour demander une ordonnance visant le maintien du statu quo et faisant valoir que Metrolinx ne peut résilier le contrat. Le 19 avril 2017, la Cour supérieure de l'Ontario a donné suite à l'injonction de BTCL visant à empêcher Metrolinx de résilier son contrat avec BTCL sans avoir auparavant présenté la question au comité de règlement des différends, comme le stipule le contrat. BTCL a l'intention de respecter ses obligations aux termes du contrat.

### Requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des États-Unis

Le 27 avril 2017, la société Boeing a déposé une requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des États-Unis en vue de l'imposition de droits antidumping et compensatoires sur les importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges aux États-Unis. La requête a été déposée conformément aux articles 701 et 731 du *Tariff Act of 1930*, 19 U.S.C. § 1671 et 1673. La requête de Boeing allègue que la Société a reçu des subventions gouvernementales pour le programme d'avions *C Series*, qu'elle se livre à des pratiques de dumping à l'égard des avions *C Series* sur le marché américain et que les ventes de ces avions constituent une menace pour l'industrie aéronautique américaine. La Société conteste ces assertions et donnera suite à la requête dans le cadre des procédures engagées auprès du département du Commerce américain et de la Commission du commerce international des États-Unis. À l'heure actuelle, la Société ne peut prédire l'issue de ces procédures.