BOMBARDIER

TROISIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre et période de neuf mois clos le 30 septembre 2019

GLOSSAIRE

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	RAI	Résultat avant impôts sur le résultat
BT Holdco	Bombardier Transportation (Investment) UK Limited	RAII	Résultat avant charges de financement, revenus de financement et impôts sur le résultat
Caisse	Caisse de dépôt et placement du Québec		
CEI	Communauté des États indépendants	RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles
DAV	Disponibles à la vente		
DDRC	Dérivé désigné dans une relation de couverture		
DFT	Détenus à des fins de transaction		
É.-U.	États-Unis	RPA	Résultat par action attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.
IAS	Normes comptables internationales		
IASB	Conseil des normes comptables internationales	R.-U.	Royaume-Uni
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière	SCAC	Société en commandite Airbus Canada (auparavant SCACS)
IFRS	Normes internationales d'information financière	SCACS	Société en commandite Avions C Series
ins	Information non significative	s. o.	Sans objet
PCGR	Principes comptables généralement reconnus	UAD	Unité d'actions différées
pdb	Points de base	UAR	Unité d'actions liées au rendement
R et D	Recherche et développement	UAI	Unité d'actions incessibles
MES	Mise en service		

RAPPORT DE GESTION 2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS 3
SOMMAIRE 5
FAITS SAILLANTS 5
INFORMATION SECTORIELLE 7
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS 9
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE 14
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT 15
STRUCTURE DU CAPITAL 21
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR 23
AVIATION 28
TRANSPORT 39
AUTRES 48
ARRANGEMENTS HORS BILAN 48
RISQUES ET INCERTITUDES 48
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE 49
CONTRÔLES ET PROCÉDURES 50
TAUX DE CHANGE 52
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES 53
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES 54
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES 55
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES 63

RAPPORT DE GESTION

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

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

Les données exposées dans le présent rapport de gestion sont regroupées par secteur isolable : Aviation et Transport, reflétant notre structure organisationnelle au 30 septembre 2019.

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie des trimestres et des périodes de neuf mois 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 soit 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 anticipations et nos prévisions à propos de divers indicateurs financiers et globaux et sources d'apport connexes, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, notre position sur le marché, nos capacités, notre position en regard de la concurrence, nos cotes de crédit, 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; la stratégie de croissance, y compris celle des activités de services après-vente pour des avions d'affaires; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité ou 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; les attentes à l'égard de la résorption du fonds de roulement relativement aux projets de Transport en voie d'achèvement; les prévisions relatives à la composition des revenus et du carnet de commandes; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités; la robustesse de notre structure du capital et de notre bilan, notre solvabilité, nos liquidités et sources de financement disponibles, nos besoins financiers prévus et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la mise en place d'améliorations visant la productivité et les gains d'efficacité opérationnelle et d'initiatives de restructuration et les coûts prévus s'y rattacher, les avantages recherchés et le moment de leur matérialisation; les objectifs et les cibles financières sous-jacents à notre plan de transformation ainsi que son calendrier de réalisation et les progrès de sa mise en œuvre, notamment la transition de l'entreprise vers un cycle de croissance et la génération de liquidités; les prévisions et les objectifs en matière de rachat de la dette; les attentes à l'égard du rachat en temps d'opportun de l'investissement de la Caisse dans BT Holdco; les intentions et les objectifs à l'égard de nos programmes, de nos actifs et de nos activités; la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc, les avantages prévus de toute cession ou de toute autre transaction en découlant et leur incidence prévue sur les activités, l'infrastructure, les possibilités, la situation financière, le plan d'affaires et la stratégie globale de la Société; le financement et les liquidités de la Société en commandite Airbus Canada (SCAC); et l'incidence prévue et les avantages escomptés de notre partenariat avec Airbus et de notre investissement dans SCAC. En ce qui concerne la vente du programme d'avions *CRJ* (la transaction en cours), le présent rapport de gestion comporte également des énoncés prospectifs ayant trait aux conditions et modalités prévues et à l'échéancier de réalisation connexe; au produit devant en découler et à l'utilisation et/ou la contrepartie de celui-ci, aux coûts et charges connexes ainsi qu'aux avantages que l'on prévoit en retirer et à leur incidence prévue sur nos prévisions et objectifs; et au fait que la clôture de ces transactions sera conditionnelle à la concrétisation de certains événements, y compris l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation.

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

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles repose le présent rapport de gestion en lien avec la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc comprennent les hypothèses importantes suivantes : la détermination et la réalisation réussie d'au moins une transaction de cession ou de toute autre transaction en découlant selon des modalités satisfaisantes sur le plan commercial et la réalisation des avantages qui devraient en découler selon l'échéancier prévu. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs formulés dans le présent rapport de gestion en lien avec la transaction en cours dont il est question dans les présentes comportent les hypothèses significatives suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture et la réalisation de ces actions stratégiques et de la transaction selon l'échéancier prévu, y compris l'obtention des approbations des organismes de réglementation. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir les rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs des sections Sommaire, Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2018.

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 au « Brexit », à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale, à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou aux changements climatiques à l'échelle mondiale), aux risques opérationnels (tels

les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités et à l'octroi de nouveaux contrats; au ratio de nouvelles commandes sur livraisons ou sur revenus et au carnet de commandes; 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, y compris les problèmes liés à certains projets existants de Transport et à la libération de fonds de roulement connexe; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; aux risques liés à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie, notre plan de transformation, nos améliorations visant la productivité, nos gains d'efficacité et nos initiatives de restructuration, incluant la création de Bombardier Aviation; aux partenaires commerciaux; aux risques liés à notre partenariat avec Airbus et à notre investissement dans SCAC; aux risques liés à notre capacité de poursuivre la mise en œuvre de notre plan de financement de SCAC et de financer, au besoin, les besoins en trésorerie; au caractère inapproprié de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement de projet; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à notre dépendance à l'égard de certains clients, contrats et fournisseurs; à la chaîne d'approvisionnement; aux ressources humaines; à la dépendance à l'égard des systèmes informatiques et à leur protection; à la dépendance à l'égard des droits relatifs à la propriété intellectuelle et à leur protection; aux risques liés à la réputation; à la gestion des risques, aux questions fiscales; 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 au 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 2018. En ce qui concerne la cession éventuelle de nos activités à Belfast et au Maroc dont il est question dans les présentes, certains facteurs qui peuvent faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter, l'incapacité de repérer et de réaliser une cession ou toute autre transaction en découlant selon l'échéancier prévu et selon des modalités satisfaisantes sur le plan commercial ou pas du tout; la non-réalisation de la totalité ou d'une partie des avantages qui devraient en découler selon l'échéancier prévu, ou l'incapacité de réaliser ces avantages; et les coûts et charges connexes qui pourraient être engagés; et les incidences défavorables de l'annonce ou de l'imminence d'une telle cession ou de toute autre transaction. En ce qui concerne la transaction en cours dont il est question dans les présentes, certains facteurs pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, y compris, sans s'y limiter, la non-réception des approbations des organismes de réglementation ou le retard dans la réception de celles- ci ou le non-respect des conditions rattachées à la réalisation de la transaction ou le retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien les transactions, et le fait que Bombardier n'ait pas accès aux fonds ou avantages connexes selon l'échéancier prévu ou pas du tout; le fait que d'autres sources de financement qui pourraient remplacer le produit prévu et les économies découlant de pareilles actions stratégiques et de la transaction, selon le cas, pourraient ne pas être accessibles lorsqu'elles s'avèrent nécessaires ou ne pas l'être selon des modalités avantageuses. Par conséquent, rien ne garantit qu'une cession liée à nos activités à Belfast et au Maroc, ou que la transaction en cours sera réalisée ou aura lieu, à quel moment elle le sera ou si elle sera conclue avec succès, ni le montant ou l'emploi du produit en découlant, ou que les avantages prévus seront réalisés en tout ou en partie. Rien ne garantit également que l'investissement dans BT Holdco sera racheté, sous quelque forme ou à quelque moment que ce soit. 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 2018.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. 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 30 septembre	2019 [1]	2018	Écart
Revenus	**3 722 $**	3 643 $	2 %
RAIIA ajusté[2]	**255 $**	333 $	(23) %
Marge RAIIA ajustée[2]	**6,9 %**	9,1 %	(220) pdb
RAII ajusté[2]	**159 $**	271 $	(41) %
Marge RAII ajustée[2]	**4,3 %**	7,4 %	(310) pdb
RAII	**143 $**	267 $	(46) %
Marge RAII	**3,8 %**	7,3 %	(350) pdb
Résultat net	**(91) $**	149 $	ins
RPA dilué (en dollars)	**(0,06) $**	0,04 $	(0,10) $
Résultat net ajusté[2]	**(55) $**	167 $	ins
RPA ajusté (en dollars)[2]	**(0,04) $**	0,04 $	(0,08) $
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	**125 $**	229 $	(45) %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	**(557) $**	(141) $	(295) %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles[2]	**(682) $**	(370) $	(84) %
Aux	**30 septembre 2019**	31 décembre 2018	Écart
Sources de financement disponibles à court terme[3]	**3 010 $**	4 373 $	(31) %
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Aviation			
Avions d'affaires	**15,3 $**	14,3 $	7 %
Autres aviation[4]	**2,6 $**	4,3 $	(40) %
Transport	**35,1 $**	34,5 $	2 %

[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

[2] 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. Avant le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société présentait le « RAII avant éléments spéciaux » et le « RAIIA avant éléments spéciaux » comme étant des mesures non conformes aux PCGR. Depuis le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société a modifié l'appellation de ces mesures non conformes aux PCGR et les nomme désormais « RAII ajusté » et « RAIIA ajusté », respectivement, sans modifier la composition de ces mesures non conformes aux PCGR. La Société est d'avis que cette nouvelle appellation est plus conforme à la pratique du marché large dans son secteur et distingue mieux ces mesures du RAII selon les IFRS.

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

[4] Y compris 32 commandes fermes d'avions *CRJ900* au 30 septembre 2019 et 45 commandes fermes et 4 options d'achat d'avions *CRJ900* au 31 décembre 2018.

Principaux faits saillants et événements

- **Progrès réalisés à l'égard du redressement**
  - Aviation a connu un élan positif après la certification des avions *Global 5500* et *Global 6500* par Transports Canada et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Compte tenu de son portefeuille d'avions d'affaires de premier plan, Aviation est en position pour croître, grâce à l'exécution de son carnet de commandes pluriannuel d'avions *Global 7500* et à l'élargissement stratégique de son réseau de services.
  - Transport continue de faire des progrès au chapitre de l'exécution de projets complexes et de l'accélération du nombre de livraisons à compter du quatrième trimestre.

- **Feuille de route claire pour réaliser les prévisions[1] de revenus, de résultats[2] et de flux de trésorerie disponibles[3] pour l'exercice complet**
  - Les revenus consolidés de 3,7 milliards $ pour le trimestre, soit une croissance de 8 % interne (à l'exclusion des cessions et de l'incidence des taux de change), découlaient principalement d'une composition favorable des livraisons de grands avions d'affaires et des progrès réalisés à l'égard des projets de transport sur rail.
  - Le RAIIA ajusté[3] et le RAII ajusté[3] consolidés pour le trimestre se sont établis à respectivement 255 millions $ et 159 millions $, ce qui s'explique par la marge RAII ajustée[3] de 6,0 % d'Aviation et la marge RAII ajustée[3] de 5,1 % de Transport. Le RAII présenté pour le trimestre s'est élevé à 143 millions $.
  - L'utilisation des flux de trésorerie disponibles[3] de 682 millions $ au cours du trimestre découlait de l'accélération soutenue de la cadence de production de l'avion *Global 7500* et des entrées de fonds moins élevées que prévu associées aux livraisons de trains et aux paiements d'étape reportés au quatrième trimestre. L'utilisation des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le trimestre a été de 557 millions $.
  - La voie vers la réalisation des prévisions de revenus, de résultats[2] et de flux de trésorerie disponibles[3] pour l'exercice complet s'appuie sur de solides flux de trésorerie saisonniers au quatrième trimestre, combinés à l'accélération des livraisons d'avions *Global 7500* et à la libération partielle de fonds de roulement excédentaire chez Transport.[1]
  - À mesure que nous surmontons les défis à court terme, Bombardier se place en bonne position pour enregistrer une croissance des résultats[2] et générer des flux de trésorerie disponibles[3][4] positifs en 2020.[1]

[1] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.
[2] Définis comme le RAIIA ajusté et le RAII ajusté.
[3] 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.
[4] L'objectif en matière de flux de trésorerie disponibles pour 2020 ne tient pas compte des flux de trésorerie provenant du programme d'avions *CRJ*, ni des paiements liés aux passifs conservés de *CRJ*, tels que les garanties de crédit et les garanties de valeur résiduelle.

INFORMATION SECTORIELLE

Au deuxième trimestre de 2019, la Société a annoncé la création stratégique de Bombardier Aviation, qui regroupe tous les actifs aéronautiques dans un seul secteur d'activité simplifié et pleinement intégré. Par suite du regroupement qui a suivi cette annonce, nos secteurs isolables sont désormais Aviation et Transport. Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie sont présentés comme un seul secteur, nommément Aviation. La participation de la Société dans SCAC est présentée comme une participation détenue par le siège social et est donc prise en compte dans Siège social et Autres.

Les résultats ont été retraités comme suit pour tenir compte des nouveaux secteurs isolables.

				Trimestre clos le 31 mars 2019
	Aviation	**Transport**	**Siège social et Autres**	**Total**
Revenus	1 410 $	2 107 $	(1) $	3 516 $
RAIIA ajusté[1]	202 $	118 $	(54) $ [2]	266 $ [2]
RAII ajusté[1]	144 $	83 $	(56) $ [2]	171 $ [2]
RAII	664 $	83 $	(63) $ [2]	684 $ [2]
Marge RAIIA ajustée[1]	14,3 %	5,6 %		
Marge RAII ajustée[1]	10,2 %	3,9 %		
Marge RAII	47,1 %	3,9 %		

				Trimestre clos le 30 juin 2019
	Aviation	**Transport**	**Siège social et Autres**	**Total**
Revenus	2 120 $	2 194 $	— $	4 314 $
RAIIA ajusté[1]	222 $	146 $	(56) $ [2]	312 $ [2]
RAII ajusté[1]	151 $	111 $	(56) $ [2]	206 $ [2]
RAII	340 $	87 $	(56) $ [2]	371 $ [2]
Marge RAIIA ajustée[1]	10,5 %	6,7 %		
Marge RAII ajustée[1]	7,1 %	5,1 %		
Marge RAII	16,0 %	4,0 %		

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

[2] Comprend la quote-part du gain net (de la perte nette) de 1 million $ de SCAC pour le premier trimestre de 2019 et de (9) millions $ pour le deuxième trimestre de 2019.

				Trimestre clos le 31 mars 2018
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	1 675 $	2 355 $	(2) $	4 028 $
RAIIA ajusté[1]	91 $	214 $	(40) $	265 $
RAII ajusté[1]	54 $	189 $	(42) $	201 $
RAII	52 $	191 $	(42) $	201 $
Marge RAIIA ajustée[1]	5,4 %	9,1 %		
Marge RAII ajustée[1]	3,2 %	8,0 %		
Marge RAII	3,1 %	8,1 %		

				Trimestre clos le 30 juin 2018
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	2 003 $	2 259 $	— $	4 262 $
RAIIA ajusté[1]	144 $	232 $	(40) $	336 $
RAII ajusté[1]	105 $	207 $	(41) $	271 $
RAII	69 $	163 $	(41) $	191 $
Marge RAIIA ajustée[1]	7,2 %	10,3 %		
Marge RAII ajustée[1]	5,2 %	9,2 %		
Marge RAII	3,4 %	7,2 %		

				Trimestre clos le 30 septembre 2018
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	1 504 $	2 140 $	(1) $	3 643 $
RAIIA ajusté[1]	166 $	212 $	(45) $ [2]	333 $ [2]
RAII ajusté[1]	129 $	187 $	(45) $ [2]	271 $ [2]
RAII	132 $	184 $	(49) $ [2]	267 $ [2]
Marge RAIIA ajustée[1]	11,0 %	9,9 %		
Marge RAII ajustée[1]	8,6 %	8,7 %		
Marge RAII	8,8 %	8,6 %		

				Trimestre clos le 31 décembre 2018
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	2 142 $	2 161 $	— $	4 303 $
RAIIA ajusté[1]	242 $	193 $	(65) $ [2]	370 $ [2]
RAII ajusté[1]	184 $	167 $	(65) $ [2]	286 $ [2]
RAII	171 $	236 $	(65) $ [2]	342 $ [2]
Marge RAIIA ajustée[1]	11,3 %	8,9 %		
Marge RAII ajustée[1]	8,6 %	7,7 %		
Marge RAII	8,0 %	10,9 %		

				Exercice clos le 31 décembre 2018
	Aviation	Transport	Siège social et Autres	Total
Revenus	7 324 $	8 915 $	(3) $	16 236 $
RAIIA ajusté[1]	643 $	851 $	(190) $ [2]	1 304 $ [2]
RAII ajusté[1]	472 $	750 $	(193) $ [2]	1 029 $ [2]
RAII	424 $	774 $	(197) $ [2]	1 001 $ [2]
Marge RAIIA ajustée[1]	8,8 %	9,5 %		
Marge RAII ajustée[1]	6,4 %	8,4 %		
Marge RAII	5,8 %	8,7 %		

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

[2] Comprend la quote-part de la perte nette de 13 millions $ de SCAC pour le troisième trimestre de 2018 et de 27 millions $ pour le quatrième trimestre de 2018.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019 [1]	2018	**2019** [1]	2018
Revenus	**3 722 $**	3 643 $	**11 552 $**	11 933 $
Coût des ventes	**3 282**	3 073	**10 160**	10 321
Marge brute	**440**	570	**1 392**	1 612
Charges de vente et d'administration	**247**	269	**778**	864
R et D	**50**	50	**167**	145
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**(7)**	(9)	**(47)**	(59)
Autres revenus	**(9)**	(11)	**(42)**	(81)
RAII ajusté[2]	**159**	271	**536**	743
Éléments spéciaux	**16**	4	**(662)**	84
RAII	**143**	267	**1 198**	659
Charges de financement	**261**	147	**821**	465
Revenus de financement	**(28)**	(25)	**(130)**	(87)
RAI	**(90)**	145	**507**	281
Impôts sur le résultat	**1**	(4)	**395**	18
Résultat net	**(91) $**	149 $	**112 $**	263 $
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(139) $**	111 $	**(27) $**	217 $
Participations ne donnant pas le contrôle	**48 $**	38 $	**139 $**	46 $
RPA (en dollars)				
De base	**(0,06) $**	0,04 $	**(0,02) $**	0,09 $
Dilué	**(0,06) $**	0,04 $	**(0,02) $**	0,08 $
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII ajusté[2]	**4,3 %**	7,4 %	**4,6 %**	6,2 %
RAII	**3,8 %**	7,3 %	**10,4 %**	5,5 %

Mesures financières non conformes aux PCGR[2]

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019 [1]	2018	**2019** [1]	2018
RAIIA ajusté	**255 $**	333 $	**833 $**	934 $
Résultat net ajusté	**(55) $**	167 $	**(224) $**	289 $
RPA ajusté	**(0,04) $**	0,04 $	**(0,16) $**	0,09 $

[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

[2] 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[1]

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019 [2]	2018	**2019** [2]	2018
Revenus				
Aviation	**1 558 $**	1 504 $	**5 088 $**	5 182 $
Transport	**2 175**	2 140	**6 476**	6 754
Siège social et Autres	**(11)**	(1)	**(12)**	(3)
	3 722 $	3 643 $	**11 552 $**	11 933 $
RAII ajusté[3]				
Aviation	**93 $**	129 $	**388 $**	288 $
Transport	**110**	187	**304**	583
Siège social et Autres[4]	**(44)**	(45)	**(156)**	(128)
	159 $	271 $	**536 $**	743 $
Éléments spéciaux				
Aviation	**(3) $**	(3) $	**(712) $**	35 $
Transport	**22**	3	**46**	45
Siège social et Autres	**(3)**	4	**4**	4
	16 $	4 $	**(662) $**	84 $
RAII				
Aviation	**96 $**	132 $	**1 100 $**	253 $
Transport	**88**	184	**258**	538
Siège social et Autres[4]	**(41)**	(49)	**(160)**	(132)
	143 $	267 $	**1 198 $**	659 $

(1) Les chiffres ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable. Se reporter à la rubrique Information sectorielle de la section Sommaire pour plus de détails.

(2) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

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

(4) Comprend la quote-part de la perte nette de SCAC de respectivement 12 millions $ et 20 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 (13 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018).

Analyse des résultats consolidés

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

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux comptabilisés comme des (gains) pertes ont été comme suit :

		Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	Réf.	**2019**	2018	**2019**	2018
Gain sur cession d'activités – Activités de formation	1	**— $**	— $	**(516) $**	— $
Gain sur cession d'activités – Activités liées à la Q Series	2	**—**	—	**(219)**	—
Perte sur remboursement de dette à long terme	3	**—**	—	**84**	—
Charges de restructuration	4	**22**	2	**84**	18
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*	5	**(3)**	—	**(15)**	(1)
Charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts	6	**(3)**	4	**4**	4
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	7	**—**	10	**—**	609
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles	8	**—**	—	**—**	(561)
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	9	**—**	—	**—**	17
Achat de rentes de retraite	10	**—**	22	**—**	32
Variations des garanties de crédit et de valeur résiduelle	11	**—**	(34)	**—**	(34)
Litige fiscal	12	**—**	(4)	**—**	(4)
Impôts sur le résultat		**(2)**	(1)	**237**	(71)
		14 $	(1) $	**(341) $**	9 $
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAII		**16 $**	4 $	**(662) $**	84 $
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme		**—**	—	**84**	—
Charges de financement – intérêts liés à un litige fiscal		**—**	(4)	**—**	(4)
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux		**(2)**	(1)	**237**	(71)
		14 $	(1) $	**(341) $**	9 $

1. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions $).
2. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut totalisant 298 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions $ (193 millions $ après l'incidence de l'impôt).
3. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions $ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € échéant en 2021 et de billets de premier rang de 1400 millions $ échéant en 2021.
4. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, représentent des indemnités de départ de 27 millions $ et 85 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de 5 millions $ et 7 millions $ et par la reprise de charges de dépréciation de néant et 8 millions $ comptabilisées antérieurement, relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018, représentent des indemnités de départ de 2 millions $ et 14 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et 4 millions $, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de néant et 8 millions $, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant.

Peu après l'annonce que la production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé des indemnités de départ de 7 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions $, et a comptabilisé d'autres charges connexes de 10 millions $ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 84 millions $ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production des avions *CRJ*.

5. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 3 millions $ et 15 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 (1 million $ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
6. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé pour le trimestre clos le 30 septembre 2019 une reprise de la provision pour contrats de 3 millions $ et pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, une provision pour contrats additionnelle de 4 millions $ (4 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018).
7. L'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % de SCAC, l'entité qui fabrique et commercialise les avions C Series (renommés A220), a entraîné une charge comptable avant impôts de 609 millions $ (545 millions $ après impôts), dont une tranche de 599 millions $ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 et une tranche de 10 millions $ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 septembre 2018. Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 270 millions $ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1er juillet 2018; ii) un dérivé en position passif de 310 millions $ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCAC au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement, et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCAC, qui comprennent surtout les obligations liées aux chaînes d'approvisionnement pour Aérostructures et Services d'ingénierie.
8. Liés à la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP).
9. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de respectivement néant et 17 millions $ a été comptabilisée au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport.
10. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ceux-ci sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.
11. Les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle ont été réduites à la suite d'un changement d'hypothèse sur le risque de crédit pour une compagnie aérienne. La réduction des provisions a été comptabilisée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales avaient été comptabilisées à titre d'éléments spéciaux en 2015.
12. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 233 millions $ et 691 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019[(1)], comparativement à 122 millions $ et 378 millions $[(1)] pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 111 millions $ pour le trimestre s'explique principalement par :

- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles après la MES de l'avion *Global 7500* (63 millions $);
- des pertes nettes découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (15 millions $);
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (15 millions $); et
- une charge d'intérêt sur les obligations locatives, par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, à compter du 1er janvier 2019 (8 millions $).

En partie contrebalancées par :

- des gains nets sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (16 millions $).

L'augmentation de 313 millions $ pour la période de neuf mois s'explique principalement par :

- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles après la MES de l'avion *Global 7500* (177 millions $);
- une perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions $ échéant en 2020, ainsi qu'au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de 1400 millions $ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial en 2019 (84 millions $);
- une perte nette découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (45 millions $);
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (36 millions $); et
- une charge d'intérêt sur les obligations locatives, par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, à compter du 1er janvier 2019 (24 millions $).

En partie contrebalancées par :

- des gains nets sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (60 millions $).

(1) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

Impôts sur le résultat

Les taux d'imposition effectifs pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 ont été de respectivement (1,1) % et 77,9 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Au cours du trimestre, la charge d'impôts sur le résultat est attribuable à l'incidence négative des différences permanentes et de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, contrebalancée en partie par les différentiels de taux d'imposition des filiales à l'étranger. Le taux d'imposition effectif a été plus élevé pour la période de neuf mois en raison de l'incidence négative de la dépréciation des actifs d'impôt différé liée principalement à la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires (133 millions $), à l'annonce relative au programme d'avions *CRJ* et à la clôture des transactions visant le programme d'avions Q Series (110 millions $), et au refinancement de la dette (63 millions $), ainsi qu'à l'incidence négative découlant de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, contrebalancées en partie par des différences permanentes.

Les taux d'imposition effectifs pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 ont été de respectivement (2,8) % et 6,4 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Au cours du trimestre, le taux de recouvrement d'impôt est attribuable principalement à l'incidence positive de la comptabilisation nette de pertes fiscales non comptabilisées antérieurement et de différences temporaires et de la reprise de certaines provisions pour éventualités fiscales. Au cours de la période de neuf mois, la diminution du taux d'imposition effectif est attribuable à l'incidence positive des différences permanentes et à la reprise de certaines provisions pour éventualités fiscales, contrebalancées en partie par la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 1405 millions $ au cours de la période de neuf mois[1], y compris une incidence négative des taux de change de 192 millions $. L'augmentation de 1597 millions $, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 1027 millions $ des stocks attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production dans avions d'affaires;
- une augmentation de 532 millions $ des immobilisations corporelles attribuable essentiellement à l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*;[2]
- une augmentation de 483 millions $ des autres actifs financiers du fait principalement des parts sans droit de vote de SCAC et des créances à recevoir de tiers;
- une augmentation de 347 millions $ des créances clients et autres débiteurs; et
- une augmentation de 246 millions $ des actifs sur contrat dans Transport.

En partie contrebalancées par :

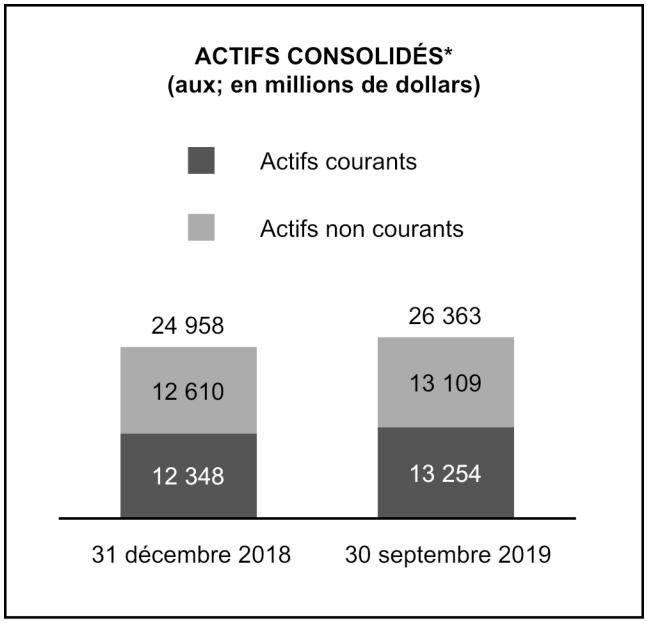
- une diminution de 1015 millions $ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails; et
- une diminution de 202 millions $ des impôts sur le résultat différés du fait surtout de la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires,[3] de l'annonce relative au programme d'avions *CRJ*, de la clôture des transactions visant le programme d'avions Q Series[3] et du refinancement de la dette.

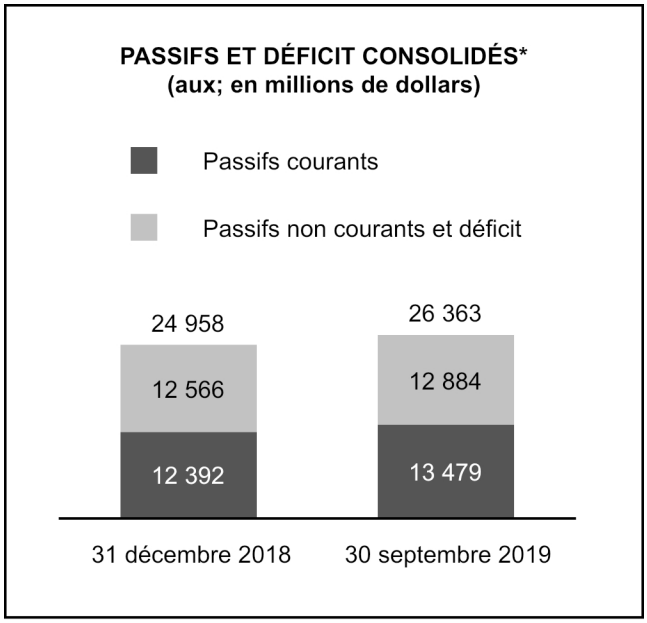
Le total des passifs et du déficit a augmenté de 1405 millions $ au cours de la période de neuf mois,[1] y compris l'incidence des taux de change de 192 millions $. L'augmentation de 1597 millions $, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 879 millions $ du passif lié aux avantages de retraite en raison surtout de la réévaluation des régimes à prestations définies;
- une augmentation de 847 millions $ des passifs sur contrat principalement dans Aviation;
- une augmentation de 714 millions $ des autres passifs financiers attribuable surtout aux emprunts à court terme de 518 millions $ de Transport et aux garanties de crédit et aux garanties de valeur résiduelle dans Aviation reclassées hors des provisions en raison de règlements;
- une augmentation de 410 millions $ des autres passifs attribuable principalement à l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*;[2]
- une augmentation de 253 millions $ de la dette à long terme.[4]

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 789 millions $ des capitaux propres attribuable principalement au total de la perte globale de 733 millions $; et
- une diminution de 745 millions $ des provisions du fait principalement du règlement de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle dans Aviation et de l'utilisation des provisions dans Transport.





* Le total des actifs et le total des passifs présentés dans les graphiques ci-dessus au 30 septembre 2019 comprennent des montants de respectivement 590 millions $ et 552 millions $ liés au programme d'avions *CRJ*, qui sont présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Aviation et à la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour des détails sur la transaction et sur le traitement comptable au 30 septembre 2019.

[1] Aux fins des explications fournies dans cette section sur la situation financière consolidée, les actifs et passifs comprennent les actifs et passifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs du programme de biréacteurs régionaux.

[2] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

[3] Voir la Note 19 – Cession d'activités pour plus de détails.

[4] Voir la Note 21 – Dette à long terme pour plus de détails.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles

Utilisation des flux de trésorerie disponibles[1]

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019 [2]	2018	**2019** [2]	2018
Résultat net	**(91) $**	149 $	**112 $**	263 $
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	**96**	62	**293**	188
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	**—**	—	**(4)**	11
Impôts sur le résultat différés	**(23)**	(50)	**286**	(73)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**—**	(11)	**(7)**	(575)
Pertes (gains) sur cessions d'activités	**—**	10	**(739)**	609
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**(7)**	(9)	**(47)**	(59)
Charge à base d'actions	**4**	20	**34**	67
Perte sur remboursement de dette à long terme	**—**	—	**84**	—
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**1**	30	**20**	49
Variation nette des soldes hors caisse[3]	**(537)**	(342)	**(1 785)**	(1 172)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	**(557)**	(141)	**(1 753)**	(692)
Produits nets des immobilisations corporelles et incorporelles	**(125)**	(229)	**(402)**	(167)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles[1]	**(682)**	(370)	**(2 155)**	(859)

[1] Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs.
[2] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.
[3] Se reporter à la Note 24 – Variation nette des soldes hors caisse des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles

La diminution de 416 millions $ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour le trimestre est surtout attribuable à :

- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (195 millions $) (voir l'explication ci-après); et
- une diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (192 millions $).

La diminution de 1061 millions $ des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles pour la période de neuf mois est surtout attribuable à :

- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (613 millions $) (voir l'explication ci-après); et
- une diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (419 millions $).

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2019, les sorties de fonds de 537 millions $ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production des avions d'affaires;
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs principalement dans Transport;
- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs principalement dans Aviation; et
- une utilisation des provisions dans Transport et Aviation.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat liés principalement aux avances reçues sur les nouvelles commandes et les commandes existantes d'avions d'affaires; et
- une diminution des actifs nets sur contrat dans Transport.

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2018, les sorties de fonds de 342 millions $ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production des avions d'affaires;
- une diminution des autres passifs et provisions de Transport;
- une augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs principalement dans Aviation; et
- une diminution des passifs sur contrat de Transport après les livraisons, contrebalancée en partie par les avances sur les nouvelles commandes et les contrats existants.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat dans Aviation;
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Aviation et à Transport; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs de Transport.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, les sorties de fonds de 1785 millions $ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production des avions d'affaires;
- une utilisation des provisions dans Transport et Aviation;
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs;
- une augmentation des actifs sur contrat nets de Transport; et
- une diminution des autres passifs dans Transport.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat liés principalement aux avances reçues sur les nouvelles commandes et les commandes existantes d'avions d'affaires; et
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018, les sorties de fonds de 1172 millions $ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks dans Aviation;
- une diminution des autres passifs et provisions de Transport;
- une augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons; et
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs principalement dans Aviation et Transport.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat principalement dans Aviation; et
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Aviation et à Transport.

Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles

	Trimestre clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018	**2019**	2018
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles	**(125) $**	(253) $	**(417) $**	(830) $
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**—**	24	**15**	663
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	**(125) $**	(229) $	**(402) $**	(167) $

La diminution de 104 millions $ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles pour le trimestre est surtout attribuable à la diminution des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques et à la baisse des coûts d'emprunt capitalisés par suite de la MES du programme d'avion *Global 7500*.

La diminution de 235 millions $ des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles pour la période de neuf mois est surtout attribuable :

- au produit tiré de la vente de la propriété Downsview pour une contrepartie d'environ 600 millions $ au cours du deuxième trimestre de 2018; et
- à la diminution des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques et à la baisse des coûts d'emprunt capitalisés par suite de la MES du programme d'avion *Global 7500*.

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019 [1]	2018	**2019** [1]	2018
Solde au début de la période	**2 957 $**	2 974 $	**3 187 $**	3 057 $ [2]
Utilisation des flux de trésorerie disponibles[3]	**(682)**	(370)	**(2 155)**	(859)
Retrait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de SCAC du périmètre de consolidation	**—**	(151)	**—**	(151)
Sorties de fonds liées à la cession d'activités	**—**	(25)	**—**	(25)
Placements dans les parts sans droit de vote de SCAC	**(115)**	(85)	**(350)**	(85)
Produit net de la cession d'activités	**—**	—	**826**	—
Injection de capitaux dans des coentreprises et des entreprises associées	**(12)**	—	**(12)**	—
Produit net de l'émission de dette à long terme	**—**	—	**1 956**	—
Remboursements de dette à long terme	**—**	(3)	**(1 762)**	(11)
Variation nette des emprunts à court terme	**45**	—	**533**	—
Paiement d'obligations locatives[4]	**(25)**	—	**(81)**	—
Dividendes versés – Actions privilégiées	**(5)**	(5)	**(15)**	(15)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre du régime d'UAR	**—**	(97)	**—**	(97)
Émission d'actions classe B	**—**	28	**—**	504
Émission de participations ne donnant pas le contrôle	**49**	—	**49**	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	**(3)**	(19)	**(4)**	(71)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	**47**	10	**83**	37
Autres	**(1)**	61	**—**	34
Solde à la fin de la période	**2 255 $**	2 318 $	**2 255 $**	2 318 $

(1) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, Contrats de location. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

(2) Comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie du programme d'avions C Series présentés dans les actifs détenus en vue de la vente totalisant 69 millions $ au 31 décembre 2017.

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

(4) Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 ont totalisé 39 millions $ et 127 millions $.

Sources de financement disponibles à court terme

	30 septembre 2019	31 décembre 2018
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**2 255 $**	3 187 $
Facilités de crédit renouvelables disponibles[1]	**755**	1 186
Sources de financement disponibles à court terme	**3 010 $**	4 373 $

[1] Comprend le montant inutilisé de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 1164 millions € de Transport au 30 septembre 2019; comprenait les montants inutilisés des facilités de crédit renouvelables non garanties de 689 millions € de Transport et de 397 millions $ de la Société au 31 décembre 2018.

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

Facilités de crédit renouvelables non garanties et facilités de crédit à court terme non confirmées

En mars 2019, l'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 689 millions € (753 millions $) a été prolongée d'un an, jusqu'en mai 2022. Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2019, le montant de la facilité de crédit renouvelable non garantie a augmenté, pour passer à 1164 millions € (1273 millions $). Un montant de 474 millions € (518 millions $) avait été prélevé sur la facilité de Transport au 30 septembre 2019.

En mars 2019 également, l'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de la Société s'élevant à 397 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, a été prolongée d'un an, jusqu'en juin 2022. Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2019, la Société a annulé volontairement cette facilité de crédit renouvelable non garantie pour gérer plus efficacement ses facilités de crédit à court terme compte tenu de sa situation de trésorerie solide.

Au cours du trimestre clos le 30 juin 2019, la Société a conclu de nouvelles facilités de crédit à court terme non confirmées totalisant 225 millions € (246 millions $) comme sources de financement au comptant pour Transport. Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2019, la Société a réduit les facilités de crédit à court terme non confirmées de 150 millions € pour les ramener à 75 millions € (82 millions $). Ces facilités étaient inutilisées au 30 septembre 2019.

Facilités de lettres de crédit

En janvier 2019, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport est passé de 3940 millions € à 3958 millions €. En mars 2019, la période de disponibilité de la facilité de lettres de crédit a été prolongée d'un an, jusqu'en mai 2022. En mai 2019, le montant confirmé de cette facilité de lettres de crédit a été ramené à 3953 millions €. Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2019, le montant confirmé a été accru et est passé à 4078 millions €. En octobre 2019, il a de nouveau été augmenté, pour atteindre 4498 millions € (4918 millions $), à l'appui de l'expansion des activités commerciales. Au 30 septembre 2019, une lettre de crédit de 4053 millions € (4432 millions $) a été utilisée.

En mars 2019 également, la période de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de 361 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, a été prolongée d'un an, jusqu'en juin 2022. Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2019, le montant confirmé de cette facilité de lettres de crédit a été réduit de 160 millions $ et ramené à 201 millions $.

Clauses financières restrictives

Depuis mars 2019, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 201 millions $, qui est disponible pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, oscille actuellement entre 750 millions $ et 1 milliard $ 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 à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. à l'exclusion de Transport). De plus, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport est de 750 millions € (820 millions $) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières 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 30 septembre 2019 et au 31 décembre 2018.

Besoins futurs de liquidités

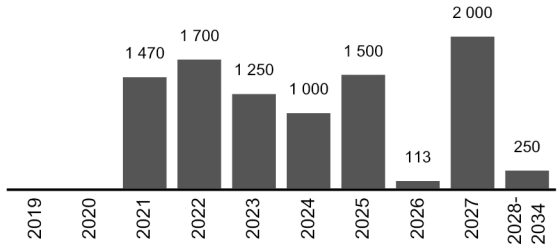
Nous sommes d'avis que nos sources de financement à court terme disponibles devraient nous procurer des liquidités suffisantes pour mettre en œuvre notre plan à court terme. À l'heure actuelle, nous prévoyons que ces sources de financement nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus actuellement dans un avenir prévisible et de verser des dividendes sur actions privilégiées dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes[1].

Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2021.

En mars 2019, la Société a émis des billets de premier rang non garantis de 2 milliards $, à une valeur nominale de 99,246 %, portant intérêt au taux de 7,875 % et échéant le 15 avril 2027. La Société a affecté le produit net au rachat de tous ses billets de premier rang en circulation à 7,75 % échéant en 2020 de 850 millions $, pour une contrepartie totale de 890 millions $ au 30 septembre 2019. De plus, la Société a racheté un montant en capital global de 366 millions € (414 millions $) de ses billets à 6,13 % échéant en 2021 de 780 millions €, représentant une contrepartie de rachat globale totale de 401 millions € (450 millions $), et un montant en capital global de 382 millions $ des billets à 8,75 % échéant en 2021 de 1400 millions $, pour une contrepartie de rachat globale de 422 millions $, plus les frais connexes. Le solde du produit net a été utilisé pour les besoins généraux de la Société.

[1] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

PROFIL DES ÉCHÉANCES DE LA DETTE*
(MONTANT NOTIONNEL)
(au 30 septembre 2019; en millions de dollars)



* Exclut les emprunts à court terme de 518 millions $ sur les facilités de Transport. Se reporter à la Note 16 – Autres passifs financiers de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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 adapté et le RAIIA adapté 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.

Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, nous avons revu la définition et la désignation des intérêts ajustés, de la dette ajustée, du RAII adapté et du RAIIA adapté, qui sont tous utilisés dans nos indicateurs globaux. 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.

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

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

Ratio de couverture des intérêts

	Période de quatre trimestres consécutifs close le 30 septembre 2019
RAII adapté[1]	**888 $**
Intérêts ajustés[1]	**693 $**
Ratio du RAII adapté sur les intérêts ajustés	**1,3**

Ratio du levier financier

	Au, et pour la période de quatre trimestres consécutifs close le 30 septembre 2019
Dette ajustée[1]	**10 283 $**
RAIIA adapté[1]	**1 285 $**
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA adapté	**8,0**

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

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 3,1 milliards $ au 30 septembre 2019 (2,2 milliards $ au 31 décembre 2018). 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 911 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 2018	2 181 $ [1]
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	1 976
Coûts des services	162
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	51
Fluctuations des taux de change	(33)
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(932)
Cotisations de la Société	(222)
Gains nets sur compression et règlement	(59)
Autres gains actuariels nets sur les obligations au titre des prestations définies	(48)
Autres	16
Solde au 30 septembre 2019	**3 092 $** [1]

[1] Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 126 millions $ au 30 septembre 2019 (200 millions $ au 31 décembre 2018).

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	
RAII ajusté[1]	RAII excluant les 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.
RAIIA ajusté[1]	RAII ajusté, y compris l'amortissement et les 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 nettes 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.
Dette ajustée[2]	Dette à long terme comme présentée dans les états de la situation financière consolidés, ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes plus les emprunts à court terme et les obligations locatives.
RAII adapté[2]	RAII ajusté, plus l'ajustement des intérêts pour tenir compte des contrats de location avant l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location* et des 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 adapté[2]	RAII adapté, plus l'amortissement, les charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et l'ajustement de l'amortissement afin de tenir compte des obligations locatives.
Intérêts ajustés[2]	Intérêts versés, d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés, plus l'ajustement des intérêts pour tenir compte des obligations locatives avant l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

[1] Depuis le 1er janvier 2019, le RAII avant éléments spéciaux et le RAIIA avant éléments spéciaux sont remplacés respectivement par le RAII ajusté et le RAIIA ajusté. La définition de ces deux indicateurs demeure inchangée.

[2] Avec prise d'effet le 1er janvier 2019, nous avons modifié la définition de ces mesures non conformes aux PCGR en raison de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. L'ajustement des intérêts utilisés pour calculer le RAII adapté et les intérêts ajustés pour la période de quatre trimestres consécutifs close le 30 septembre 2019 comprend l'ajustement des intérêts pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour le quatrième trimestre de 2018. L'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des obligations locatives utilisé pour calculer le RAIIA adapté pour la période de quatre trimestres consécutifs close le 30 septembre 2019 comprend l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour le quatrième trimestre de 2018.

Les mesures financières non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés, mais n'ont pas de 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. 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.

Avant le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société présentait le « RAII avant éléments spéciaux » et le « RAIIA avant éléments spéciaux » comme étant des mesures non conformes aux PCGR. Depuis le premier trimestre de l'exercice 2019, la Société a modifié l'appellation de ces mesures non conformes aux PCGR et les nomme désormais « RAII ajusté » et « RAIIA ajusté », respectivement, sans modifier la composition de ces mesures non conformes aux PCGR. La Société est d'avis que cette nouvelle appellation est plus conforme à la pratique du marché large dans son secteur et distingue mieux ces mesures du RAII selon les IFRS.

RAII ajusté, RAIIA ajusté, résultat net ajusté et résultat par action ajusté
La direction utilise le RAII ajusté, le RAIIA ajusté, le résultat net ajusté et le résultat par action ajusté aux fins de l'évaluation de la performance sous-jacente de l'entreprise. La direction croit que ces mesures du résultat non conformes aux PCGR, en plus des mesures IFRS, donnent aux utilisateurs de notre Rapport financier une meilleure compréhension de nos résultats et tendances connexes, et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de notre entreprise. Le RAII ajusté, le RAIIA ajusté, 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. C'est pourquoi un grand nombre d'utilisateurs du rapport de gestion analysent nos résultats d'après ces mesures financières. La direction est d'avis que ces mesures aident les utilisateurs du 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.

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)
Les flux de trésorerie disponibles correspondent aux flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles diminués des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles. La direction croit que cette mesure des flux de trésorerie non conforme aux PCGR permet aux investisseurs d'avoir une vision claire de la trésorerie disponible générée pour les actionnaires de la Société, le remboursement de la dette et les acquisitions une fois engagées les dépenses en immobilisations requises à l'appui des activités courantes de l'entreprise et la création de valeur à long terme. Cette mesure des flux de trésorerie non conforme aux PCGR ne correspond pas aux flux de trésorerie disponibles résiduels aux fins des dépenses discrétionnaires, étant donné qu'elle ne tient pas compte de certaines sorties de fonds obligatoires, comme le remboursement de la dette arrivant à échéance. La direction a recours aux flux de trésorerie disponibles à titre de mesure d'évaluation de la performance de l'entreprise et de la génération de liquidités dans son ensemble.

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

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 ajusté 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 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 ajusté et du RAII

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018	**2019**	2018
RAII	**143 $**	267 $	**1 198 $**	659 $
Amortissement	**96**	62	**293**	188
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles[1]	**—**	—	**(4)**	11
Éléments spéciaux compte non tenu des charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles[1]	**16**	4	**(654)**	76
RAIIA ajusté	**255 $**	333 $	**833 $**	934 $

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

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

	Trimestres clos les 30 septembre			
	2019	**(par action)**	2018	(par action)
Résultat net	**(91) $**		149 $	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux[1]	**16**	**0,01 $**	4	0,00 $
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 (du gain net) sur certains instruments financiers	**4**	**0,00**	5	0,00
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	**18**	**0,01**	16	0,00
Intérêt lié à un litige fiscal[1]	**—**	**—**	(4)	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux[1] et des autres éléments d'ajustement	**(2)**	**0,00**	(3)	0,00
Résultat net ajusté	**(55)**		167	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	**(48)**		(38)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	**—**		(7)	
Incidence dilutive de l'option de conversion de la Caisse	**—**		(13)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(103) $**		109 $	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	**2 386 781**		2 624 943	
RPA ajusté (en dollars)	**(0,04) $**		0,04 $	

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

	Trimestres clos les 30 septembre	
	2019	2018
RPA dilué	**(0,06) $**	0,04 $
Incidence des éléments spéciaux[1] et des autres éléments d'ajustement	**0,02**	—
RPA ajusté	**(0,04) $**	0,04 $

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

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

	Neuf mois clos les 30 septembre			
	2019	**(par action)**	2018	(par action)
Résultat net	**112 $**		263 $	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux[1]	**(662)**	**(0,28) $**	84	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 du gain net sur certains instruments financiers	**(46)**	**(0,02)**	(31)	(0,01)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	**51**	**0,02**	50	0,02
Intérêt lié à un litige fiscal[1]	**—**	**—**	(4)	0,00
Perte sur remboursement de dette à long terme[1]	**84**	**0,04**	—	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux[1] et des autres éléments d'ajustement	**237**	**0,10**	(73)	(0,03)
Résultat net ajusté	**(224)**		289	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	**(139)**		(46)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	**(14)**		(21)	
Incidence dilutive de l'option de conversion de la Caisse	**—**		(6)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(377) $**		216 $	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	**2 379 795**		2 503 332	
RPA ajusté (en dollars)	**(0,16) $**		0,09 $	

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

	Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018
RPA dilué	**(0,02) $**	0,08 $
Incidence des éléments spéciaux[1] et des autres éléments d'ajustement	**(0,14)**	0,01
RPA ajusté	**(0,16) $**	0,09 $

[1] 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

	Au 30 septembre 2019
Dette à long terme	**9 323 $**
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	**(86)**
Dette à long terme, montant net	**9 237**
Emprunts à court terme sur les facilités de crédit de Transport	**518**
Obligations locatives	**528**
Dette ajustée	**10 283 $**

Rapprochement du RAIIA adapté et du RAII adapté par rapport au RAII

	Période de quatre trimestres consécutifs close le 30 septembre 2019
RAII	**1 540 $**
Éléments spéciaux[1]	**(718)**
Intérêts reçus	**30**
Ajustement des intérêts sur les obligations locatives[2]	**36**
RAII adapté	**888**
Amortissement	**377**
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles[3]	**4**
Ajustement de l'amortissement des obligations locatives[4]	**16**
RAIIA adapté	**1 285 $**

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Période de quatre trimestres consécutifs close le 30 septembre 2019
Intérêts versés	**657 $**
Ajustement des intérêts sur les obligations locatives[2]	**36**
Intérêts ajustés	**693 $**

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

(2) Représente le total de l'ajustement des intérêts pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour le quatrième trimestre de 2018. L'ajustement des intérêts pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour le quatrième trimestre de 2018 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 de cinq ans plus l'écart moyen des swaps sur défaillance de crédit pour les périodes connexes, étant donné notre cote de crédit.

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

(4) Représente le total de l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des obligations au titre des contrats de location simple pour le quatrième trimestre de 2018 utilisant l'amortissement linéaire du montant des obligations au titre des contrats de location simple, fondé sur une période d'amortissement de neuf ans.

AVIATION

À la suite de la création stratégique de Bombardier Aviation, avec prise d'effet le 1er juillet 2019, Avions d'affaires, Avions commerciaux ainsi qu'Aérostructures et Services d'ingénierie sont regroupés dans le secteur Aviation. Les données des périodes antérieures ont été retraitées afin de refléter cette nouvelle structure de présentation de l'information financière. La participation de la Société dans SCAC est traitée comme une participation détenue par le siège social et n'est donc pas incluse dans Aviation.

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre[1]

Trimestres clos les 30 septembre	2019 [2]	2018	Écart
Revenus	**1 558 $**	1 504 $	4 %
Livraisons d'avions (en unités)			
Avions d'affaires	**31**	31	—
Avions commerciaux[3]	**6**	5	1
RAIIA ajusté[4]	**154 $**	166 $	(7) %
Marge RAIIA ajustée[4]	**9,9 %**	11,0 %	(110) pdb
RAII ajusté[4]	**93 $**	129 $	(28) %
Marge RAII ajustée[4]	**6,0 %**	8,6 %	(260) pdb
RAII	**96 $**	132 $	(27) %
Marge RAII	**6,2 %**	8,8 %	(260) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	**87 $**	191 $	(54) %
Aux	**30 septembre 2019**	31 décembre 2018	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)			
Avions d'affaires	**15,3 $**	14,3 $	7 %
Autres aviation[5]	**2,6 $**	4,3 $	(40) %

(1) Les chiffres ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable. Se reporter à la rubrique Information sectorielle de la section Sommaire pour plus de détails.

(2) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

(3) Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente précédemment annoncée des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs des services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited). Deux livraisons d'avions Q Series sont comprises dans le nombre d'avions livrés au cours du trimestre correspondant de 2018.

(4) 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.

(5) Y compris 32 commandes fermes d'avions *CRJ900* au 30 septembre 2019 et 45 commandes fermes et 4 options d'achat d'avions *CRJ900* au 31 décembre 2018. La production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel.

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus de 1,6 milliard $ pour le trimestre reflètent une croissance interne à deux chiffres par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent (compte non tenu des cessions des activités de formation et du programme d'avion Q400 réalisées plus tôt cette année), laquelle est attribuable aux revenus tirés du programme d'avion *Global 7500*, aux revenus externes tirés d'aérostructures et aux revenus plus élevés tirés des services après-vente.
- Un total de 37 livraisons d'avions ont été effectuées au cours du trimestre, dont 6 avions *CRJ* et 31 avions d'affaires. Les revenus ont augmenté surtout en raison de la proportion favorable des ventes de grands avions d'affaires découlant de 2 livraisons d'avions *Global 7500* et de la MES du premier avion *Global 6500*.
- Le 24 septembre 2019, l'avion *Global 5500* et l'avion *Global 6500* ont reçu la certification de type de Transports Canada, suivie de celle de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Mettant en valeur l'ingéniosité de l'innovation par la valeur qu'ils offrent aux clients, l'avion *Global 5500* et l'avion *Global 6500* affichent la meilleure autonomie de leur segment de marché et des coûts d'exploitation moindres.
- Compte tenu de l'accélération de la cadence des livraisons au quatrième trimestre, Aviation est en bonne voie de réaliser de 175 à 180 livraisons d'avions et des revenus d'environ 8,0 milliards $ pour l'exercice complet. L'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500* progresse de façon constante et de 10 à 15 livraisons d'avions sont prévues au quatrième trimestre.[(2)]
- Le rythme soutenu des commandes d'avions d'affaires s'est maintenu au cours du trimestre, le carnet de commandes ayant conservé son rang du plus important de l'industrie à 15,3 milliards $. Pour les neuf premiers mois, le carnet de commandes d'avions d'affaires a augmenté de 1,0 milliard $.
- Pour le troisième trimestre, la marge RAII ajustée[(1)] s'est établie à 6,0 % (marge RAII de 6,2 %), une valeur conforme aux attentes au vu de l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500* et de la dilution des activités liées aux avions commerciaux qui pèsent sur les marges d'Aviation. Pour la période écoulée depuis le début de l'exercice, la marge RAII ajustée[(1)] s'est établie à 7,6 % (marge RAII présentée de 21,6 %), et est en bonne voie d'atteindre la prévision de 7,0 % pour l'exercice complet.[(2)]

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

[(2)] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

La présente rubrique met l'accent sur les indices pertinents du marché de l'aviation d'affaires, à la suite des annonces faites par la Société au cours du deuxième trimestre de 2019 relativement à la poursuite de la cession des activités d'aérostructures de Belfast et du Maroc ainsi qu'à l'entente définitive conclue avec Mitsubishi Heavy Industries, Ltd visant la vente du programme de biréacteurs régionaux.

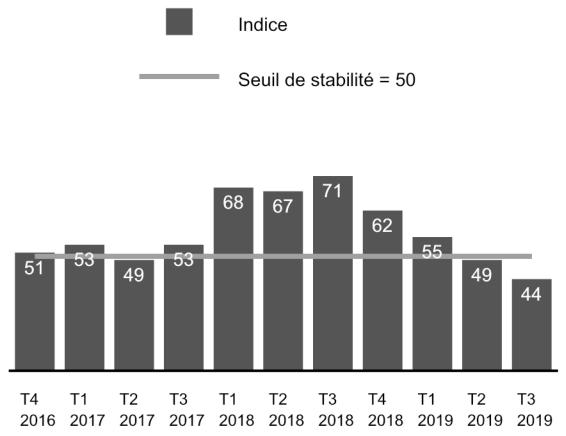
Les mesures sectorielles sont demeurées, dans l'ensemble, à l'intérieur des fourchettes historiques au cours du troisième trimestre, signe de la stabilité du marché. La confiance de l'industrie a atteint une note de 44 points[(1)], alors que les niveaux de stocks d'avions d'occasion sont demeurés bas. Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente, en pourcentage du nombre total d'avions en service, s'établissait à 9,5 % au 30 septembre 2019.[(2)] L'écart marginal de 0,3 point de pourcentage, comparativement à 9,2 % pour le deuxième trimestre de 2019, est en grande partie attribuable aux biréacteurs plus anciens et aux biréacteurs légers. Les niveaux de stocks d'avions d'occasion de catégorie Intermédiaires et Grands se sont maintenus dans des fourchettes optimales.

L'utilisation des biréacteurs d'affaires a diminué de 2 % par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent, tant aux États-Unis qu'en Europe. La diminution de l'utilisation aux États-Unis et en Europe est principalement attribuable aux anciens biréacteurs des catégories Très légers et Légers qui ne sont plus en production, tandis que, de façon générale, l'utilisation d'avions plus récents et de plus grande taille a augmenté par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.[(3)]

L'industrie de l'aviation d'affaires est prête à croître à long terme en raison de la forte demande combinée à l'introduction sur le marché de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies. Avec le portefeuille de produits le plus complet de l'industrie, Bombardier Aviation est bien placée.

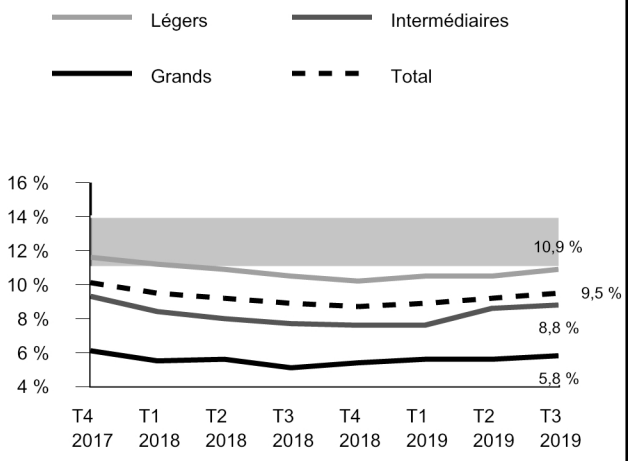
(1) Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 19 septembre 2019.
(2) Selon JETNET et Ascend online.
(3) Selon les sites Web de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. et d'Eurocontrol.

INDICE DU MARCHÉ DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES*
(pour les trimestres civils; moyenne sur une échelle de 100 points)

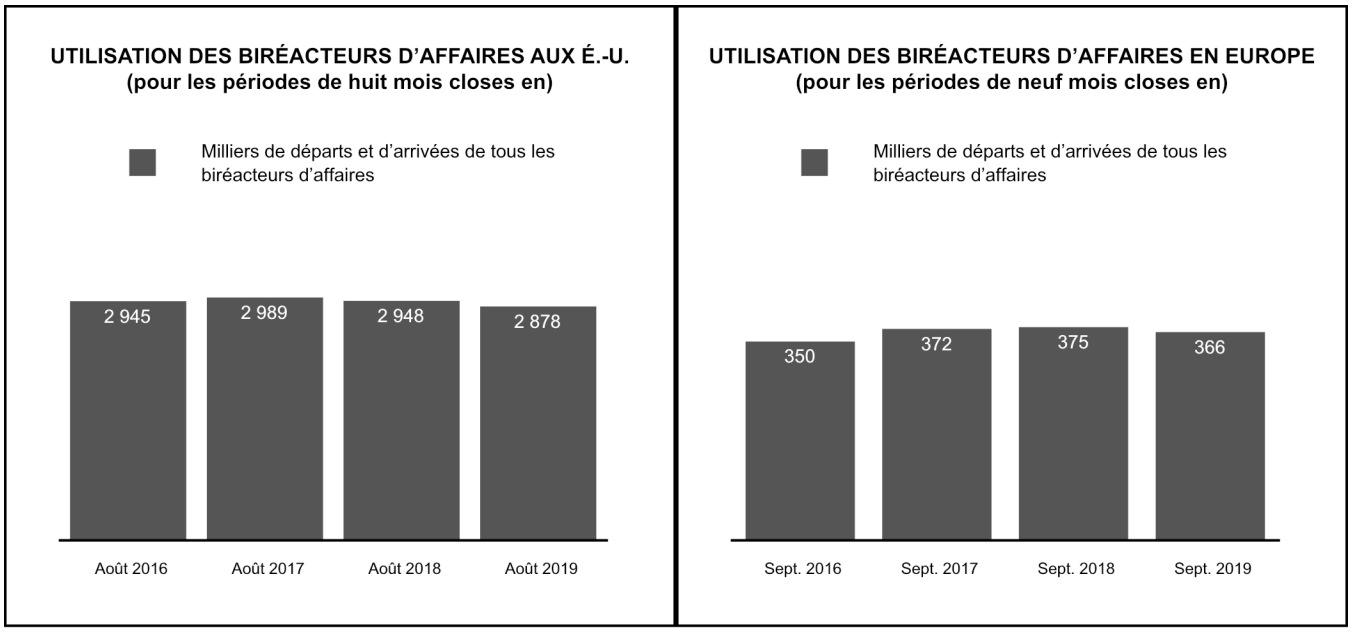


Source : Barclays depuis le début de 2018 (auparavant UBS)
* L'indice du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages périodiques menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.
Les méthodes utilisées pour calculer l'indice de marché des biréacteurs d'affaires pourraient varier en raison d'un changement de source de données. UBS n'a pas réalisé de sondage pour le quatrième trimestre de 2017.

STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION*
(à la fin des trimestres civils)



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 une fourchette normale du total des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion disponibles à la vente, soit entre 11 % et 14 %.



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

Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels[1]

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018[2]	**2019**	2018[2]
Revenus				
Avions d'affaires				
Fabrication et autres[3]	**812 $**	777 $	**2 523 $**	2 617 $
Services[4]	**302**	306	**943**	883
Avions commerciaux[5]	**239**	256	**996**	1 335
Aérostructures et Services d'ingénierie[6]	**205**	165	**626**	347
Total des revenus	**1 558 $**	1 504 $	**5 088 $**	5 182 $
RAIIA ajusté[7]	**154 $**	166 $	**578 $**	401 $
Amortissement	**61**	37	**191**	113
Reprises de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	**—**	—	**(1)**	—
RAII ajusté[7]	**93**	129	**388**	288
Éléments spéciaux	**(3)**	(3)	**(712)**	35
RAII	**96 $**	132 $	**1 100 $**	253 $
Marge RAIIA ajustée[7]	**9,9 %**	11,0 %	**11,4 %**	7,7 %
Marge RAII ajustée[7]	**6,0 %**	8,6 %	**7,6 %**	5,6 %
Marge RAII	**6,2 %**	8,8 %	**21,6 %**	4,9 %

(1) Les chiffres ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable. Se reporter à la rubrique Information sectorielle de la section Sommaire pour plus de détails.
(2) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.
(3) Représente les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.
(4) Représente les revenus tirés des services après-vente, notamment des pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.
(5) Représente les revenus tirés de la fabrication, les services et autres.
(6) Représente les revenus externes.
(7) Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Revenus

L'augmentation de 54 millions $ pour le trimestre s'explique par :

- une augmentation des revenus tirés d'aérostructures et de services d'ingénierie, principalement attribuable à l'augmentation des revenus provenant des contrats conclus avec SCAC[1]; et
- une augmentation des revenus tirés d'avions d'affaires, qui s'explique essentiellement par la proportion favorable de grands avions, en partie contrebalancée par la vente des activités de formation relatives aux avions d'affaires le 14 mars 2019.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des revenus tirés d'avions commerciaux découlant essentiellement de la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019, en partie contrebalancée par une augmentation du nombre de livraisons d'avions *CRJ*.

La baisse de 94 millions $ pour la période de neuf mois s'explique par :

- une diminution des revenus tirés d'avions commerciaux, attribuable essentiellement au retrait du périmètre de consolidation des résultats de SCACS[1] à partir du troisième trimestre de 2018 et à la vente du programme d'avions Q Series le 31 mai 2019; et
- une diminution des revenus de fabrication et autres tirés des avions d'affaires, qui s'explique principalement par le calendrier de livraisons d'avions.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des revenus tirés d'aérostructures et de services d'ingénierie, attribuable essentiellement au fait que les revenus provenant des contrats conclus avec SCAC[1] sont présentés comme des revenus externes depuis le 1er juillet 2018, contrebalancée en partie par des volumes moins élevés associés aux autres contrats externes; et
- une augmentation des revenus tirés des services liés aux avions d'affaires, attribuable principalement à une hausse des activités réalisées dans les centres de service, en partie contrebalancée par la vente des activités de formation relatives aux avions d'affaires le 14 mars 2019.

[1] Le 1er juin 2019, SCACS a été renommée SCAC.

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 comptabilisés comme des (gains) pertes et inclus dans le RAII ont été comme suit :

		Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	Réf.	**2019**	2018	**2019**	2018
Gain sur la cession d'activités – Activités de formation	1	**— $**	— $	**(516) $**	— $
Gain sur la cession d'activités – Activités liées à la Q Series	2	**—**	—	**(219)**	—
Charges de restructuration	3	**—**	2	**38**	2
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*	4	**(3)**	—	**(15)**	(1)
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	5	**—**	10	**—**	609
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles	6	**—**	**—**	**—**	(561)
Achat de rentes de retraite	7	**—**	19	**—**	20
Changements apportés aux garanties de crédit et de valeur résiduelle	8	**—**	(34)	**—**	(34)
		(3) $	(3) $	**(712) $**	35 $
Incidence sur la marge RAII		**0,2 %**	0,2 %	**14 %**	(0,7) %

1. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions $).

2. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut de 298 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions $ (193 millions $ après l'incidence de l'impôt).

3. Les charges représentent des indemnités de départ de 26 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions $, pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment (indemnités de départ de 2 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018).

   Peu après l'annonce que la production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé des indemnités de départ de 7 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de 3 millions $, et a comptabilisé d'autres charges connexes de 10 millions $ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019.

4. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions connexes de respectivement 3 millions $ et 15 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 (1 million $ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.

5. L'acquisition par Airbus de 50,01 % de SCAC, l'entité qui fabrique et commercialise les avions C Series (renommés A220), a entraîné une charge comptable avant impôts de 609 millions $ (545 millions $ après impôts), dont une tranche de 599 millions $ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 et une autre de 10 millions $ au cours du trimestre clos le 30 septembre 2018. Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 270 millions $ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1er juillet 2018; ii) un dérivé en position passif de 310 millions $ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCAC au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement de Bombardier, et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCAC, qui comprennent surtout les obligations liées aux chaînes d'approvisionnement pour Aérostructures et Services d'ingénierie.

6. Lié à la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP).

7. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ceux-ci sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.

8. Les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle ont été réduites à la suite d'un changement d'hypothèse sur le risque de crédit pour une compagnie aérienne. La réduction des provisions a été comptabilisée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales avaient été comptabilisées à titre d'éléments spéciaux en 2015.

Marge RAII

La marge RAII ajustée[1] pour le trimestre a diminué de 2,6 points de pourcentage, essentiellement en raison de l'apport moins élevé des ventes d'avions d'affaires qui comprend la hausse de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII du trimestre a diminué de 2,6 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAII ajustée[1] pour la période de neuf mois a augmenté de 2,0 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'incidence nette du retrait du programme C Series du périmètre de consolidation;
- d'une diminution des charges de vente et d'administration; et
- de la meilleure marge réalisée sur les activités exercées sur le marché de l'après-vente pour les avions d'affaires.

En partie contrebalancés par :

- la marge moins élevée réalisée sur les ventes d'avions d'affaires qui comprend la hausse de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII de la période de neuf mois a augmenté de 16,7 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

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

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits[1]

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018	**2019**	2018
Outillage des programmes[2]	**58 $**	197 $	**218 $**	650 $
Charges de R et D[3]	**7**	6	**18**	18
	65 $	203 $	**236 $**	668 $
En pourcentage des revenus	**4,2 %**	13,5 %	**4,6 %**	12,9 %

La baisse des investissements dans l'outillage des programmes aéronautiques est principalement attribuable à la mise en service du programme d'avion *Global 7500* en décembre 2018.

Au 30 septembre 2019, la valeur comptable de l'outillage des programmes aéronautiques[1] s'établissait à 4,6 milliards $, comparativement à 4,5 milliards $ au 31 décembre 2018.

(1) Les chiffres ont été retraités en raison de la création de Bombardier Aviation, notre nouveau secteur isolable. Se reporter à la rubrique Information sectorielle de la section Sommaire pour plus de détails.
(2) Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que le montant versé aux fournisseurs à la réception de pièces ou à la livraison des avions pour les coûts de développement acquis qu'ils ont engagés.
(3) À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 22 millions $ et 73 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 (respectivement 12 millions $ et 41 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Le programme d'avions *Global 5500* et *Global 6500*[1]
L'avion *Global 5500* et l'avion *Global 6500* ont reçu la certification de type de Transports Canada le 24 septembre 2019, et le premier biréacteur d'affaires *Global 6500* a été mis en service le 30 septembre 2019, dans les délais prévus. Le 15 octobre 2019, l'avion *Global 5500* et l'avion *Global 6500* ont reçu la certification de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Le biréacteur d'affaires *Global 6500* a fait ses débuts en public au congrès et salon de l'Association nationale de l'aviation d'affaires des États-Unis (NBAA-BACE) à Las Vegas du 21 au 24 octobre 2019.

Les biréacteurs *Global 5500* et *Global 6500* reposent sur le succès des avions *Global 5000* et *Global 6000* en offrant une autonomie supplémentaire de respectivement 700 et 600 milles marins, pour atteindre une autonomie de respectivement 5900 et 6600 milles marins, ce qui les place en tête de leur catégorie à cet égard; ces biréacteurs peuvent atteindre en plus une vitesse maximale de Mach 0,90 alors que l'aile de conception évoluée de Bombardier procure un grand confort et un vol en douceur. Les deux nouveaux biréacteurs d'affaires consomment jusqu'à 13 % moins de carburant sous certaines conditions d'exploitation, ce qui contribue à des coûts d'exploitation très avantageux comparativement à ceux de plus petits avions concurrents à moindre autonomie.

Le programme d'avion *Learjet 75 Liberty*[1]
Le 2 juillet 2019, Bombardier a lancé le biréacteur d'affaires *Learjet 75 Liberty*. Prenant appui sur la meilleure plateforme de biréacteurs légers de l'industrie, le nouvel avion *Learjet 75 Liberty* offre la cabine la plus spacieuse de son segment, ainsi qu'une nouvelle configuration de six fauteuils de classe affaires. Il est par ailleurs doté de caractéristiques standards que les autres biréacteurs légers de ce segment ne présentent pas, notamment un plancher plat et une porte escamotable entre le poste de pilotage et la suite affaires pour une expérience en vol silencieuse. À un prix inférieur à celui de l'ancien avion *Learjet*, l'avion *Learjet 75 Liberty* offre de meilleures performances aux mêmes coûts d'exploitation que les avions concurrents.[2] Les avions seront fabriqués à Wichita et les premières livraisons sont prévues en 2020.

(1) En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative aux avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 8000* et *Learjet 75 Liberty* à la fin du présent rapport de gestion.
(2) Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service.

Livraisons d'avions et carnet de commandes

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre 2019	Trimestres clos les 30 septembre 2018	Neuf mois clos les 30 septembre 2019	Neuf mois clos les 30 septembre 2018
Avions d'affaires				
Légers	**5**	4	**9**	9
Intermédiaires	**17**	20	**48**	58
Grands	**9**	7	**33**	29
	31	31	**90**	96
Avions commerciaux[1]				
Biréacteurs régionaux[2]	**6**	3	**20**	14
Biturbopropulseurs[3]	**—**	2	**7**	9
	6	5	**27**	23
	37	36	**117**	119

[1] À l'exclusion de 13 livraisons d'avions CS300 pour les six premiers mois de la période de neuf mois close le 30 septembre 2018. Après la clôture du partenariat C Series, Airbus a renommé les avions CS100 et CS300 respectivement A220-100 et A220-300.

[2] Le 25 juin 2019, la Société a annoncé avoir conclu une entente définitive en vertu de laquelle Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (MHI) acquerra son programme de biréacteurs régionaux. Se reporter à la rubrique Redéfinition du portefeuille pour plus d'informations sur la transaction.

[3] Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente précédemment annoncée des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited). Par conséquent, les sept livraisons pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019 ont été effectuées au cours des cinq premiers mois seulement.

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux 30 septembre 2019	Aux 31 décembre 2018
Avions d'affaires	**15,3 $**	14,3 $
Aviation – Autres[1]	**2,6**	4,3
	17,9 $	18,6 $

[1] Y compris 32 commandes fermes d'avions *CRJ900* au 30 septembre 2019 et 45 commandes fermes et 4 options d'achat d'avions *CRJ900* au 31 décembre 2018.

Après la fin du trimestre considéré, une commande visant 6 avions *CRJ900* a été annulée.

Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes d'avions d'affaires font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché. Nous avons maintenu notre rang de chef de file de l'industrie en fonction du carnet de commandes d'avions d'affaires.

La production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel.

REDÉFINITION DU PORTEFEUILLE

Conclusion de la vente à CAE des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires

Le 14 mars 2019, nous avons conclu la vente à CAE Inc. (CAE), annoncée antérieurement, des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une valeur d'entreprise de 645 millions $. Le produit net de la vente s'est établi à 532 millions $, déduction faite de certains passifs, frais et ajustements de clôture. Un gain de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé) a été comptabilisé dans les éléments spéciaux.

Parallèlement à l'accord de vente, Bombardier et CAE ont convenu également d'élargir la portée de leur entente de fournisseur de formation agréé selon laquelle CAE a accepté de procéder au versement anticipé de toutes les redevances aux termes de celle-ci. Ce versement anticipé s'est fixé à 155 millions $ et a été reçu par Bombardier au cours du quatrième trimestre de 2018.

Conclusion de la vente du programme d'avions Q Series à De Havilland Aircraft of Canada Limited

Le 31 mai 2019, nous avons conclu la vente annoncée précédemment des actifs du programme d'avions Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited), filiale en propriété exclusive de Longview Aviation Capital Corp., pour un produit brut totalisant 298 millions $. La vente comprend l'ensemble des actifs et de la propriété intellectuelle, les certificats de type associés aux avions Dash 8 Series 100, 200 et 300 ainsi que les activités opérationnelles du programme d'avion Q400 réalisées aux installations de fabrication de Downsview, en Ontario, au Canada. Un gain de 219 millions $ (193 millions $ après l'incidence de l'impôt différé) a été comptabilisé dans les éléments spéciaux.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 19 – Cession d'activités de nos états financiers consolidés intermédiaires.

Entente définitive pour la vente de notre programme de biréacteurs régionaux à Mitsubishi Heavy Industries, Ltd

Le 25 juin 2019, la Société et Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (MHI) ont annoncé la conclusion d'une entente définitive en vertu de laquelle MHI acquerra le programme de biréacteurs régionaux de Bombardier, pour une contrepartie en trésorerie de 550 millions $ à verser à la Société à la clôture. MHI assumera également des passifs liés à des garanties de crédit et de valeur résiduelle ainsi qu'à des incitatifs à la location s'élevant approximativement à 200 millions $ au moment de la signature. En vertu de l'entente, la participation au résultat net de Bombardier dans le programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO), laquelle a été évaluée à environ 180 millions $ au moment de la signature, sera transférée à MHI.

En vertu de cette entente, MHI fera l'acquisition des activités de maintenance, de soutien, de remise à neuf, de marketing et de vente relatives aux avions *CRJ Series*, y compris les activités du réseau connexe de service et de soutien situées à Montréal, au Québec, et à Toronto, en Ontario, et les centres de services situés à Bridgeport, en Virginie-Occidentale, et à Tucson, en Arizona, ainsi que les certificats de type.

Bombardier conservera le site de production d'avions *CRJ* à Mirabel, au Québec. Bombardier continuera à fournir des composants et des pièces de rechange et assemblera les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel pour le compte de MHI. La production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel.

Bombardier conservera également certains passifs représentant une partie des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle totalisant environ 370 millions $. Mis à part la comptabilisation des intérêts, ce montant est fixe, ne dépend pas des variations futures de la valeur des avions et devra être payé par Bombardier au cours des quatre prochaines années. Le montant est inclus dans les autres passifs financiers. L'entente prévoit des frais de rupture de négociations payables par MHI dans certaines circonstances. À l'heure actuelle, la transaction devrait être conclue au cours du premier semestre de 2020 et reste assujettie à l'approbation des autorités réglementaires et aux conditions de clôture habituelles.[1]

Pour plus de détails, se reporter à la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente de nos états financiers consolidés intermédiaires.

[1] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

Poursuite de la cession des activités d'aérostructures de Belfast et du Maroc

Le 2 mai 2019, la Société a annoncé la création stratégique de Bombardier Aviation, regroupant tous les actifs aéronautiques en un seul secteur d'activité simplifié et pleinement intégré. Par conséquent, Bombardier poursuit la cession de ses activités liées aux aérostructures de Belfast et du Maroc. Les activités d'aérostructures de la Société seront concentrées sur ses capacités stratégiques de Montréal, du Mexique et sur les nouvelles activités de fabrication d'aile de l'avion *Global 7500* récemment acquises au Texas. Grâce à l'ensemble de ces installations, la Société dispose des compétences, des technologies et des capacités requises pour concevoir et produire les avions de générations actuelle et future et offrir des services après-vente connexes.

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2019 [1]	2018	Écart
Revenus	**2 175 $**	2 140 $	2 %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	**4,5 $**	1,9 $	137 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	**2,1**	0,9	1,2
RAIIA ajusté[2][3]	**144 $**	212 $	(32) %
Marge RAIIA ajustée[2][3]	**6,6 %**	9,9 %	(330) pdb
RAII ajusté[2][3]	**110 $**	187 $	(41) %
Marge RAII ajustée[2][3]	**5,1 %**	8,7 %	(360) pdb
RAII[2]	**88 $**	184 $	(52) %
Marge RAII[2]	**4,0 %**	8,6 %	(460) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	**48 $**	36 $	33 %
Aux	**30 septembre 2019**	31 décembre 2018	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	**35,1 $**	34,5 $	2 %

[1] Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location.* Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

[2] Compte tenu de la quote-part des résultats tirés de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant 20 millions $ pour le trimestre clos le 30 septembre 2019 (22 millions $ pour le trimestre clos le 30 septembre 2018).

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

Principaux faits saillants et événements

- La situation de Transport se rétablit graduellement alors que ce secteur franchit les étapes clés de ses projets d'envergure en redressement.
  - Le nombre de livraisons ayant augmenté d'environ 15 % par rapport à celui du trimestre précédent, ce secteur est en position d'accélérer davantage la libération de fonds de roulement excédentaires à partir du quatrième trimestre ainsi qu'en 2020 et en 2021.[1]
  - Pour y parvenir, nous sommes en voie d'achever les tests de logiciels et l'homologation des projets au R.-U. alors que nous achevons la production en parallèle. En Suisse et en Allemagne, nous continuons d'améliorer la fiabilité en service afin de susciter l'acceptation par les clients des trains en exploitation.
  - À plus long terme, la récente réaffectation des ressources, les investissements visant l'augmentation des capacités ainsi que le renforcement de l'équipe de direction soutiennent le redressement de Transport, qui peut compter sur un solide carnet de commandes et des nouvelles commandes de qualité. Nous sommes donc confiants dans les perspectives à long terme du secteur.
- Principalement tirés des services, les revenus du trimestre ont totalisé 2,2 milliards $, en croissance de 5 % par rapport à ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent, compte non tenu de l'incidence des taux de change. Transport demeure en bonne voie d'atteindre la prévision de revenus d'environ 8,75 milliards $[1] pour l'exercice complet, posant l'hypothèse d'un taux de change de 1,12 pour la conversion en dollar américain des montants en euro.
- La marge RAII ajustée[2] de 5,1 % pour le trimestre est conforme à la prévision d'environ 5,0 % pour l'exercice complet, reflétant une forte proportion de projets d'envergure en voie d'achèvement, et tient compte des coûts associés aux investissements planifiés dans les capacités d'ingénierie et de fabrication annoncés plus tôt cette année. La marge RAII présentée pour le trimestre s'est établie à 4,0 %.
- Le carnet de commandes a atteint 35,1 milliards $ au cours du trimestre, soutenu par un volume de nouvelles commandes totalisant 4,5 milliards $, générant un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 2,1. Pour les neuf premiers mois de l'exercice, Transport a reçu des nouvelles commandes d'un total de 8,1 milliards $, qui constituent une solide proportion de projets à niveau élevé de réutilisation, de services et de commandes de signalisation, ainsi que d'importantes commandes fermes. L'amélioration de la composition du carnet de commandes grâce au remplacement des projets en redressement par des projets à plus faible risque s'avère essentielle pour renouer avec une performance financière plus robuste.
  - Mettant en lumière l'activité du trimestre sur le plan des commandes, Transport fait partie d'un consortium ayant remporté un contrat visant la fourniture et l'exploitation de deux lignes de monorail au Caire, en Égypte. La part du contrat de Transport est évaluée à 2,64 milliards $, et lui permettra de tirer parti de sa plateforme de monorail *INNOVIA* au moyen d'une offre intégrée de solutions de matériel roulant et de systèmes, de signalisation et de services. Ce projet réutilise la plateforme en service depuis 2014 à São Paulo, au Brésil, et en construction à Bangkok, en Thaïlande, et à Wuhu, en Chine.

[1] Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2018 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Dans l'ensemble, le volume des commandes à l'échelle de l'industrie a connu une croissance stable depuis le début de l'année comparativement à celui de la période correspondante de l'année précédente.

Europe
En Europe, le volume des commandes a augmenté depuis le début de l'année par rapport à celui de la période correspondante de 2018. Une légère baisse a été observée au troisième trimestre par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente en raison d'un important contrat de trains à très grande vitesse octroyé l'année dernière en France (TGV du Futur). Au cours du troisième trimestre de 2019, le volume des commandes a découlé essentiellement de plusieurs contrats de taille moyenne de trains de banlieue, de trains régionaux, de trains interurbains et de trains à très grande vitesse en France, en Turquie et au R.-U. ainsi que de contrats de métros et de véhicules légers sur rail dignes de mention en Allemagne et en Suisse et de locomotives en Espagne. Les ententes de services les plus importantes ont été signées au R.-U. et en Autriche, et des commandes de signalisation ont été passées en Allemagne, en Italie et en Pologne. En Europe de l'Est, la Hongrie, la Pologne et la Lettonie ont été les principaux artisans de la croissance du marché avec des commandes de trains de banlieue et de trains régionaux de même que des contrats de service.

Les perspectives pour l'Europe devraient demeurer positives pour le reste de 2019. On prévoit de nombreuses possibilités visant des trains de banlieue et des trains régionaux en Espagne, en Allemagne, en Italie et en République tchèque ainsi que des trains interurbains en Suisse, en Suède et au R.-U. La demande de solutions de transport collectif urbain demeurera solide en Europe en raison de commandes qui devraient être octroyées pour des rames de métro en France et en Turquie ainsi que pour des véhicules légers sur rail au R.-U., en Allemagne, en Turquie et dans certaines régions de l'Europe de l'Est. L'Allemagne, la Pologne et les pays nordiques devraient alimenter la demande de locomotives. Dans le segment des services, des contrats de services de maintenance de parcs de véhicules devraient être attribués principalement en Espagne, au R.-U., en Allemagne et en Autriche. D'importants investissements visant des solutions de signalisation de grandes lignes et des solutions de systèmes de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) sont prévus en Pologne, en Turquie et en Allemagne.

Amérique du Nord
En Amérique du Nord, le volume des commandes a diminué depuis le début de l'année par rapport à celui de la période correspondante de 2018, en raison surtout d'importants contrats octroyés l'an dernier aux États-Unis et au Canada pour des rames de métro et des ententes de services conclues au Canada. Toutefois, le volume des commandes au troisième trimestre de 2019 a augmenté par rapport à celui de la période correspondante de 2018 étant donné que des contrats de taille moyenne pour des trains de banlieue, des services de maintenance de parcs de véhicules et des véhicules légers sur rail ont été octroyés aux États-Unis. Des commandes ont également été attribuées au Canada pour des solutions de signalisation et de communication en bordure de voie ainsi que pour des trains de banlieue.

Les commandes devraient continuer d'affluer sur le marché nord-américain au dernier trimestre de 2019 en raison de possibilités prévues visant des rames de métro aux États-Unis ainsi que les segments de la signalisation et des services aux États-Unis et au Canada. Au Mexique, il faut s'attendre à une demande de trains interurbains et de locomotives.

Asie-Pacifique
Le volume des commandes en Asie-Pacifique a diminué légèrement depuis le début de l'année par rapport à celui de la période correspondante de l'année dernière. Cette diminution est en grande partie attribuable à la baisse des commandes de métros en Chine. Au cours du troisième trimestre de 2019, des commandes visant des rames de métro ont été attribuées en Chine, à Singapour et en Inde ainsi que des trains interurbains en Corée du Sud. Dans les segments de la signalisation et des services, des commandes de plus petite taille ont été passées en Inde, en Malaisie et en Australie.

L'Asie-Pacifique devrait se remettre de la baisse observée au cours du troisième trimestre de 2019 étant donné que d'importants contrats devraient être attribués au dernier trimestre de 2019 pour des rames de métro en Chine, en Inde et à Singapour, des trains de banlieue en Chine et en Australie ainsi que pour des trains à très

grande vitesse en Thaïlande. Dans le segment de la mobilité urbaine, la Chine devrait également investir dans des solutions automatisées et clés en main telles que des monorails. De nombreuses occasions de services de maintenance de parcs de véhicules devraient également se présenter pour des rames de métro en Chine et en Inde, des trains de banlieue en Australie ainsi que pour des locomotives en Thaïlande. Dans le segment de la signalisation, des investissements sont prévus visant des systèmes de signalisation de métro en Chine, à Singapour, en Inde et au Vietnam et des solutions ERTMS en Inde, en Thaïlande et en Australie.

Ailleurs dans le monde[1]
Depuis le début de l'année, le volume des commandes a augmenté considérablement dans la région Ailleurs dans le monde par rapport à celui de la période correspondante de 2018. Au troisième trimestre de 2019, les principaux contrats visant des monorails ont été obtenus en Égypte, dont une part considérable vise des services et des solutions de signalisation. Une commande importante de trains de banlieue a été attribuée en Russie, et des commandes de plus petite taille pour des locomotives ont également été octroyées en Ouzbékistan et pour des rames de métro en Iran.

Les perspectives pour la région Ailleurs dans le monde devraient demeurer positives pour le dernier trimestre de 2019, étant donné les importantes possibilités visant des systèmes de navettes automatisés et des systèmes de monorail prévues au Brésil, des véhicules légers sur rail au Maroc et des locomotives en Israël. Dans le segment des services, des contrats de services de maintenance de parcs de véhicules sont prévus en Afrique du Sud ainsi que pour la maintenance et la modernisation de locomotives en Égypte. Des appels d'offres importants sont prévus pour des systèmes de signalisation ERTMS aux Émirats arabes unis, en Algérie et en Iran, alors que le Turkménistan, le Pérou et la Géorgie devraient passer des commandes visant des solutions de signalisation de grandes lignes traditionnelles.

[1] La région Ailleurs dans le monde comprend l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient et la CEI.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018[1]	**2019**	2018[1]
Revenus				
Matériel roulant et systèmes[2]	**1 405 $**	1 446 $	**4 302 $**	4 528 $
Services[3]	**555**	475	**1 553**	1 534
Signalisation[4]	**215**	219	**621**	692
Total des revenus	**2 175 $**	2 140 $	**6 476 $**	6 754 $
RAIIA ajusté[5][6]	**144 $**	212 $	**408 $**	658 $
Amortissement	**34**	25	**101**	75
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	**—**	—	**3**	—
RAII ajusté[5][6]	**110**	187	**304**	583
Éléments spéciaux	**22**	3	**46**	45
RAII[5]	**88 $**	184 $	**258 $**	538 $
Marge RAIIA ajustée[5][6]	**6,6 %**	9,9 %	**6,3 %**	9,7 %
Marge RAII ajustée[5][6]	**5,1 %**	8,7 %	**4,7 %**	8,6 %
Marge RAII[5]	**4,0 %**	8,6 %	**4,0 %**	8,0 %

(1) Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*. Selon l'approche rétrospective modifiée adoptée par la Société, les chiffres de 2018 n'ont pas été retraités.

(2) Comprend les revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et des trains à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies ainsi que des systèmes de transport collectif, aéroportuaires et de grandes lignes.

(3) Comprend les revenus tirés de la gestion de parcs de véhicules, de la gestion du cycle de vie d'actifs, de la réingénierie et de la révision de composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.

(4) Comprend les revenus tirés de la signalisation de transport collectif, de la signalisation de grandes lignes, de la signalisation industrielle et des solutions de service *OPTIFLO* pour la signalisation.

(5) Compte tenu de la quote-part des résultats tirés de participations dans des coentreprises et des entreprises associées totalisant respectivement 20 millions $ et 69 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 (22 millions $ et 75 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018).

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

Revenus

Le total des revenus pour le trimestre clos le 30 septembre 2019 a augmenté de 35 millions $, tandis que le total des revenus pour la période de neuf mois a diminué de 278 millions $ par rapport à celui des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu des incidences négatives des taux de change de respectivement 78 millions $ et 314 millions $, les revenus ont augmenté de respectivement 113 millions $, ou 5 %, et 36 millions $, ou 1 %, pour le trimestre et la période de neuf mois, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 113 millions $, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités liées aux services en Europe, en Asie-Pacifique et en Amérique du Nord;
- un accroissement des activités liées au matériel roulant en Europe, principalement en raison de l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux, à des contrats de véhicules légers sur rail et à des contrats de trains à grande vitesse et de trains à très grande vitesse, le tout en partie contrebalancé par quelques contrats de locomotives en voie d'achèvement; et
- un accroissement des activités liées à la signalisation en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique.

En partie contrebalancés par :

- une baisse des activités liées au matériel roulant en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde, principalement en raison de certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux ainsi que de transport collectif en voie d'achèvement dans ces deux régions, en partie contrebalancée par l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats pour de l'équipement de propulsion et de contrôles, des métros et de systèmes de navettes automatisés en Asie-Pacifique et de certains contrats de locomotives dans la région Ailleurs dans le monde; et
- une diminution des activités liées à la signalisation en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde.

L'augmentation de 36 millions $, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour la période de neuf mois, s'explique principalement par :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant en Europe et en Amérique du Nord, principalement en raison de l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de véhicules légers sur rail dans ces deux régions, à certains contrats visant des métros et des trains à grande vitesse en Europe, et à certains contrats de locomotives en Amérique du Nord, en partie contrebalancés par certains contrats de trains interurbains et de trains régionaux en Europe et à certains contrats de systèmes de navettes automatisés en Amérique du Nord en voie d'achèvement ainsi que par l'accélération moins rapide de la cadence de production liée à certains contrats; et
- un accroissement des activités liées aux services en Europe, en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique.

En partie contrebalancés par :

- un ralentissement des activités liées au matériel roulant en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde, principalement en raison de certains contrats visant des systèmes de transport collectif dans ces deux régions ainsi que des contrats visant des trains de banlieue et des trains régionaux en voie d'achèvement en Asie-Pacifique, et d'une accélération moins rapide de la cadence de production liée à certains contrats, en partie contrebalancés par l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de métro, d'équipement de propulsion et de systèmes de navettes automatisés en Asie-Pacifique et à certains contrats de locomotives, de trains de banlieue et de trains régionaux dans la région Ailleurs dans le monde; et
- une diminution des activités liées à la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde.

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 comptabilisés comme pertes et inclus dans le RAII ont été comme suit :

		Trimestres clos les 30 septembre		**Neuf mois clos les 30 septembre**	
	Réf.	**2019**	2018	**2019**	2018
Charges de restructuration	1	**22 $**	1 $	**46 $**	16 $
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	2	**—**	—	**—**	17
Achat de rentes de retraite	3	**—**	2	**—**	12
		22 $	3 $	**46 $**	45 $
Incidence sur la marge RAII		**1,0 %**	0,1 %	**0,7 %**	0,7 %

1. Les charges représentent des indemnités de départ de respectivement 27 millions $ et 59 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois, en partie contrebalancées par des gains de compression de 5 millions $ comptabilisés au cours du troisième trimestre relativement aux mesures de restructuration annoncées antérieurement (charges de respectivement 1 million $ et 12 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018, en partie contrebalancées par des gains de compression de 4 millions $ comptabilisés au cours du deuxième trimestre de 2018); conformément à ces initiatives, des reprises de dépréciation d'actifs de 8 millions $ ont également été comptabilisées au cours du premier semestre de 2019 (des dépréciations d'actifs de 8 millions $ ont été comptabilisées au cours du deuxième trimestre de 2018).

2. Représentent une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques relativement à la vente d'entités juridiques dans le cadre de notre plan de transformation.

3. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement de régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat des engagements de rentes par des compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation des risques en cours, la Société a un projet de rachat de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite applicables.

Marge RAII

La marge RAII ajustée[1] pour le trimestre a diminué de 3,6 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en raison essentiellement de la révision d'estimations relatives à certains contrats; et
- d'une diminution de la marge réalisée sur les activités de signalisation, du fait principalement d'une combinaison défavorable de contrats.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la marge réalisée sur les services, en raison surtout d'une incidence positive découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats; et
- une diminution des dépenses de R et D.

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

La marge RAII ajustée[1] pour la période de neuf mois a diminué de 3,9 points de pourcentage, en raison essentiellement :

- d'une diminution de la marge réalisée sur le matériel roulant et les systèmes, en raison essentiellement de la révision d'estimations relatives à certains contrats;
- d'une diminution de la marge réalisée sur les activités de signalisation, du fait principalement d'une combinaison défavorable de contrats; et
- d'une diminution de la marge réalisée sur les services, en raison surtout d'une incidence positive découlant de la révision d'estimations relatives à certains contrats au cours de la période correspondante de l'exercice précédent.

En partie contrebalancées par :

- une incidence positive d'une modification apportée à un régime de retraite liée aux services passés comptabilisée au premier trimestre de 2019; et
- une diminution des charges de vente et d'administration.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII de la période de neuf mois a diminué de 4,0 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

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

Carnet de commandes

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Trimestres clos les 30 septembre 2019	Trimestres clos les 30 septembre 2018	Neuf mois clos les 30 septembre 2019	Neuf mois clos les 30 septembre 2018
Solde au début de la période	**33,6 $**	34,0 $	**34,5 $**	35,1 $ [1]
Nouvelles commandes	**4,5**	1,9	**8,1**	6,6 $
Revenus	**(2,2)**	(2,1)	**(6,5)**	(6,8) $
Incidence des taux de change	**(0,8)**	0,1	**(1,0)**	(1,0) $
Solde à la fin de la période	**35,1 $**	33,9 $	**35,1 $**	33,9 $
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	**2,1**	0,9	**1,3**	1,0

[1] Le carnet de commandes au 31 décembre 2017 a été retraité en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres du Rapport financier 2018 pour des détails.

Les nouvelles commandes pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 ont augmenté de respectivement 2,6 milliards $ et 1,5 milliard $ comparativement aux nouvelles commandes des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Nous avons remporté plusieurs commandes dans différents segments de produits et différentes régions au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, et maintenu une position de leader[1] dans notre marché ferroviaire pertinent et accessible.[2]

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

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

Les commandes importantes obtenues au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2019 se présentaient comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur [1]
Troisième trimestre					
National Authority for Tunnels (NAT)	Égypte	Trains et système *INNOVIA* Monorail 300, technologie de signalisation et de commande automatique de train *CITYFLO* 650 et services d'exploitation et de maintenance	280	Matériel roulant et systèmes, signalisation et services	2 640 $ [2]
Non divulgué	Asie-Pacifique	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	247 $
Non divulgué	Amérique du Nord	Non divulgué	s. o.	Services	247 $
Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB)	Allemagne	Tramways *FLEXITY*, et systèmes de gestion de la maintenance *FlexCare* et de détection des obstacles	30	Matériel roulant, systèmes et services	219 $
Abellio UK and Eversholt Rail Ltd.	R.-U.	Contrat de services de maintenance de trains	s. o.	Services	161 $
Non divulgué	Europe	Non divulgué	s. o.	Services	106 $
Non divulgué	Amérique du Nord	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	104 $
Deuxième trimestre					
Trenitalia	Italie	Trains à très grande vitesse Frecciarossa 1000 (dérivés de la plateforme du V300*ZEFIRO*) et services de maintenance connexes	112	Matériel roulant, systèmes et services	261 $ [3]
Ville et comté de San Francisco	É.-U.	Services d'exploitation et de maintenance pour le système de navette automatisé *INNOVIA* APM 100	s. o.	Services	220 $
Chemins de fer israéliens (ISR)	Israël	Exercice d'une option d'achat de voitures à deux niveaux *TWINDEXX* Vario	74	Matériel roulant et systèmes	166 $
Non divulgué	Asie-Pacifique	Non divulgué	s. o.	Matériel roulant et systèmes	101 $
Premier trimestre					
New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT)	É.-U.	Voitures de train de banlieue multiniveaux III	113	Matériel roulant et systèmes	669 $
Gouvernement du Queensland	Australie	Modifications et nouvelle conception des trains faisant partie du projet (NGR) de matériel roulant de nouvelle génération et des services de maintenance connexe	s. o.	Matériel roulant, systèmes et services	255 $
Eurotunnel	France	Remise à neuf de 9 navettes passagers	s. o.	Services	171 $

[1] Les valeurs du contrat excluent l'indexation des prix.
[2] Contrat signé dans le cadre d'un consortium avec Orascom Construction PLC et Arab Contractors. Le contrat total est évalué à 4,16 milliards $, et seule notre part est présentée ci-dessus.
[3] Contrat conclu en partenariat avec Hitachi Rail SpA. Le contrat total est évalué à 643 millions $, et seule notre part du contrat est présentée ci-dessus.

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Vente de facilités de créances et arrangements visant des avances consenties par des tiers

Dans le cours normal de ses affaires, Transport dispose de facilités auxquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Pour plus de détails, se reporter à la Note 24 – Variation nette des soldes hors caisse de nos états financiers consolidés intermédiaires.

De plus, dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties par des tiers en échange des droits aux paiements de clients. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement cédées au tiers en question. En outre, les tiers consentant les avances peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, notamment si Transport accuse des retards de livraison au-delà d'une date déterminée. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des actifs sur contrat. Pour plus de détails, se reporter à la Note 10 – Soldes des contrats, de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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 de la période de neuf mois close le 30 septembre 2019 à l'exception des montants réglés ou transférés dans les autres passifs financiers. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2018 pour une description de ces arrangements, et à la Note 28 – 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 incertitudes qui, selon nous, à l'heure actuelle, 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 2018, mais ne sont pas forcément les seuls risques et incertitudes auxquels nous faisons face.

Il n'y a pas eu de changement important dans ces risques et incertitudes au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 28 – 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 de politiques comptables

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 établit des principes concernant la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des contrats de location, ainsi que les informations à fournir à leur sujet, pour les deux parties au contrat, soit le client (preneur) et le fournisseur (bailleur). L'IFRS 16 élimine le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location‑financement et introduit un modèle unique de comptabilisation par le preneur. L'IFRS 16 reconduit pratiquement toutes les dispositions relatives à la comptabilisation par le bailleur. Par conséquent, le bailleur continue d'appliquer le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

L'IFRS 16 a été adoptée à compter du 1er janvier 2019, et la Société a choisi d'utiliser l'approche rétrospective modifiée selon laquelle les périodes correspondantes n'ont pas été retraitées. Selon cette méthode, la norme s'applique rétrospectivement et l'effet cumulé de la première application de la norme est comptabilisé à la date de première application.

La Société a appliqué la norme aux contrats qui ont été précédemment identifiés comme des contrats de location en vertu de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4 à la date de première application et n'a pas réévalué les contrats qui n'avaient pas été identifiés auparavant comme comportant un contrat de location en vertu de l'application de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. De plus, la Société a choisi d'appliquer des exemptions relatives à la comptabilisation prévues dans la norme aux contrats de location qui arrivent à échéance dans les 12 mois suivant la date de première application ou à la date de début du contrat de location et qui ne renferment pas d'option d'achat, et aux contrats de location pour lesquels le bien sous-jacent est de faible valeur.

Au moment de la première application, la Société a aussi appliqué les mesures de simplification permettant d'utiliser un taux d'actualisation unique à l'égard d'un portefeuille de contrats de location dont les caractéristiques sont considérées comme étant raisonnablement semblables, de s'appuyer sur l'évaluation qu'elle a faite de ses contrats de location pour déterminer si des contrats étaient déficitaires immédiatement avant la date de première application, plutôt que d'effectuer un test de dépréciation, et d'exclure les coûts directs initiaux découlant de l'évaluation de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Dans les cas où la Société est le preneur, l'IFRS 16 a entraîné la comptabilisation au bilan de la plupart de ses contrats de location qui ont été considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela a donné lieu à une majoration du bilan en raison de la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation, ajustée en fonction des avantages incitatifs à la location reçus et des provisions pour contrats déficitaires comptabilisées antérieurement, et d'une obligation locative à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs restants, actualisée selon le taux d'emprunt marginal à la date de première application. La dotation aux amortissements de l'actif au titre du droit d'utilisation et la charge d'intérêt sur l'obligation locative ont remplacé la charge liée aux contrats de location simple comptabilisée antérieurement. Même si l'incidence qu'a l'adoption de cette norme sur les états des flux de trésorerie est neutre, le remboursement du capital des obligations locatives sera présenté dans les activités de financement en vertu de l'IFRS 16, alors qu'il était auparavant présenté dans les activités opérationnelles.

Se reporter à la Note 2 – Modifications de politiques comptables de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16.

Impôts sur le résultat

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. L'IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur la façon d'appliquer les dispositions de l'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, en matière de comptabilisation et d'évaluation en cas d'incertitude relative aux traitements fiscaux. Elle répond précisément aux questions visant à déterminer si l'entité considère chaque traitement fiscal isolément ou collectivement, quelles sont les hypothèses formulées par l'entité relativement au contrôle des traitements fiscaux par l'administration fiscale, comment l'entité détermine le bénéfice imposable (la perte fiscale), les bases fiscales, les pertes fiscales non utilisées, les crédits d'impôt non utilisés et les taux d'impôt, et comment l'entité tient compte des changements dans les faits et les circonstances. L'IFRIC 23 a été adoptée à compter du 1er janvier 2019 et n'a donné lieu à aucun ajustement important.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

En février 2018, l'IASB a publié une modification apportée à l'IAS 19, *Avantages du personnel*, qui entrait en vigueur le 1er janvier 2019. La modification porte sur la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations des régimes à prestations définies. Elle exige le recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets après une modification, réduction ou liquidation de régime. Cette modification a été adoptée à compter du 1er janvier 2019, sans application anticipée, et n'a donné lieu à aucun ajustement au 1er janvier 2019. Cette modification s'appliquera aux modifications, réductions et liquidations des régimes qui surviennent à compter du 1er janvier 2019.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2019 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.

Déclaration de Bombardier concernant l'éthique et le rapport intermédiaire sur l'examen interne du contrat de signalisation ferroviaire en Azerbaïdjan octroyé en 2013

Dans chacun de ses gestes, Bombardier se conforme toujours aux normes éthiques les plus élevées. Nous croyons également que le public mérite un compte rendu exact et juste des faits et des circonstances dès que sont soulevées des questions sur nos pratiques. Par conséquent, en réponse à la divulgation inappropriée de la lettre de demande de justification de la Banque mondiale relativement à un contrat de signalisation ferroviaire en Azerbaïdjan octroyé en 2013, nous avons fourni la mise à jour intermédiaire ci-dessous sur l'état de l'examen interne que nous avons effectué et présenté auparavant dans notre rapport trimestriel du deuxième trimestre de 2019 afin de montrer notre engagement à toujours agir avec ouverture et honnêteté et à toujours faire preuve d'une intégrité inébranlable. Il n'y a eu aucun changement important depuis le 2 août 2019.

Notre engagement et notre approche liés à la concurrence mondiale

À titre d'entreprise industrielle mondiale, nous travaillons régulièrement avec des clients de pays en développement afin de créer des solutions de mobilité qui sont fiables, sécuritaires et durables. Pour nous aider à créer cette valeur pour les populations d'économies émergentes, nous devons réussir à naviguer dans des contextes difficiles. Nous ne considérons pas cela comme un motif de nous retirer du marché mondial. Au contraire, nous faisons confiance à nos employés, nos processus et nos efforts incessants pour améliorer continuellement notre programme de conformité afin de nous assurer de relever tous les défis. Cette approche nous sert bien depuis plus de 75 ans.

Notre engagement à faire preuve du plus haut niveau d'intégrité s'appuie sur notre Code d'éthique, des processus de conformité rigoureux et un programme de formation complet visant à aider nos employés à prendre les bonnes décisions. Chacun de ces outils est examiné et mis à jour continuellement et les détails peuvent être consultés dans notre rapport d'activité publié (disponible à l'adresse ir.bombardier.com).

Notre réponse détaillée aux allégations de comportement non éthique

Bombardier prend toute allégation de conduite non éthique très au sérieux. Lorsque les premières préoccupations concernant le contrat de signalisation ferroviaire en Azerbaïdjan ont été soulevées, nous avons pris trois engagements envers nos parties prenantes. Nous nous sommes engagés à collaborer avec les enquêtes menées par tous les tiers, à effectuer notre propre examen interne et à prendre les mesures nécessaires pour rectifier la situation si nous découvrions toute malversation. Nous respectons ces engagements et les réaffirmons aujourd'hui au moyen de la présente déclaration portant sur les résultats issus à ce jour de notre examen et sur les mesures que nous avons prises jusqu'à présent.

L'examen interne de Bombardier a été exhaustif et appuyé par des conseillers externes et un cabinet de juricomptabilité. À ce jour, après avoir examiné près de 100 000 documents et effectué des douzaines d'entrevues et de visites de sites, la Société n'a trouvé aucune preuve de comportement illégal ou criminel impliquant Bombardier relativement au projet en Azerbaïdjan. Pour être plus précis, aucune preuve de versement ou de proposition de pots-de-vin à des agents publics par la Société n'a été découverte.

Notre examen interne demeure effectif et ouvert, étant donné que nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner certaines informations qui sont entre les mains de tiers, notamment la Banque mondiale. Une fois l'examen terminé, Bombardier dévoilera, si elle est y autorisée, les conclusions de son examen interne. Entre-temps, nous avons pris des mesures pour régler les questions et les lacunes relevées, notamment le fait que des procédures de la Société n'ont pas été respectées relativement à la coentreprise en Azerbaïdjan.

Avant la conclusion des examens internes et du compte rendu de Bombardier sur cette affaire, nos parties prenantes doivent être au courant des mesures suivantes prises par la Société :

- Les employés qui participaient au processus d'octroi des contrats pour le projet en Azerbaïdjan ont quitté la Société.
- Des changements importants ont été apportés à l'équipe de direction de Bombardier Transport Suède AB et au sein de nos Systèmes de contrôle ferroviaire.
- Bombardier a restructuré et simplifié ses activités commerciales en Russie, notamment en vendant ses actions dans la coentreprise de signalisation russe.

Cet examen a révélé (i) qu'aucun problème systémique ni aucune faiblesse importante n'existaient dans les contrôles ou les programmes de conformité de la Société, (ii) que les lacunes relevées dans l'affaire de l'Azerbaïdjan avaient été limitées et résultaient d'un manquement de la direction locale; et (iii) que des mesures adéquates avaient été prises par Bombardier afin de remédier à ces manquements. Outre les mesures susmentionnées, Bombardier a commandé un examen indépendant de son programme de conformité et d'éthique.

Preuve supplémentaire de notre engagement à l'égard des normes éthiques les plus élevées en partenariat avec EDC

Étant donné la position unique de Bombardier comme entreprise industrielle de premier plan au Canada et comme l'un des plus importants exportateurs de produits de haute technologie du pays, nous avons convenu de travailler en partenariat avec Exportation et développement Canada (EDC) pour évaluer nos processus actuels de contrôle diligent afin de nous assurer qu'ils sont de calibre international. Cet exercice est réalisé par un tiers indépendant renommé choisi par EDC, qui révisera également les politiques et procédures de conformité de Bombardier. Une fois achevé, ce nouveau cadre sera appliqué à tout nouveau projet lié aux exportations de Bombardier financé par EDC. Actuellement, aucune demande relative à Bombardier n'est en cours chez EDC.

Ces efforts visent à mettre en œuvre un cadre de calibre mondial en matière de gestion des risques, pour assurer que toutes les parties prenantes ont confiance en la façon dont Bombardier livre concurrence à l'échelle mondiale.

Depuis les premiers pas de Bombardier dans le commerce international, les normes éthiques les plus élevées ont défini notre Société, et nous sommes persuadés qu'un examen indépendant confirmera que cette norme s'applique toujours aujourd'hui alors que nos employés offrent convenablement des produits et des services de calibre international partout dans le monde – de façon responsable et éthique.

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 se présentaient comme suit aux :

	30 septembre 2019	31 décembre 2018	Augmentation (diminution)
Euro	**1,0935**	1,1450	(4) %
Dollar canadien	**0,7545**	0,7337	3 %
Livre sterling	**1,2317**	1,2800	(4) %

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

	30 septembre 2019	30 septembre 2018	Diminution
Euro	**1,1126**	1,1636	(4) %
Dollar canadien	**0,7578**	0,7644	(1) %
Livre sterling	**1,2343**	1,3044	(5) %

Les taux de change moyens utilisés pour convertir les revenus et les charges en dollars américains se présentaient comme suit pour les périodes de neuf mois closes les :

	30 septembre 2019	30 septembre 2018	Diminution
Euro	**1,1244**	1,1956	(6) %
Dollar canadien	**0,7525**	0,7778	(3) %
Livre sterling	**1,2734**	1,3530	(6) %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2019				2018			2017 *retraité*[1]
	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième
Revenus	**3 722 $**	4 314 $	3 516 $	4 303 $	3 643 $	4 262 $	4 028 $	4 611 $
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(139) $**	(83) $	195 $	15 $	111 $	68 $	38 $	(190) $
RPA (en dollars)								
De base	**(0,06) $**	(0,04) $	0,08 $	0,02 $	0,04 $	0,03 $	0,01 $	(0,09) $
Dilué	**(0,06) $**	(0,04) $	0,08 $	0,02 $	0,04 $	0,02 $	0,01 $	(0,09) $
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.[2]	**(103) $**	(101) $	(173) $	134 $	122 $	78 $	22 $	(38) $
RPA ajusté (en dollars)[2]	**(0,04) $**	(0,04) $	(0,07) $	0,05 $	0,04 $	0,03 $	0,01 $	(0,02) $

(1) Les chiffres pour l'exercice 2017 ont été retraités en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*.

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 29 octobre 2019

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples)[1]	3 592 000 000	308 748 929
Actions classe B (droits de vote limités)[2]	3 592 000 000	2 087 740 015 [3]
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	5 811 736
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	6 188 264
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

(1) Dix votes chacune, convertibles au gré du porteur en une action classe B à droits de vote limités.
(2) Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A sous réserve de certaines conditions.
(3) Déduction faite de 39 157 817 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR.

Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR et aux UAD au 30 septembre 2019

Bons de souscription émis et en cours	305 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	134 378 932
UAR et UAD émises et en cours en vertu des régimes d'UAR et d'UAD	98 905 602
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	39 157 817

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

Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2019	13 février 2020
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2020	7 mai 2020
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2020	6 août 2020
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2020	5 novembre 2020

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

Le 30 octobre 2019

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

Les avions *Global 8000* et *Learjet 75 Liberty* sont présentement à la phase de développement et les avions *Global 5500* et *Global 6500* ont reçu la certification de type de Transports Canada et la certification de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, mais sont en attente de la certification de la Federal Aviation Administration des États-Unis et, par conséquent, sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes. 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, CITYFLO, CRJ, CRJ Series, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, FLEXITY, FlexCare, Global, Global 5000, Global 5500, Global 6000, Global 6500, Global 7500, Global 8000, INNOVIA, Learjet, Learjet 75 Liberty, Learjet 85, OPTIFLO, Primove, Smart Services, TWINDEXX, TRAXX et ZEFIRO sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

La version imprimée du présent rapport trimestriel utilise un papier Rolland Enviro100, contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 4 arbres matures, 284 kg d'émissions de CO_2 (équivalant à 1132 kilomètres parcourus) et 1234 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.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019
(Non audités)
(Les montants des tableaux sont en millions de dollars américains, à moins d'indication contraire)

États financiers consolidés intermédiaires		55
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires		63
1.	MODE DE PRÉSENTATION	63
2.	MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES	64
3.	INFORMATION SECTORIELLE	66
4.	RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	70
5.	AUTRES REVENUS	70
6.	ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	71
7.	CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	73
8.	RÉSULTAT PAR ACTION	74
9.	INSTRUMENTS FINANCIERS	75
10.	SOLDES DES CONTRATS	76
11.	STOCKS	77
12.	AUTRES ACTIFS FINANCIERS	77
13.	AUTRES ACTIFS	78
14.	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	78
15.	PROVISIONS	79
16.	AUTRES PASSIFS FINANCIERS	81
17.	AUTRES PASSIFS	81
18.	ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE	82
19.	CESSION D'ACTIVITÉS	83
20.	AQUISITION D'UNE ENTREPRISE	84
21.	DETTE À LONG TERME	84
22.	PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE	84
23.	RÉGIMES À BASE D'ACTIONS	85
24.	VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	86
25.	FACILITÉS DE CRÉDIT	86
26.	PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES	87
27.	JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	88
28.	ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	93

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

Terme	Description	Terme	Description
AERG	Autres éléments du résultat global	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	SCAC	Société en commandite Airbus Canada (auparavant SCACS)
IAS	Normes comptables internationales	UAD	Unités d'actions différées
IASB	International Accounting Standards Board	UAI	Unités d'actions incessibles
IFRIC	Comité d'interprétation des Normes internationales d'information financière	UAR	Unités d'actions liées au rendement
IFRS	Normes internationales d'information financière		

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS
(Non audités)
(en millions de dollars américains, sauf les montants par action)

		Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	Notes	**2019** [1]	2018	**2019** [1]	2018
Revenus		**3 722 $**	3 643 $	**11 552 $**	11 933 $
Coût des ventes	11	**3 282**	3 073	**10 160**	10 321
Marge brute		**440**	570	**1 392**	1 612
Charges de vente et d'administration		**247**	269	**778**	864
R et D	4	**50**	50	**167**	145
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	26	**(7)**	(9)	**(47)**	(59)
Autres revenus	5	**(9)**	(11)	**(42)**	(81)
Éléments spéciaux	6	**16**	4	**(662)**	84
RAII		**143**	267	**1 198**	659
Charges de financement	7	**261**	147	**821**	465
Revenus de financement	7	**(28)**	(25)	**(130)**	(87)
RAI		**(90)**	145	**507**	281
Impôts sur le résultat		**1**	(4)	**395**	18
Résultat net		**(91) $**	149 $	**112 $**	263 $
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		**(139) $**	111 $	**(27) $**	217 $
Participations ne donnant pas le contrôle		**48**	38	**139**	46
		(91) $	149 $	**112 $**	263 $
RPA (en dollars)	8				
De base		**(0,06) $**	0,04 $	**(0,02) $**	0,09 $
Dilué		**(0,06) $**	0,04 $	**(0,02) $**	0,08 $

[1] Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

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

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018	**2019**	2018
Résultat net	**(91) $**	149 $	**112 $**	263 $
AERG				
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net				
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie				
Incidence des fluctuations de taux de change	**(1)**	(2)	**(2)**	(3)
Perte nette sur instruments financiers dérivés	**(72)**	(4)	**(10)**	(181)
Reclassement en résultat ou dans les actifs non financiers connexes	**24**	31	**36**	(18)
Impôts sur le résultat	**10**	(4)	**(4)**	41
	(39)	21	**20**	(161)
Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	**1**	(2)	**8**	(4)
ECC				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	**34**	(27)	**67**	1
Éléments jamais reclassés en résultat net				
Instruments de capitaux propres à la juste valeur par le biais des AERG				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	**—**	1	**3**	(2)
Avantages de retraite				
Réévaluation des régimes à prestations définies	**(330)**	127	**(1 023)**	621
Impôts sur le résultat	**46**	4	**80**	(38)
	(284)	132	**(940)**	581
Total des AERG	**(288)**	124	**(845)**	417
Total du résultat global	**(379) $**	273 $	**(733) $**	680 $
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	**(365) $**	217 $	**(799) $**	682 $
Participations ne donnant pas le contrôle	**(14)**	56	**66**	(2)
	(379) $	273 $	**(733) $**	680 $

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

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

	Notes	**30 septembre 2019**	31 décembre 2018 [1]	1er janvier 2018
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		**2 255 $**	3 187 $	2 988 $
Créances clients et autres débiteurs		**1 778**	1 575	1 174
Actifs sur contrat	10	**2 796**	2 617	2 460
Stocks	11	**5 202**	4 402	3 429
Autres actifs financiers	12	**200**	210	415
Autres actifs	13	**433**	357	427
Actifs détenus en vue de la vente	18	**590**	—	4 150
Actifs courants		**13 254**	12 348	15 043
Immobilisations corporelles	14	**2 041**	1 557	1 696
Outillage des programmes aéronautiques		**4 617**	4 519	3 581
Goodwill		**1 865**	1 948	2 042
Impôts sur le résultat différés		**540**	746	595
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	26	**2 216**	2 211	491
Autres actifs financiers	12	**1 294**	1 030	825
Autres actifs	13	**536**	599	643
Actifs non courants		**13 109**	12 610	9 873
		26 363 $	24 958 $	24 916 $
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		**4 441 $**	4 634 $	3 964 $
Provisions	15	**974**	1 390	1 630
Passifs sur contrat	10	**4 890**	4 262	3 820
Autres passifs financiers	16	**1 279**	607	342
Autres passifs	17	**1 343**	1 499	1 723
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	18	**552**	—	2 686
Passifs courants		**13 479**	12 392	14 165
Provisions	15	**648**	1 110	781
Passifs sur contrat	10	**1 961**	1 933	1 272
Dette à long terme	21	**9 323**	9 093	9 200
Avantages de retraite		**3 218**	2 381	2 633
Autres passifs financiers	16	**1 415**	1 526	965
Autres passifs	17	**999**	537	595
Passifs non courants		**17 564**	16 580	15 446
		31 043	28 972	29 611
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		**(6 340)**	(5 563)	(6 608)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		**1 660**	1 549	1 913
		(4 680)	(4 014)	(4 695)
		26 363 $	24 958 $	24 916 $
Engagements et éventualités	28			

[1] Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.

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					
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de sous-cription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total	Partici-pations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
Au 30 juin 2019	347 $	2 625 $	343 $	(6 196) $	(2 964) $	205 $	9 $	(9) $	(340) $	(5 980) $	1 628 $	(4 352) $
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(139)	—	—	—	—	—	(139)	48	(91)
AERG	—	—	—	—	(284)	—	1	(39)	96	(226)	(62)	(288)
	—	—	—	(139)	(284)	—	1	(39)	96	(365)	(14)	(379)
Options exercées	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle[1]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	49
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(3)	(3)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	—	4
Au 30 septembre 2019	**347 $**	**2 626 $**	**343 $**	**(6 335) $**	**(3 248) $**	**209 $**	**10 $**	**(48) $**	**(244) $**	**(6 340) $**	**1 660 $**	**(4 680) $**
Au 30 juin 2018	347 $	2 633 $	73 $	(6 438) $	(2 125) $	217 $	(1) $	(48) $	(406) $	(5 748) $	1 919 $	(3 829) $
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	111	—	—	—	—	—	111	38	149
AERG	—	—	—	—	131	—	(1)	21	(45)	106	18	124
	—	—	—	111	131	—	(1)	21	(45)	217	56	273
Options exercées	—	37	—	—	—	(11)	—	—	—	26	—	26
Émission de bons de souscription[2]	—	—	270	—	—	—	—	—	—	270	—	270
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(19)	(19)
Actions acquises – Régimes d'UAR	—	(97)	—	—	—	—	—	—	—	(97)	—	(97)
Actions distribuées – Régime d'UAI	—	49	—	—	—	(49)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	20	—	—	—	20	—	20
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle[3]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(391)	(391)
Au 30 septembre 2018	347 $	2 622 $	343 $	(6 334) $	(1 994) $	177 $	(2) $	(27) $	(451) $	(5 319) $	1 565 $	(3 754) $

[1] Voir la Note 22 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails.
[2] Relatif aux actions convertibles émises à Airbus le 1er juillet 2018 dans le cadre de la vente d'une participation majoritaire dans SCAC.
[3] Représente la décomptabilisation de la participation ne donnant pas le contrôle relative à la cession de SCAC.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS
(Non audités)
Pour les périodes de neuf mois closes 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					
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de sous-cription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total	Partici-pations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
Au 31 décembre 2018	347 $	2 623 $	343 $	(6 294) $	(2 305) $	176 $	(1) $	(68) $	(384) $	(5 563) $	1 549 $	(4 014) $
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(27)	—	—	—	—	—	(27)	139	112
AERG	—	—	—	—	(943)	—	11	20	140	(772)	(73)	(845)
	—	—	—	(27)	(943)	—	11	20	140	(799)	66	(733)
Options exercées	—	3	—	—	—	(1)	—	—	—	2	—	2
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle[1]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	49
Dividendes	—	—	—	(14)	—	—	—	—	—	(14)	—	(14)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(4)	(4)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	34	—	—	—	34	—	34
Au 30 septembre 2019	**347 $**	**2 626 $**	**343 $**	**(6 335) $**	**(3 248) $**	**209 $**	**10 $**	**(48) $**	**(244) $**	**(6 340) $**	**1 660 $**	**(4 680) $**
Au 1er janvier 2018	347 $	2 154 $	73 $	(6 414) $	(2 577) $	171 $	4 $	127 $	(493) $	(6 608) $	1 913 $	(4 695) $
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	217	—	—	—	—	—	217	46	263
AERG	—	—	—	—	583	—	(6)	(154)	42	465	(48)	417
	—	—	—	217	583	—	(6)	(154)	42	682	(2)	680
Options exercées	—	41	—	—	—	(12)	—	—	—	29	—	29
Émission du capital social	—	475	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475
Émission de bons de souscription[2]	—	—	270	—	—	—	—	—	—	270	—	270
Dividendes	—	—	—	(21)	—	—	—	—	—	(21)	—	(21)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(71)	(71)
Actions acquises – Régimes d'UAR	—	(97)	—	—	—	—	—	—	—	(97)	—	(97)
Actions distribuées – Régime d'UAI	—	49	—	—	—	(49)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	67	—	—	—	67	—	67
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle[3]	—	—	—	(116)	—	—	—	—	—	(116)	(275)	(391)
Au 30 septembre 2018	347 $	2 622 $	343 $	(6 334) $	(1 994) $	177 $	(2) $	(27) $	(451) $	(5 319) $	1 565 $	(3 754) $

[1] Voir la Note 22 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails.
[2] Relatif aux actions convertibles émises à Airbus le 1er juillet 2018 dans le cadre de la vente d'une participation majoritaire dans SCAC.
[3] Représente la décomptabilisation de la participation ne donnant pas le contrôle relative à la cession de SCAC.

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

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

	Notes	Trimestres clos les 30 septembre 2019	(1) 2018	Neuf mois clos les 30 septembre 2019	(1) 2018
Activités opérationnelles					
Résultat net		**(91) $**	149 $	**112 $**	263 $
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement[2]		**96**	62	**293**	188
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles	5, 6	**—**	—	**(4)**	11
Impôts sur le résultat différés		**(23)**	(50)	**286**	(73)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	5, 6	**—**	(11)	**(7)**	(575)
Pertes (gains) sur cessions d'activités	5, 6	**—**	10	**(739)**	609
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	26	**(7)**	(9)	**(47)**	(59)
Charge à base d'actions	23	**4**	20	**34**	67
Perte sur remboursement de dette à long terme	6, 7	**—**	—	**84**	—
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		**1**	30	**20**	49
Variation nette des soldes hors caisse	24	**(537)**	(342)	**(1 785)**	(1 172)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		**(557)**	(141)	**(1 753)**	(692)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		**(125)**	(253)	**(417)**	(830)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		**—**	24	**15**	663
Retrait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de SCAC du périmètre de consolidation		**—**	(151)	**—**	(151)
Sorties de fonds liées à une cession d'activités		**—**	(25)	**—**	(25)
Placements dans des parts sans droit de vote de SCAC		**(115)**	(85)	**(350)**	(85)
Produit net de la cession d'activités	19	**—**	—	**826**	—
Injection de capitaux dans des coentreprises et des entreprises associées	26	**(12)**	—	**(12)**	—
Autres		**(3)**	—	**(3)**	37
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		**(255)**	(490)	**59**	(391)
Activités de financement					
Produit net de l'émission de dette à long terme	21	**—**	—	**1 956**	—
Remboursement de dette à long terme	21	**—**	(3)	**(1 762)**	(11)
Variation nette des emprunts à court terme	16	**45**	—	**533**	—
Paiement d'obligations locatives[3]		**(25)**	—	**(81)**	—
Dividendes versés – actions privilégiées		**(5)**	(5)	**(15)**	(15)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR		**—**	(97)	**—**	(97)
Émission d'actions classe B		**—**	28	**—**	504
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	22	**49**	—	**49**	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		**(3)**	(19)	**(4)**	(71)
Autres		**2**	61	**3**	(3)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		**63**	(35)	**679**	307
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		**47**	10	**83**	37
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		**(702)**	(656)	**(932)**	(739)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période[4]		**2 957**	2 974	**3 187**	3 057
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période[4]		**2 255 $**	2 318 $	**2 255 $**	2 318 $
Information supplémentaire					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		**129 $**	150 $	**471 $**	488 $
Impôts sur le résultat		**48 $**	36 $	**117 $**	107 $
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		**8 $**	6 $	**21 $**	22 $
Impôts sur le résultat		**6 $**	2 $	**8 $**	5 $

(1) Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour l'incidence de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*.
(2) Comprend 27 millions $ et 78 millions $ correspondant à un amortissement lié au droit d'utilisation des actifs pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019.
(3) Les paiements de loyers liés à la tranche d'intérêts, aux contrats de location à court terme, aux actifs de faible valeur et aux paiements de loyers variables qui ne sont pas inclus dans les obligations locatives sont classés à titre de sorties de fonds découlant des activités opérationnelles. Les sorties de fonds pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 ont totalisé 39 millions $ et 127 millions $.
(4) Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. La trésorerie et les équivalents de trésorerie liés à SCAC s'élevaient à néant au 30 septembre 2018 et à 69 millions $ au 1er janvier 2018.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019
(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 deux secteurs d'activité distincts depuis le 1er juillet 2019 : Aviation et Transport. Auparavant, la Société exerçait ses activités dans quatre secteurs d'activité distincts : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport. Voir la Note 3 – Information sectorielle pour les chiffres retraités.

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, à l'exception des modifications de politiques comptables décrits à la Note 2 – Modifications de politiques comptables. 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 2018.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 a été autorisée par le conseil d'administration le 30 octobre 2019.

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 se présentaient comme suit :

			Taux de change aux
	30 septembre 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Euro	**1,0935**	1,1450	1,1993
Dollar canadien	**0,7545**	0,7337	0,7975
Livre sterling	**1,2317**	1,2800	1,3517

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		**Taux de change moyens pour les périodes de neuf mois closes les**	
	30 septembre 2019	30 septembre 2018	**30 septembre 2019**	30 septembre 2018
Euro	**1,1126**	1,1636	**1,1244**	1,1956
Dollar canadien	**0,7578**	0,7644	**0,7525**	0,7778
Livre sterling	**1,2343**	1,3044	**1,2734**	1,3530

2. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES

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 établit des principes concernant la comptabilisation, l'évaluation et la présentation des contrats de location, ainsi que les informations à fournir à leur sujet, pour les deux parties au contrat, soit le client (preneur) et le fournisseur (bailleur). L'IFRS 16 élimine le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et introduit un modèle unique de comptabilisation par le preneur. L'IFRS 16 reconduit pratiquement toutes les dispositions relatives à la comptabilisation par le bailleur. Par conséquent, le bailleur continue d'appliquer le classement à titre de contrats de location simple ou contrats de location-financement et de comptabiliser différemment ces deux types de contrats de location.

L'IFRS 16 a été adoptée à compter du 1er janvier 2019, et la Société a choisi d'utiliser l'approche rétrospective modifiée selon laquelle les périodes correspondantes n'ont pas été retraitées. Selon cette méthode, la norme s'applique rétrospectivement et l'effet cumulé de la première application de la norme est comptabilisé à la date de première application.

La Société a appliqué la norme aux contrats qui ont été précédemment identifiés comme des contrats de location en vertu de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4 à la date de première application et n'a pas réévalué les contrats qui n'avaient pas été identifiés auparavant comme comportant un contrat de location en vertu de l'application de l'IAS 17 et de l'IFRIC 4. De plus, la Société a choisi d'appliquer des exemptions relatives à la comptabilisation prévues dans la norme aux contrats de location qui arrivent à échéance dans les 12 mois suivant la date de première application ou à la date de début du contrat de location et qui ne renferment pas d'option d'achat, et aux contrats de location pour lesquels le bien sous-jacent est de faible valeur.

Au moment de la première application, la Société a aussi appliqué les mesures de simplification permettant d'utiliser un taux d'actualisation unique à l'égard d'un portefeuille de contrats de location dont les caractéristiques sont considérées comme étant raisonnablement semblables, de s'appuyer sur l'évaluation qu'elle a faite de ses contrats de location pour déterminer si des contrats étaient déficitaires immédiatement avant la date de première application, plutôt que d'effectuer un test de dépréciation, et d'exclure les coûts directs initiaux découlant de l'évaluation de l'actif au titre du droit d'utilisation.

Dans les cas où la Société est le preneur, l'IFRS 16 a entraîné la comptabilisation au bilan de la plupart de ses contrats de location qui ont été considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela a donné lieu à une majoration du bilan en raison de la comptabilisation d'un actif au titre du droit d'utilisation, ajustée en fonction des avantages incitatifs à la location reçus et des provisions pour contrats déficitaires comptabilisées antérieurement, et d'une obligation locative à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs restants, actualisée selon le taux d'emprunt marginal à la date de première application. La dotation aux amortissements de l'actif au titre du droit d'utilisation et la charge d'intérêt sur l'obligation locative ont remplacé la charge liée aux contrats de location simple comptabilisée antérieurement. Même si l'incidence qu'a l'adoption de cette norme sur les états des flux de trésorerie est neutre, le remboursement du capital des obligations locatives sera présenté dans les activités de financement en vertu de l'IFRS 16, alors qu'il était auparavant présenté dans les activités opérationnelles.

Ce changement de méthode s'est traduit par la comptabilisation d'actifs au titre du droit d'utilisation, d'immobilisations corporelles et d'obligations locatives dans Autres passifs, totalisant respectivement 554 millions $ et 568 millions $ au 1er janvier 2019. Voir la Note 14 – Immobilisations corporelles et la Note 17 – Autres passifs pour plus de détails. De plus, la Société était partie à des contrats de location-acquisition existants totalisant 41 millions $ qui étaient comptabilisés dans la dette à long terme et qui ont été reclassés à titre d'obligations locatives le 1er janvier 2019, le coût des actifs et l'amortissement cumulé correspondant de respectivement 121 millions $ et 61 millions $ étant reclassés comme actifs au titre du droit d'utilisation.

Les engagements en vertu des contrats de location simple non actualisés de la Société au 31 décembre 2018 totalisaient 875 millions $ et ont été présentés dans les états financiers consolidés audités et notes annexes inclus dans le Rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2018. La valeur non actualisée des obligations locatives au 1er janvier 2019 (à l'exclusion des contrats de location-acquisition reclassés de 41 millions $) totalisait 844 millions $ (actualisés à 568 millions $ au 1er janvier 2019). La différence entre les engagements en vertu des contrats de location simple non actualisés de 875 millions $ présentés auparavant et la valeur non actualisée des obligations locatives de 844 millions $ au 1er janvier 2019 se rapporte aux contrats de location à court terme et aux contrats de location de faible valeur qui sont exclus de l'obligation locative, mais qui faisaient partie des engagements en vertu des contrats de location simple.

Les méthodes comptables liées aux actifs au titre du droit d'utilisation et aux obligations locatives se présentent comme suit :

Les contrats de location sont comptabilisés comme un actif au titre du droit d'utilisation dans les immobilisations corporelles et une obligation locative correspondante est comptabilisée dans les autres passifs à la date à laquelle l'actif en location est prêt à être utilisé par la Société. Le coût des actifs au titre du droit d'utilisation comprend le montant des obligations locatives comptabilisé, les coûts directs initiaux engagés et les paiements de loyers effectués à la date de début ou avant cette date, déduction faite de tout avantage incitatif à la location reçu. L'actif au titre du droit d'utilisation est amorti de manière linéaire au cours de la durée d'utilité de l'actif ou jusqu'à l'échéance du contrat de location, selon la plus courte des deux périodes. Les actifs au titre du droit d'utilisation pourraient subir une moins-value.

L'obligation locative est évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers qui doivent être versés pendant la durée du contrat de location, lesquels sont actualisés selon le taux d'emprunt marginal à la date de début du contrat de location s'il n'est pas possible de déterminer facilement le taux d'intérêt implicite du contrat de location. Les paiements de loyers comprennent des paiements fixes, déduction faite des avantages incitatifs à la location à recevoir, des paiements de loyers variables qui sont fonction d'un indice ou d'un taux et des sommes qui devraient être versées au titre de garanties de valeur résiduelle. Les paiements de loyers comprennent aussi le prix d'exercice de l'option d'achat que la Société a la certitude raisonnable d'exercer et le paiement de pénalités en cas de résiliation du contrat de location. Chaque paiement de loyer est réparti entre le remboursement du capital de l'obligation locative et la charge d'intérêt. La charge d'intérêt est passée en résultat sur la durée du contrat de location et doit correspondre à l'application, au solde de l'obligation locative, d'un taux d'intérêt constant pour chaque période. Les paiements se rapportant aux contrats de location à court terme et aux contrats de location d'actifs de faible valeur sont passés en charges de manière linéaire à l'état du résultat consolidé.

La Société conclut périodiquement des transactions de cession-bail, en général pour des avions et des immeubles, selon lesquelles elle vend un actif à un bailleur et le reprend immédiatement en location. En vertu de transactions de cession-bail, la cession d'un actif est comptabilisée comme une vente dès que le client a obtenu le contrôle de l'avion, ce qui est conforme à la politique de comptabilisation des revenus de la Société; sinon, la Société continue de comptabiliser au bilan l'actif cédé et doit comptabiliser un passif financier égal au produit reçu. Quand la cession d'un actif peut être comptabilisée comme une vente conformément à la politique de comptabilisation des revenus de la Société, une partie du gain tiré de la vente est comptabilisée directement après la vente, soit celle qui correspond à la part de l'actif non conservée par la Société aux termes du contrat de location. La part de l'actif conservée par la Société aux termes du contrat de location est comptabilisée comme un actif au titre du droit d'utilisation et l'obligation locative est évaluée à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs.

Impôts sur le résultat

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. L'IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur la façon d'appliquer les dispositions de l'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, en matière de comptabilisation et d'évaluation en cas d'incertitude relative aux traitements fiscaux. Elle répond précisément aux questions visant à déterminer si l'entité considère chaque traitement fiscal isolément ou collectivement, quelles sont les hypothèses formulées par l'entité relativement au contrôle des traitements fiscaux par l'administration fiscale, comment l'entité détermine le bénéfice imposable (la perte fiscale), les bases fiscales, les pertes fiscales non utilisées, les crédits d'impôt non utilisés et les taux d'impôt, et comment l'entité tient compte des

changements dans les faits et les circonstances. L'IFRIC 23 a été adoptée à compter du 1er janvier 2019 et n'a donné lieu à aucun ajustement important.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

En février 2018, l'IASB a publié une modification apportée à l'IAS 19, *Avantages du personnel*, qui entrait en vigueur le 1er janvier 2019. La modification porte sur la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations des régimes à prestations définies. Elle exige le recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets après une modification, réduction ou liquidation de régime. Cette modification a été adoptée à compter du 1er janvier 2019, sans application anticipée, et n'a donné lieu à aucun ajustement au 1er janvier 2019. Cette modification s'appliquera aux modifications, réductions et liquidations des régimes qui surviennent à compter du 1er janvier 2019.

3. INFORMATION SECTORIELLE

La Société est composée de deux secteurs isolables : Aviation 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.

Aviation

Aviation conçoit, fabrique et offre des services après-vente de trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet, Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands, conçoit, fabrique et offre du soutien après-vente aux avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 50 à 100 sièges, y compris les biréacteurs régionaux *CRJ550*, *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000* et le biturbopropulseur Q400, et conçoit, développe 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 une gamme étendue de solutions novatrices et performantes dans l'industrie du transport sur rail couvrant toute la gamme des solutions ferroviaires, allant des solutions de mobilité mondiale à une variété de trains et de sous-systèmes, de services, d'intégrations de systèmes et de systèmes de signalisation, pour répondre aux besoins et aux attentes du marché.

Siège social et Autres

Siège social et Autres comprend les dépenses du siège social qui ne sont pas allouées aux secteurs, l'élimination du bénéfice sur les transactions intersociétés entre les secteurs, la participation dans un partenariat avec Airbus visant la gamme d'avions A220 et d'autres ajustements.

L'information sectorielle est préparée selon les mêmes politiques comptables que celles qui sont décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2018, à l'exception des modifications de politiques comptables décrites à la Note 2 – Modifications de politiques comptables.

La direction évalue le rendement sectoriel selon le RAII et le RAII avant éléments spéciaux. Les résultats opérationnels sectoriels et autres informations se présentaient comme suit :

	Trimestre clos le 30 septembre 2019			
	Transport	**Aviation**	**Siège social et Autres**	**Total**
Résultats opérationnels				
Revenus externes	**2 175 $**	**1 548 $**	**(1) $**	**3 722 $**
Revenus intersectoriels	**—**	**10**	**(10)**	**—**
Total des revenus	**2 175**	**1 558**	**(11)**	**3 722**
RAII avant éléments spéciaux	**110**	**93**	**(44)**	**159**
Éléments spéciaux[1]	**22**	**(3)**	**(3)**	**16**
RAII	**88 $**	**96 $**	**(41) $**	**143**
Charges de financement				**261**
Revenus de financement				**(28)**
RAI				**(90)**
Impôts sur le résultat				**1**
Résultat net				**(91) $**
Autres informations				
R et D[2]	**21 $**	**29 $**	**— $**	**50 $**
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**(20) $**	**1 $**	**12 $**	**(7) $**
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles[3]	**48 $**	**87 $**	**(10) $**	**125 $**
Amortissement	**34 $**	**61 $**	**1 $**	**96 $**

(1) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.
(2) Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement pour plus de détails.
(3) D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

	Trimestre clos le 30 septembre 2018			
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total
Résultats opérationnels				
Revenus externes	2 139 $	1 504 $	— $	3 643 $
Revenus intersectoriels	1	—	(1)	—
Total des revenus	2 140	1 504	(1)	3 643
RAII avant éléments spéciaux	187	129	(45)	271
Éléments spéciaux[1]	3	(3)	4	4
RAII	184 $	132 $	(49) $	267
Charges de financement				147
Revenus de financement				(25)
RAI				145
Impôts sur le résultat				(4)
Résultat net				149 $
Autres informations				
R et D[2]	32 $	18 $	— $	50 $
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(22) $	— $	13 $	(9) $
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles[3]	36 $	191 $	2 $	229 $
Amortissement	25 $	37 $	— $	62 $

(1) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.
(2) Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement pour plus de détails.
(3) D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

	Neuf mois clos le 30 septembre 2019			
	Transport	**Aviation**	**Siège social et Autres**	**Total**
Résultats opérationnels				
Revenus externes	**6 474 $**	**5 078 $**	**— $**	**11 552 $**
Revenus intersectoriels	**2**	**10**	**(12)**	**—**
Total des revenus	**6 476**	**5 088**	**(12)**	**11 552**
RAII avant éléments spéciaux	**304**	**388**	**(156)**	**536**
Éléments spéciaux[1]	**46**	**(712)**	**4**	**(662)**
RAII	**258 $**	**1 100 $**	**(160) $**	**1 198**
Charges de financement				**821**
Revenus de financement				**(130)**
RAI				**507**
Impôts sur le résultat				**395**
Résultat net				**112 $**
Autres informations				
R et D[2]	**76 $**	**91 $**	**— $**	**167 $**
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	**(69) $**	**2 $**	**20 $**	**(47) $**
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles[3]	**112 $**	**298 $**	**(8) $**	**402 $**
Amortissement	**101 $**	**191 $**	**1 $**	**293 $**
Charges de dépréciation (reprises) des immobilisations corporelles et incorporelles[1]	**(5) $**	**(1) $**	**2 $**	**(4) $**

[1] Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus détails.
[2] Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement pour plus de détails.
[3] D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

	Neuf mois clos le 30 septembre 2018			
	Transport	Aviation	Siège social et Autres	Total
Résultats opérationnels				
Revenus externes	6 750 $	5 181 $	2 $	11 933 $
Revenus intersectoriels	4	1	(5)	—
Total des revenus	6 754	5 182	(3)	11 933
RAII avant éléments spéciaux	583	288	(128)	743
Éléments spéciaux[1]	45	35	4	84
RAII	538 $	253 $	(132) $	659
Charges de financement				465
Revenus de financement				(87)
RAI				281
Impôts sur le résultat				18
Résultat net				263 $
Autres informations				
R et D[2]	86 $	59 $	— $	145 $
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(75) $	3 $	13 $	(59) $
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles[1][3]	107 $	55 $	5 $	167 $
Amortissement	75 $	113 $	— $	188 $
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles[1]	8 $	— $	3 $	11 $

[1] Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus détails.
[2] Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement pour plus de détails.
[3] D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

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

	30 septembre 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Actifs			
Total des actifs	**26 363 $**	24 958 $	24 916 $
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**2 255**	3 187	3 057
Impôts sur le résultat à recevoir[1]	**36**	49	60
Impôts sur le résultat différés	**540**	746	595
Actifs sectoriels	**23 532**	20 976	21 204
Passifs			
Total des passifs	**31 043**	28 972	29 611
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer[2]	**222**	138	139
Impôts sur le résultat à payer[3]	**151**	173	187
Dette à long terme[4]	**9 323**	9 102	9 218
Passifs sectoriels	**21 347 $**	19 559 $	20 067 $
Actifs nets sectoriels			
Transport	**(175) $**	(412) $	(1 106) $
Aviation	**616 $**	845 $	2 740 $
Siège social et Autres	**1 744 $**	984 $	(497) $

(1) Inclus dans les autres actifs.
(2) Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.
(3) Inclus dans les autres passifs.
(4) La partie courante de la dette à long terme est incluse dans les autres passifs financiers.

Les revenus de la Société par segment de marché se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		**Neuf mois clos les 30 septembre**	
	2019	2018	**2019**	2018
Aviation				
Avion d'affaires				
Fabrication et autres[1]	**812 $**	777 $	**2 523 $**	2 617 $
Services[2]	**302**	306	**943**	883
Avions commerciaux[3]	**239**	256	**996**	1 335
Aérostructures et Services d'ingénierie	**205**	165	**626**	347
	1 558	1 504	**5 088**	5 182
Transport				
Matériel roulant et systèmes[4]	**1 405**	1 447	**4 302**	4 529
Services[5]	**555**	475	**1 553**	1 534
Signalisation[6]	**215**	218	**621**	691
	2 175	2 140	**6 476**	6 754
Siège social et Autres	**(11)**	(1)	**(12)**	(3)
	3 722 $	3 643 $	**11 552 $**	11 933 $

(1) Comprend les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.
(2) Comprend les revenus tirés des services après-vente, notamment les services de pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.
(3) Comprend la fabrication, les services et autres.
(4) Comprend les revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies, des systèmes de transport en commun et systèmes aéroportuaires et des systèmes de grandes lignes.
(5) Comprend les revenus tirés de la gestion de parcs, de la gestion du cycle de vie de l'actif, de la réingénierie et révision des composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.
(6) Comprend les revenus tirés de la signalisation des systèmes de transport en commun, de la signalisation pour les grandes lignes, de la signalisation industrielle et des solutions de service *OPTIFLO* pour la signalisation.

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018	**2019**	2018
Coûts de R et D	**83 $**	260 $	**298 $**	746 $
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	**(55)**	(222)	**(204)**	(642)
	28	38	**94**	104
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	**22**	12	**73**	41
	50 $	50 $	**167 $**	145 $

5. AUTRES REVENUS

Les autres revenus se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018	**2019**	2018
Modifications des estimations et de la juste valeur[1]	**(6) $**	(1) $	**(35) $**	(72) $
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	**—**	(11)	**(7)**	(14)
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles[2]	**—**	—	**4**	3
Gain sur vente d'activités[2]	**—**	—	**(4)**	—
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations)[2]	**—**	1	**1**	2
Autres	**(3)**	—	**(1)**	—
	(9) $	(11) $	**(42) $**	(81) $

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

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 se présentaient comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018	**2019**	2018
Gain sur cession d'activités – Activités de formation[1]	**— $**	— $	**(516) $**	— $
Gain sur cession d'activités – Activités de la Q Series[2]	**—**	—	**(219)**	—
Perte sur remboursement de dette à long terme[3]	**—**	—	**84**	—
Charges de restructuration[4]	**22**	2	**84**	18
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*[5]	**(3)**	—	**(15)**	(1)
Charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts[6]	**(3)**	4	**4**	4
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series[7]	**—**	10	**—**	609
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles[8]	**—**	—	**—**	(561)
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques[9]	**—**	—	**—**	17
Achat de rentes de retraite[10]	**—**	22	**—**	32
Changements apportés aux garanties de crédit et de valeur résiduelle[11]	**—**	(34)	**—**	(34)
Litige fiscal[12]	**—**	(4)	**—**	(4)
Impôts sur le résultat	**(2)**	(1)	**237**	(71)
	14 $	(1) $	**(341) $**	9 $
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAII	**16 $**	4 $	**(662) $**	84 $
Charges de financement – Intérêt liée à un litige fiscal	**—**	(4)	**—**	(4)
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme	**—**	—	**84**	—
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	**(2)**	(1)	**237**	(71)
	14 $	(1) $	**(341) $**	9 $

1. La vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires, pour une contrepartie nette totalisant 532 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé de 133 millions $). Voir la Note 19 – Cession d'activités.
2. La vente des actifs du programme d'avions Q Series, pour un produit brut totalisant 298 millions $, a donné lieu à un gain comptable avant impôts de 219 millions $ (193 millions $ après l'incidence de l'impôt). Voir la Note 19 – Cession d'activités.
3. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions $ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € échéant en 2021 et de billets de premier rang de 1400 millions $ échéant en 2021. Voir la Note 21 – Dette à long terme.
4. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, représentent des indemnités de départ de 27 millions $ et 85 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de 5 millions $ et 7 millions $ et par la reprise de charges de dépréciation de néant et 8 millions $ comptabilisées antérieurement, relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018, représentent des indemnités de départ de 2 millions $ et 14 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de néant et 4 millions $, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de néant et 8 millions $, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant.

   Peu après l'annonce que la production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel, la Société a comptabilisé des indemnités de départ de 7 millions $, contrebalancées en partie par des gains de compression de

3 millions $, et a comptabilisé d'autres charges connexes de 10 millions $ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019. De plus, la Société a comptabilisé une dépréciation des actifs d'impôt différé de 84 millions $ pour tenir compte de l'incidence prévue de l'annonce de l'achèvement de la production des avions *CRJ*.

5. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 3 millions $ et 15 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 (1 million $ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2018). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
6. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé pour le trimestre clos le 30 septembre 2019 une reprise de la provision pour contrats de 3 millions $ et pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019, une provision pour contrats additionnelle de 4 millions $ (4 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018).
7. L'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % de SCAC, l'entité qui fabrique et commercialise les avions C Series (renommés A220), a entraîné une charge comptable avant impôts de 609 millions $ (545 millions $ après impôts), dont une tranche de 599 millions $ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 et une autre de 10 millions $ au cours du trimestre clos le 30 septembre 2018. Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 270 millions $ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1er juillet 2018; ii) un dérivé en position passif de 310 millions $ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCAC au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement, et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCAC, qui comprennent surtout les obligations liées aux chaînes d'approvisionnement pour Aérostructures et Services d'ingénierie.
8. Liés à la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP).
9. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de respectivement néant et 17 millions $ a été comptabilisée au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport.
10. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat de rentes auprès de compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ceux-ci sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.
11. Les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle ont été réduites à la suite d'un changement d'hypothèse sur le risque de crédit pour une compagnie aérienne. La réduction des provisions a été comptabilisée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales avaient été comptabilisées à titre d'éléments spéciaux en 2015.
12. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018	**2019**	2018
Charges de financement				
Perte sur remboursement de dette à long terme[1]	**— $**	— $	**84 $**	— $
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	**18**	16	**51**	50
Désactualisation d'autres passifs financiers	**15**	9	**40**	47
Désactualisation des avances	**10**	2	**27**	14
Variations des taux d'actualisation des provisions	**13**	—	**25**	—
Charge d'intérêt des obligations locatives[2]	**8**	—	**24**	—
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	**11**	4	**19**	12
Désactualisation des provisions	**5**	6	**13**	19
Perte nette sur certains instruments financiers[3]	**—**	7	**—**	—
Autres	**19**	19	**63**	61
	99	63	**346**	203
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	**162**	84	**475**	262
	261 $	147 $	**821 $**	465 $
Revenus de financement				
Gain net sur certains instruments financiers[3]	**(9) $**	— $	**(71) $**	(11) $
Variations des taux d'actualisation des provisions	**—**	(2)	**—**	(20)
Litige fiscal	**—**	(4)	**—**	(4)
Autres	**(8)**	(10)	**(22)**	(24)
	(17)	(16)	**(93)**	(59)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	**(8)**	(6)	**(28)**	(17)
Revenu tiré des placements dans des titres	**(3)**	(2)	**(7)**	(8)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	**—**	(1)	**(2)**	(3)
	(11)	(9)	**(37)**	(28)
	(28) $	(25) $	**(130) $**	(87) $

(1) Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 850 millions $ échéant en 2020, et au rachat partiel de billets de premier rang de 780 millions € et de 1400 millions $ échéant en 2021, qui a été comptabilisée comme un élément spécial. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux et la Note 21 – Dette à long terme pour plus de détails.

(2) Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, Contrats de location, à compter du 1er janvier 2019, la Société a présenté la charge d'intérêt des obligations locatives à titre de composante des charges de financement. Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

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

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 3 millions $ et 11 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, selon un taux moyen de capitalisation de respectivement 6,95 % et 6,75 % (respectivement 66 millions $ et 188 millions $, selon un taux moyen de 6,63 % et 6,62 % pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018). 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 le RPA dilué ont été calculés comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018	**2019**	2018
(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.	**(139) $**	111 $	**(27) $**	217 $
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	**—**	(7)	**(14)**	(21)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	**(139) $**	104 $	**(41) $**	196 $
Incidence dilutive de l'option de conversion de la Caisse	**—**	(13)	**—**	(6)
Résultat net dilué attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	**(139) $**	91 $	**(41) $**	190 $
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	**2 386 781**	2 364 820	**2 379 795**	2 299 261
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription.	**—**	260 123	**—**	204 071
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	**2 386 781**	2 624 943	**2 379 795**	2 503 332
RPA (en dollars)				
De base	**(0,06) $**	0,04 $	**(0,02) $**	0,09 $
Dilué	**(0,06) $**	0,04 $	**(0,02) $**	0,08 $

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 respectivement 517 503 098 et 522 485 664 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 (respectivement 15 465 047 et 24 859 524 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018), 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 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019, dont l'exercice aurait eu un effet antidilutif, car le droit de la Caisse à un rendement minimum était supérieur à sa quote-part du résultat net de BT Holdco après conversion en supposant que la Caisse détiendra la participation maximale à la conversion si Transport n'atteint pas ses cibles de performance.

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						
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés	Juste valeur par le biais des AERG	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
30 septembre 2019							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**— $**	**— $**	**— $**	**2 255 $**	**— $**	**2 255 $**	**2 255 $**
Créances clients et autres débiteurs	**—**	**—**	**—**	**1 778**	**—**	**1 778**	**1 778**
Autres actifs financiers	**1 029**	**—**	**245**	**85**	**135**	**1 494**	**1 494**
	1 029 $	**— $**	**245 $**	**4 118 $**	**135 $**	**5 527 $**	**5 527 $**
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	**— $**	**— $**	**s. o.**	**4 441 $**	**— $**	**4 441 $**	**4 441 $**
Dette à long terme[1]	**—**	**—**	**s. o.**	**9 323**	**—**	**9 323**	**9 457**
Autres passifs financiers	**499**	**464**	**s. o.**	**1 518**	**213**	**2 694**	**2 731**
	499 $	**464 $**	**s. o.**	**15 282 $**	**213 $**	**16 458 $**	**16 629 $**
31 décembre 2018							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— $	— $	— $	3 187 $	— $	3 187 $	3 187 $
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 575	—	1 575	1 575
Autres actifs financiers	846	—	230	35	129	1 240	1 237
	846 $	— $	230 $	4 797 $	129 $	6 002 $	5 999 $
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— $	— $	s. o.	4 634 $	— $	4 634 $	4 634 $
Dette à long terme[1]	—	—	s. o.	9 102	—	9 102	8 750
Autres passifs financiers	597	438	s. o.	801	288	2 124	2 412
	597 $	438 $	s. o.	14 537 $	288 $	15 860 $	15 796 $

	Juste valeur par le biais du résultat net						
	DFT	Désignés	DAV	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
1er janvier 2018							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 988 $	— $	— $	— $	— $	2 988 $	2 988 $
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 174	—	1 174	1 174
Autres actifs financiers	79	216	361	331	253	1 240	1 278
	3 067 $	216 $	361 $	1 505 $	253 $	5 402 $	5 440 $
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— $	6 $	s. o.	3 958 $	— $	3 964 $	3 964 $
Dette à long terme[1]	—	—	s. o.	9 218	—	9 218	9 354
Autres passifs financiers	354	74	s. o.	677	184	1 289	1 329
	354 $	80 $	s. o.	13 853 $	184 $	14 471 $	14 647 $

[1] Comprend la tranche courante de la dette à long terme.
s. o. : sans objet

10. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat se présentaient comme suit aux :

	30 septembre 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	**9 725 $**	8 882 $	8 306 $
Moins : avances et facturations progressives	**(7 376)**	(6 707)	(6 171)
	2 349	2 175	2 135
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	**588**	506	367
Moins : avances et facturations progressives	**(141)**	(64)	(42)
	447	442	325
	2 796 $	2 617 $	2 460 $

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 septembre 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Avances sur programmes aéronautiques	**4 073 $**	3 075 $	2 120 $
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	**1 960**	2 124	1 981
Autres revenus différés	**818**	996	991
	6 851 $	6 195 $	5 092 $
Dont la tranche courante	**4 890 $**	4 262 $	3 820 $
Dont la tranche non courante	**1 961**	1 933	1 272
	6 851 $	6 195 $	5 092 $

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des avances consenties 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 cédées 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 contrats à long terme dans des actifs sur contrat (contrats de production) et s'élevaient à 599 millions € (655 millions $) au 30 septembre 2019 (624 millions € (714 millions $) au 31 décembre 2018 et 434 millions € (520 millions $) au 1er janvier 2018). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles, comme des retards de livraison au-delà d'une date donnée.

11. STOCKS

Les stocks se présentaient comme suit aux :

	30 septembre 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Programmes aéronautiques	**4 566 $**	3 546 $	2 472 $
Produits finis[1]	**492**	733	749
Autres	**144**	123	208
	5 202 $	4 402 $	3 429 $

[1] Les produits finis comprennent 85 millions $ se rapportant à des avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et d'avions d'occasion au 30 septembre 2019 (53 millions $ au 31 décembre 2018 et 93 millions $ au 1er janvier 2018).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 1163 millions $ et 3728 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 (respectivement 1061 millions $ et 3863 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018). Ces montants comprennent une moins-value de respectivement 43 millions $ et 111 millions $ et une reprise de moins-value de néant et 7 millions $ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 (une moins-value de respectivement 43 millions $ et 203 millions $ et un montant de 1 million $ et 10 millions $ de reprise de moins-value pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018).

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers se présentaient comme suit aux :

	30 septembre 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Créances d'une partie liée[1]	**464 $**	385 $	— $
Parts sans droit de vote de SCAC	**397**	150	—
Placements dans des titres[2][3]	**245**	230	361
Instruments financiers dérivés	**231**	168	332
Créances sur contrats à long terme	**93**	75	253
Encaisse affectée	**53**	21	12
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions[3]	**2**	26	49
Placements dans des structures de financement[3]	**—**	173	219
Autres	**9**	12	14
	1 494 $	1 240 $	1 240 $
Dont la tranche courante	**200 $**	210 $	415 $
Dont la tranche non courante	**1 294**	1 030	825
	1 494 $	1 240 $	1 240 $

[1] Cette créance à recevoir de SCAC représente un mécanisme de prêts adossés que la Société a conclu avec SCAC relativement à certaines avances gouvernementales remboursables. Voir la Note 16 – Autres passifs financiers pour plus d'informations.

[2] Comprennent un montant de néant de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 30 septembre 2019 (16 millions $ au 31 décembre 2018 et 51 millions $ au 1er janvier 2018).

[3] Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions $ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions comptabilisés au coût amorti au 30 septembre 2019. Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions $ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, le montant de néant de placements dans des titres et le montant de néant de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 décembre 2018 (respectivement 2 millions $, néant et 50 millions $ au 1er janvier 2018).

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs se présentaient comme suit aux :

	30 septembre 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Taxe de vente et autres taxes	**255 $**	212 $	262 $
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	**225**	195	120
Charges payées d'avance	**157**	107	107
Avantages de retraite	**126**	200	290
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	**120**	131	174
Impôts sur le résultat à recevoir	**36**	49	60
Charges de financement différées	**32**	38	40
Autres	**18**	24	17
	969 $	956 $	1 070 $
Dont la tranche courante	**433 $**	357 $	427 $
Dont la tranche non courante	**536**	599	643
	969 $	956 $	1 070 $

14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

La valeur comptable des actifs au titre du droit d'utilisation se présentait comme suit aux :

	30 septembre 2019	1er janvier 2019
Bâtiments	**375 $**	405 $
Matériel	**76**	156
Terrains	**66**	42
Autres	**10**	11
	527 $	614 $

La charge liée aux contrats de location à court terme et aux contrats de location de faible valeur a totalisé 6 millions $ et 22 millions $ pour respectivement le trimestre et la période de neuf mois close le 30 septembre 2019.

15. PROVISIONS

Les variations des provisions se présentaient comme suit pour les trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres[1]	Total
Solde au 31 décembre 2018	**515 $**	**456 $**	**226 $**	**1 146 $**	**157 $**	**2 500 $**
Additions	**60**	**—**	**72** [2]	**31** [3]	**30**	**193**
Utilisation	**(80)**	**(304)** [4]	**(83)**	**(185)**	**(45)**	**(697)**
Reprises	**(35)**	**(27)**	**(7)** [2]	**(18)** [5]	**(15)**	**(102)**
Charge de désactualisation	**1**	**5**	**—**	**1**	**1**	**8**
Incidence des variations des taux d'actualisation	**1**	**2**	**—**	**9**	**—**	**12**
Incidence des fluctuations de taux de change	**(2)**	**—**	**(1)**	**(1)**	**(1)**	**(5)**
Solde au 30 juin 2019	**460 $**	**132 $**	**207 $**	**983 $**	**127 $**	**1 909 $**
Additions	**51**	**—**	**32** [2]	**3**	**3**	**89**
Utilisation	**(43)**	**(35)** [4]	**(60)**	**(86)**	**(3)**	**(227)**
Reprises	**(18)**	**(2)**	**(5)** [2]	**(8)** [3][5]	**(6)**	**(39)**
Charge de désactualisation	**—**	**—**	**—**	**4**	**1**	**5**
Incidence des variations des taux d'actualisation	**—**	**1**	**—**	**12**	**—**	**13**
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente[6]	**(7)**	**(96)**	**—**	**(5)**	**—**	**(108)**
Incidence des fluctuations de taux de change	**(11)**	**—**	**(4)**	**(5)**	**—**	**(20)**
Solde au 30 septembre 2019	**432 $**	**— $**	**170 $**	**898 $**	**122 $**	**1 622 $**
Dont la tranche courante	**350 $**	**— $**	**124 $**	**414 $**	**86 $**	**974 $**
Dont la tranche non courante	**82**	**—**	**46**	**484**	**36**	**648**
	432 $	**— $**	**170 $**	**898 $**	**122 $**	**1 622 $**

(1) Comprennent surtout les réclamations et les litiges.
(2) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.
(3) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur l'addition et la reprise liées à la charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts.
(4) Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés dans les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers.
(5) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*.
(6) Voir la Note 18 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails.

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres[1]	Total
Solde au 1er janvier 2018[2]	672 $	554 $	277 $	1 420 $	196 $	3 119 $
Additions	69	—	26 [3]	101	12	208
Utilisation	(104)	(69)	(43)	(353)	(4)	(573)
Reprises	(20)	(5)	(18) [3]	(73)	(1)	(117)
Charge de désactualisation	1	6	—	6	—	13
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(7)	—	(11)	—	(18)
Incidence des fluctuations de taux de change	(18)	—	(10)	(9)	(2)	(39)
Solde au 30 juin 2018[2]	600 $	479 $	232 $	1 081 $	201 $	2 593 $
Additions	99 [4]	—	5 [3]	554 [4]	—	658
Utilisation	(54)	(19)	(18)	(85)	(19)	(195)
Reprises	(33)	(36) [5]	(3) [3]	(18)	(2)	(92)
Charge de désactualisation	—	3	—	3	—	6
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(1)	—	—	—	(2)
Cession d'activités de SCAC[6]	(15)	—	—	(378)	—	(393)
Incidence des fluctuations de taux de change	6	1	3	1	—	11
Solde au 30 septembre 2018	602 $	427 $	219 $	1 158 $	180 $	2 586 $
Dont la tranche courante	488 $	65 $	77 $	531 $	156 $	1 317 $
Dont la tranche non courante	114	362	142	627	24	1 269
	602 $	427 $	219 $	1 158 $	180 $	2 586 $

(1) Comprennent surtout les réclamations et les litiges.
(2) Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs et des passifs détenus en vue de la vente à l'égard de SCAC.
(3) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.
(4) Comprennent les obligations supplémentaires que la Société a comptabilisées relativement à la cession de SCAC. Comprennent aussi une provision pour contrats déficitaires liée à Primove. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.
(5) Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les reprises liées aux garanties de crédit et de valeur résiduelle.
(6) Représente la cession des passifs à l'égard de la vente de SCAC. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux pour plus de détails.

16. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers se présentaient comme suit aux :

	30 septembre 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Avances gouvernementales remboursables[1]	**848 $**	759 $	550 $
Instruments financiers dérivés	**712**	885	538
Emprunts à court terme en vertu de la facilité de Transport	**518**	—	—
Garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer	**370**	172	53
Coûts non récurrents des fournisseurs	**112**	136	13
Incitatifs à la location	**—**	53	74
Tranche courante de la dette à long terme	**—**	9	18
Autres	**134**	119	61
	2 694 $	2 133 $	1 307 $
Dont la tranche courante	**1 279 $**	607 $	342 $
Dont la tranche non courante	**1 415**	1 526	965
	2 694 $	2 133 $	1 307 $

(1) Dont une tranche de 464 millions $ est visée par un mécanisme de prêts adossés conclu avec SCAC. Voir la Note 12 – Autres actifs financiers pour plus de détails sur la créance à recevoir d'une partie liée. La Société est tenue de verser des montants aux gouvernements en fonction du nombre de livraisons d'avions.

17. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs se présentaient comme suit aux :

	30 septembre 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Avantages du personnel	**589 $**	643 $	690 $
Obligations locatives[1]	**528**	—	—
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	**408**	443	640
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	**399**	389	388
Impôts sur le résultat à payer	**151**	173	187
Autres taxes à payer	**83**	181	234
Autres	**184**	207	179
	2 342 $	2 036 $	2 318 $
Dont la tranche courante	**1 343 $**	1 499 $	1 723 $
Dont la tranche non courante	**999**	537	595
	2 342 $	2 036 $	2 318 $

(1) Par suite de l'adoption de l'IFRS 16, *Contrats de location*, en date du 1er janvier 2019, la Société a présenté les obligations locatives au poste « Autres passifs ». Les obligations locatives au 1er janvier 2019 ont totalisé 609 millions $. Voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables pour plus de détails.

18. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Le 25 juin 2019, la Société et Mitsubishi Heavy Industries, Ltd (MHI) ont annoncé avoir conclu une entente définitive en vertu de laquelle MHI fera l'acquisition du programme de biréacteurs régionaux de la Société, pour une contrepartie en trésorerie de 550 millions $ payable à la Société à la clôture. MHI assumera également des passifs liés aux garanties de crédit et de valeur résiduelle et aux incitatifs à la location d'un montant approximatif de 200 millions $ au moment de la signature. En vertu de l'entente, la participation au résultat net de la Société dans le programme de titrisation d'avions régionaux (RASPRO), laquelle est évaluée à environ 180 millions $, au moment de la signature, sera transférée à MHI.

En vertu de cette entente, MHI fera l'acquisition des activités de maintenance, de soutien, de remise à neuf, de commercialisation et de vente relatives aux avions *CRJ Series*, y compris le réseau de services et de soutien situé à Montréal, au Québec et à Toronto, en Ontario, et les centres de service à Bridgeport, en Virginie-Occidentale, et à Tucson, en Arizona, ainsi que les certificats de type.

Bombardier conservera le site de production d'avions *CRJ* à Mirabel, au Québec. Elle continuera à fournir des composants et des pièces de rechange et à assembler les avions *CRJ* figurant au carnet de commandes actuel pour le compte de MHI. La production des avions *CRJ* devrait s'achever au cours du second semestre de 2020, une fois livrés les avions *CRJ* du carnet de commandes actuel.

Bombardier conservera également certains passifs représentant une partie des garanties de crédit et de valeur résiduelle totalisant 370 millions $. Outre l'intérêt cumulé, ce montant est fixe, ne dépend pas des fluctuations futures de la valeur des avions et est payable par Bombardier au cours des quatre prochains exercices. Le montant est compris dans les autres passifs financiers. L'entente prévoit des frais de rupture de négociation à payer par MHI dans certaines circonstances.

La transaction devrait être conclue au cours du premier semestre de 2020 et reste assujettie aux approbations nécessaires des organismes de réglementation et aux conditions de clôture habituelles.

Actifs détenus en vue de la vente

La principale catégorie d'actifs détenus en vue de la vente ou de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente se présentait comme suit au :

	30 septembre 2019
Actifs courants[1]	352 $
Actifs non courants[2]	238
Total des actifs	590 $
Passifs courants[3]	411 $
Passifs non courants[4]	141
Total des passifs	552 $

[1] Comprennent principalement les stocks et les créances clients et autres débiteurs.
[2] Comprennent principalement les actifs du RASPRO.
[3] Comprennent principalement les fournisseurs et autres créditeurs et les passifs sur contrat.
[4] Comprennent principalement les provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle, les incitatifs à la location, les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer ainsi que les passifs sur contrat et autres passifs financiers.

Ces actifs et passifs sont présentés dans le secteur isolable Bombardier Aviation.

19. CESSION D'ACTIVITÉS

Activités de formation

Le 7 novembre 2018, la Société a conclu une entente définitive visant la vente des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires menées principalement dans les centres de formation de Montréal, au Québec, et de Dallas, au Texas, à CAE, partenaire de longue date de Bombardier en matière de formation. Grâce à cette transaction, les clients de Bombardier Avions d'affaires bénéficient de l'expertise de CAE en matière de formation, tandis que Bombardier se concentre sur le développement d'avions et les services.

Le 14 mars 2019, la Société a conclu la vente des principaux actifs des activités de formation des pilotes et des techniciens d'Avions d'affaires à CAE, pour une valeur d'entreprise de 645 millions $. Ces actifs non stratégiques étaient présentés antérieurement dans le secteur Bombardier Aviation.

Le produit net tiré de la vente s'est élevé à 532 millions $. Un gain de 516 millions $ (383 millions $ après l'incidence de l'impôt différé) a été comptabilisé dans les éléments spéciaux. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux.

Q400

Le 7 novembre 2018, nous avons conclu une entente définitive visant la vente du programme d'avion Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (anciennement Longview Aircraft Company of Canada Limited), filiale de Longview Aviation Capital Corp. L'entente couvre l'ensemble des actifs et de la propriété intellectuelle, les certifications de type associées aux Dash 8 Series 100, 200 et 300 ainsi que les activités opérationnelles du programme d'avion Q400 aux installations de fabrication de Downsview, en Ontario, au Canada.

Le 31 mai 2019, la Société a conclu la vente du programme d'avion Q Series, y compris les activités et les actifs de services après-vente, à De Havilland Aircraft of Canada Limited (DHA). Ces actifs non stratégiques étaient présentés antérieurement dans le secteur Bombardier Aviation.

L'incidence de la transaction avec DHA à la clôture se détaille comme suit :

Produit reçu à la clôture		298 $
Coûts de transaction		4
Produit net		294 $
Obligations de Bombardier[1]	93 $	
Gains de compression	(23)	
Valeur comptable des actifs nets cédés	5	
	75 $	
Gain avant impôts		219 $
Incidence fiscale		(26)
Gain après impôts		193 $

[1] De plus, à la conclusion de la transaction, la Société a comptabilisé un passif net de 93 millions $ relativement aux obligations découlant de la transaction qui représente une indemnisation de 61 millions $ pour DHA, ainsi qu'à certaines autres obligations en vertu d'ententes de services.

20. ACQUISITION D'UNE ENTREPRISE

Le 6 février 2019, la Société a fait l'acquisition des activités et des actifs liés au programme d'aile d'avion *Global 7500* de Triumph Group Inc. en contrepartie d'un montant nominal en trésorerie. Cette transaction renforcera la position de chef de file de Bombardier en tant que fabricant d'aérostructures et permettra à la Société de tirer parti de sa vaste expertise technique pour soutenir l'accélération de la cadence de production de l'avion *Global 7500*, et assurer son succès à long terme. Bombardier continuera d'exploiter la chaîne de production et d'intégrer les employés affectés actuellement au programme dans les installations de Triumph à Red Oak, au Texas.

La Société a fait l'acquisition d'actifs nets évalués à environ 100 millions $, soit essentiellement des stocks de produits en cours et des immobilisations corporelles, et a réglé certaines relations préexistantes. Aucun gain ni goodwill n'a été comptabilisé au titre de la transaction. Les actifs acquis et les passifs pris en charge par la Société ont été évalués à leur juste valeur estimée.

21. DETTE À LONG TERME

En mars 2019, la Société a émis, à 99,246 % de leur valeur nominale, des billets de premier rang non garantis totalisant 2 milliards $, portant intérêt à un taux de 7,875 %, échéant le 15 avril 2027.

La Société a affecté le produit net au rachat de la totalité de ses billets de premier rang en circulation d'un montant en capital de 850 millions $, portant intérêt à un taux de 7,75 % et échéant en 2020, pour une contrepartie totale de 890 millions $ au 30 septembre 2019. En outre, la Société a racheté des billets portant intérêt à un taux de 6,13 % échéant en 2021 d'un montant en capital global de 366 millions € (414 millions $) sur 780 millions €, pour une contrepartie de rachat globale totalisant 401 millions € (450 millions $), et des billets portant intérêt à un taux de 8,75 % échéant en 2021 d'un capital global de 382 millions $ sur 1400 millions $, pour une contrepartie de rachat globale totalisant 422 millions $, ainsi que tous frais connexes. Le solde du produit net a été utilisé pour les besoins généraux de la Société.

22. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

Le 26 septembre 2019, la Société et la Caisse (par l'intermédiaire de ses entreprises associées) a investi à hauteur de 150 millions € dans Bombardier Transportation (Investment) UK Limited. Cet apport soutient l'accélération de la cadence de production de Transport et l'investissement dans le fonds de roulement connexe. La Société et la Caisse ont participé à l'investissement en capitaux en fonction de leur quote-part actuelle selon les mêmes modalités que leurs investissements initiaux. Par conséquent, le pourcentage de participation en instruments de capitaux propres de la Société et de la Caisse dans Transport demeure inchangé.

23. 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 30 septembre
			2019			2018
	UAR	**UAD**	**UAI**	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	**120 802 488**	**1 101 849**	**—**	87 811 681	1 154 381	20 499 201
Attribuées	**3 789 770**	**—**	**—**	988 421	—	—
Exercées	**(22 773 124)**	**—**	**—**	—	(52 532)	(20 460 527)
Annulées	**(4 015 381)**	**—**	**—**	(1 984 613)	—	(38 674)
Solde à la fin de la période	**97 803 753**	**1 101 849** [(1)]	**—**	86 815 489	1 101 849 [(1)]	—

						Neuf mois clos les 30 septembre
			2019			2018
	UAR	**UAD**	**UAI**	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	**88 243 098**	**1 101 849**	**—**	67 131 352	1 154 381	20 798 101
Attribuées	**41 065 407**	**—**	**—**	23 152 030	—	—
Exercées	**(22 773 124)**	**—**	**—**	—	(52 532)	(20 460 527)
Annulées	**(8 731 628)**	**—**	**—**	(3 467 893)	—	(337 574)
Solde à la fin de la période	**97 803 753**	**1 101 849** [(1)]	**—**	86 815 489	1 101 849 [(1)]	—

[(1)] Sur lesquels les droits de 1 101 849 UAD étaient acquis au 30 septembre 2019 (1 101 849 au 30 septembre 2018).

Le recouvrement de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevé à 3 millions $ au cours du trimestre clos le 30 septembre 2019 et la charge de rémunération, à 18 millions $ au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2019 (charge de rémunération de respectivement 14 millions $ et 50 millions $ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018). Le recouvrement de rémunération est attribuable à la révision des hypothèses liées au rendement futur.

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

	Trimestres clos les 30 septembre		**Neuf mois clos les 30 septembre**	
	2019	2018	**2019**	2018
Solde au début de la période	**135 092 946**	129 531 924	**111 545 290**	116 307 725
Attribuées	**1 842 216**	836 416	**31 012 132**	16 257 940
Exercées	**(381 667)**	(17 762 188)	**(1 663 165)**	(18 703 321)
Annulées	**(276 415)**	(1 062 621)	**(4 617 177)**	(1 062 621)
Échues	**(1 898 148)**	(1 211 874)	**(1 898 148)**	(2 468 066)
Solde à la fin de la période	**134 378 932**	110 331 657	**134 378 932**	110 331 657

La charge de rémunération s'est élevée à respectivement 6 millions $ et 16 millions $ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 (respectivement 6 millions $ et 17 millions $ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2018).

24. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2019	2018	**2019**	2018
Créances clients et autres débiteurs	**(216) $**	(213) $	**(359) $**	(416) $
Stocks	**(394)**	(424)	**(1 344)**	(843)
Actifs sur contrat	**137**	(232)	**(255)**	(404)
Passifs sur contrat	**283**	307	**940**	806
Autres actifs et passifs financiers, montant net	**(12)**	59	**120**	104
Autres actifs	**111**	(42)	**7**	(40)
Fournisseurs et autres créditeurs	**(181)**	397	**125**	502
Provisions	**(157)**	(27)	**(746)**	(528)
Passif lié aux avantages de retraite	**(41)**	88	**(24)**	127
Autres passifs	**(67)**	(255)	**(249)**	(480)
	(537) $	(342) $	**(1 785) $**	(1 172) $

Vente de créances hors bilan
Dans le cours normal de ses affaires, Transport a des facilités, auxquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances admissibles. Des créances totalisant 755 millions € (825 millions $) étaient en cours en vertu de ces facilités au 30 septembre 2019 (799 millions € (914 millions $) au 31 décembre 2018 et 907 millions € (1088 millions $) au 1er janvier 2018). Des créances clients de respectivement 613 millions € (683 millions $) et 1652 millions € (1857 millions $) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2019 (respectivement 391 millions € (457 millions $) et 1020 millions € (1219 millions $) au cours du trimestre et de la période clos le 30 septembre 2018).

Fournisseurs et autres créditeurs
La Société a négocié des délais plus longs de règlement pouvant s'échelonner de 240 à 310 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs assortis de ces plus longs délais totalisaient 836 millions $ et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 4,58 % au 30 septembre 2019 (respectivement 839 millions $ et 3,83 % au 31 décembre 2018 et respectivement 575 millions $ et 1,96 % au 1er janvier 2018). Les fournisseurs ont généralement le droit de rétablir les délais d'origine pour les créditeurs futurs à condition de donner un préavis minimal.

Soldes des contrats
Voir la Note 10 – Soldes des contrats pour plus de détails sur les arrangements aux termes desquels des avances consenties par des tiers sont reçues en échange des droits aux paiements du client.

25. FACILITÉS DE CRÉDIT

En janvier 2019, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 3940 millions € de Transport a été augmenté, pour passer à 3958 millions €. En mars 2019, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3958 millions € (4328 millions $) et de la facilité de lettres de crédit de 361 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2022 et juin 2022. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 689 millions € (753 millions $) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont aussi été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2022 et juin 2022.

Depuis mars 2019, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 361 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, oscille actuellement entre 750 millions $ et 1 milliard $ 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 à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport). De plus, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et des facilités de crédit renouvelable de Transport s'établit à 750 millions € (820 millions $) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données financières distinctes du secteur Transport.

En mai 2019, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 3958 millions € de Transport a été ramené à 3953 millions €.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2019, la Société a conclu de nouvelles facilités de crédit à court terme non confirmées totalisant 225 millions € (246 millions $) également disponibles comme sources de financement pour Transport. Pour le trimestre clos le 30 septembre 2019, la Société a réduit les facilités de crédit à court terme non confirmées de 150 millions €, lesquelles ont totalisé 75 millions € (82 millions $).

Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2019, la Société a annulé volontairement la facilité de crédit renouvelable non garantie de 397 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, et a réduit de 160 millions $ la facilité de lettres de crédit de 361 millions $, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, et qui a été ajustée à 201 millions $. De plus, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 689 millions € de Transport (753 millions $) a été augmentée, pour passer à 1164 millions € (1273 millions $). Le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 3953 millions € de Transport a été augmenté, pour passer à 4078 millions €. En octobre 2019, la facilité de lettres de crédit de 3953 millions € a été augmentée, pour passer à 4498 millions € (4918 millions $). Au 30 septembre 2019, une lettre de crédit de 4053 millions € (4432 million $) a été utilisée.

26. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

La quote-part globale du résultat net des actifs et des passifs des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit au 30 septembre 2019 :

	SCAC [(1)]	**Autres**	**Total**
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**11 $**	**333 $**	**344 $**
Autres actifs courants	**287 $**	**865 $**	**1 152 $**
Actifs non courants	**3 231 $**	**384 $**	**3 615 $**
Passifs courants	**(525) $**	**(884) $**	**(1 409) $**
Passifs non courants	**(1 125) $**	**(173) $**	**(1 298) $**

[(1)] Au 30 septembre 2019, la Société avait investi 575 millions $ dans SCAC en échange de parts sans droit de vote de celle-ci. De plus, en septembre 2019, la Société avait investi 12 millions $ dans des parts classe A de SCAC.

La quote-part du résultat net des coentreprises et des entreprises associées revenant à la Société se présentait comme suit :

	Trimestre clos le 30 septembre 2019			**Neuf mois clos le 30 septembre 2019**		
(Gain) / perte	**SCAC**	**Autres**	**Total**	**SCAC**	**Autres**	**Total**
Résultat net	**12 $**	**(19) $**	**(7) $**	**20 $**	**(67) $**	**(47) $**

	Trimestre clos le 30 septembre 2018			Neuf mois clos le 30 septembre 2018		
(Gain) / perte	SCAC	Autres	Total	SCAC	Autres	Total
Résultat net	13 $	(22) $	(9) $	13 $	(72) $	(59) $

27. 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 à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global 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 les taux d'intérêt.

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.

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.

Avances gouvernementales remboursables – 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.

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.

Option de conversion – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques pour estimer la juste valeur de l'option de conversion incorporée aux actions convertibles de BT Holdco. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la différence de valeur actuelle entre : le cumul de la préférence en matière de liquidation des actions convertibles d'après le droit à un rendement minimum, et la juste valeur des actions ordinaires, en supposant leur conversion. Cette valeur dépend de l'atteinte par le secteur Transport des mesures incitatives liées à la performance convenues avec la Caisse, du moment d'exercice des droits de conversion et du taux de conversion applicable. Le modèle de simulation génère plusieurs scénarios de rendement du secteur Transport sur la durée prévue de l'option. La juste valeur des actions, en supposant leur conversion, est calculée en utilisant un multiple du RAII 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.

Engagements de financement – La limite de rendement des futurs placements de la Société dans des parts sans droit de vote de SCAC représente un passif dérivé qui est comptabilisé à la juste valeur et réévalué chaque période par le biais des charges de financement. Pour estimer la juste valeur du passif dérivé, la Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques qui tiennent compte des placements prévus de Bombardier dans des parts sans droit de vote en raison des besoins en trésorerie de SCAC, du calendrier de ces placements, de la juste valeur de SCAC, de la volatilité attendue de la juste valeur de SCAC et des valeurs relatives des différentes catégories de parts de SCAC.

Parts sans droit de vote de SCAC – La participation de la Société dans les parts sans droit de vote de SCAC est comptabilisée à la juste valeur et réévaluée chaque période par le biais des revenus de financement. La juste valeur reflète le rendement de la Société sur les parts, lequel est plafonné à 2 %, ainsi que le droit d'achat d'Airbus s'y rapportant. Pour estimer la juste valeur des parts sans droit de vote, la Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques qui tiennent compte de la juste valeur de SCAC, de la volatilité attendue de la juste valeur de SCAC et des valeurs relatives des différentes catégories de parts de SCAC.

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 de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des créances clients et autres débiteurs, de certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, de l'encaisse affectée et des fournisseurs et autres créditeurs, 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.

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement.

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 30 septembre 2019 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Instruments financiers dérivés[1]	**231 $**	**— $**	**231 $**	**— $**
Placements dans des titres	**245**	**32**	**213**	**—**
Créance à recevoir d'une partie liée[2]	**464**	**—**	**—**	**464**
Parts sans droit de vote de SCAC	**397**	**—**	**—**	**397**
Créance sur contrat à long terme	**72**	**—**	**72**	**—**
	1 409 $	**32 $**	**516 $**	**861 $**
Passifs financiers				
Avance gouvernementale remboursable[2]	**(464) $**	**— $**	**— $**	**(464) $**
Instruments financiers dérivés[1]	**(712)**	**—**	**(288)**	**(424)**
	(1 176) $	**— $**	**(288) $**	**(888) $**

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

[2] La créance à recevoir d'une partie liée correspond à un mécanisme de prêts adossés, intervenu entre la Société et SCAC, portant sur certaines avances gouvernementales remboursables.

Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers du Niveau 3 ont été comme suit pour les trimestres et les périodes de neuf mois indiqués :

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	**Parts sans droit de vote de SCAC**	**Placements dans des structures de financement**	**Incitatifs à la location**	**Option de conversion**	**Engagements de financement**
Solde au 31 décembre 2018	**24 $**	**150 $**	**173 $**	**(53) $**	**(314) $**	**(235) $**
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	**3**	**10**	**15**	**(3)**	**(18)**	**10**
Émissions	**—**	**156**	**—**	**—**	**—**	**—**
Règlements	**—**	**—**	**(1)**	**8**	**—**	**79**
Incidence des fluctuations de taux de change	**—**	**—**	**—**	**—**	**3**	**—**
Solde au 30 juin 2019	**27 $**	**316 $**	**187 $**	**(48) $**	**(329) $**	**(146) $**
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	**—**	**3**	**8**	**—**	**—**	**2**
Émissions	**—**	**78**	**—**	**—**	**—**	**—**
Règlements	**—**	**—**	**—**	**4**	**—**	**37**
Incidence des fluctuations de taux de change	**—**	**—**	**—**	**—**	**12**	**—**
Solde au 30 septembre 2019	**27 $**	**397 $**	**195 $**	**(44) $**	**(317) $**	**(107) $**
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente[1]	**(27)**	**—**	**(195)**	**44**	**—**	**—**
Solde au 30 septembre 2019	**— $**	**397 $**	**— $**	**— $**	**(317) $**	**(107) $**

	Fournisseurs et autres créditeurs	**Prêts et créances liées à des contrats de location – avions**	**Parts sans droit de vote de SCAC**	**Placements dans des structures de financement**	**Incitatifs à la location**	**Option de conversion**	**Engagements de financement**
Solde au 1er janvier 2018	(6) $	47 $	— $	219 $	(122) $	(304) $	— $
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	—	(3)	—	6	(2)	(24)	—
Règlements	6	(21)	—	(8)	22	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	—	10	—
Solde au 30 juin 2018	— $	23 $	— $	217 $	(102) $	(318) $	— $
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net	—	—	—	7	—	—	—
Émissions	—	—	57	—	—	—	(310)
Règlements	—	—	—	(46)	(4)	—	28
Cession d'activités de SCAC	—	—	—	—	48	—	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	—	(3)	—
Solde au 30 septembre 2018	— $	23 $	57 $	178 $	(58) $	(321) $	(282) $

[1] Représentent les actifs et les passifs reclassés comme étant détenus en vue de la vente à l'égard de la vente du programme d'avions *CRJ*.

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 30 septembre 2019 :

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 B- et CCC+ (B-)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et B- (BB-)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	11,13 %	Entre 2,14 % et 9,99 % (6,70 %)	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 30 septembre 2019 :

Incidence sur le RAI			Modification d'hypothèses		
	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour le/les :				
Gain (perte)	Trimestre clos le 30 septembre 2019	Neuf mois clos le 30 septembre 2019	Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	(1) $	1 $	(1) $	(1) $	(1) $
Placements dans des structures de financement	3 $	9 $	(5) $	(10) $	(7) $
Incitatifs à la location	— $	(2) $	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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2019 de 76 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2019 de 86 millions $.

Engagements de financement et parts sans droit de vote de SCAC
Analyse de sensibilité
Une variation de 5 % de la volatilité de la valeur de SCAC aurait entraîné une variation combinée de la juste valeur avec une incidence correspondante comptabilisée dans les charges de financement et les revenus de financement pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2019 de 39 millions $.

28. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 septembre 2019	31 décembre 2018	1er janvier 2018
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	**185 $**	695 $	1 060 $
Crédit	**770**	1 034	1 221
Risques mutuellement exclusifs[1]	**(146)**	(473)	(540)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	**809 $**	1 256 $	1 741 $
Engagements de reprise	**1 109 $**	1 165 $	1 437 $
Obligations de rachat conditionnelles	**78 $**	100 $	143 $
Autres			
Crédit	**48 $**	48 $	52 $

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 96 millions $ au 30 septembre 2019 (456 millions $ au 31 décembre 2018 et 554 millions $ au 1er janvier 2018) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. Lorsque les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont à payer, les montants respectifs sont reclassés de la provision aux garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer dans les autres passifs financiers. Les garanties de crédit et de valeur résiduelle à payer s'élevaient à 429 millions $ au 30 septembre 2019 (172 millions $ au 31 décembre 2018 et 53 millions $ au 1er janvier 2018). 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 44 millions $ au 30 septembre 2019 (53 millions $ au 31 décembre 2018 et 122 millions $ au 1er janvier 2018). L'ensemble des postes susmentionnés sont inclus dans les actifs détenus en vue de la vente relativement à l'annonce sur le programme d'avions *CRJ*, à l'exception d'un montant de garanties de crédit et de valeur résiduelle de 370 millions $ à payer, au 30 septembre 2019.

La Société s'est engagée à assurer le financement des besoins en trésorerie de SCAC, le cas échéant, au cours de 2019, jusqu'à concurrence de 350 millions $ et jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions $ sur les deux années suivantes, le tout en contrepartie de parts sans droit de vote de SCAC, assorties d'un dividende annuel cumulatif de 2 %. Tout besoin en trésorerie supplémentaire pendant ces périodes sera comblé proportionnellement par la Société, Airbus et IQ, cette dernière pouvant toutefois le faire à sa discrétion. Au 30 septembre 2019, la Société avait investi 575 millions $ dans SCAC sur l'engagement initial de 925 millions $ en échange de parts sans droit de vote de SCAC. En septembre 2019, la Société a investi 12 millions $ dans des parts classe A de SCAC et à compter du 26 septembre 2019, Airbus détenait une participation de 50,06 %, Investissement Québec, 16,36 % et la Société, 33,58 %.

Litiges

Dans le cours normal des affaires, la Société est défenderesse dans certaines poursuites judiciaires devant diverses cours ou d'autres tribunaux, notamment en matière de responsabilité liée à des produits et de différends contractuels avec des clients et d'autres tiers. L'approche de la Société consiste à se défendre avec vigueur dans ces causes.

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 30 septembre 2019, 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.

Suède

Depuis le quatrième trimestre de 2016, les autorités policières suédoises mènent une enquête portant sur des allégations à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement et de services de signalisation à Azerbaijan Railways ADY (le « contrat d'ADY »). En octobre 2016, la Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers en comptabilité judiciaire externes, sous la supervision des Affaires juridiques et de conseillers légaux externes. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre une personne qui était alors à l'emploi de la filiale suédoise de la Société, cette personne étant également passible d'accusations de trafic d'influence. Le procès visant ces accusations s'est tenu du 29 août au 20 septembre 2017. Aucune accusation n'a été portée contre la filiale de la Société. La personne qui était alors un employé a été acquittée de toutes les accusations qui pesaient contre elle dans une décision rendue le 11 octobre 2017. Cette décision relative à toutes les accusations a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. Le procès en appel ne devrait pas commencer avant janvier 2020. Cependant, le 19 juin 2019, l'autorité chargée des poursuites a confirmé que l'acquittement lié à l'accusation de trafic d'influence n'est plus porté en appel; par conséquent, l'acquittement lié à cette accusation tient lieu de jugement définitif.

Le contrat d'ADY fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore dans la mesure du possible dans le cadre de l'enquête et de la vérification.

Le 15 novembre 2018, la vice-présidence, Intégrité de la Banque mondiale a envoyé une lettre de demande de justification à Bombardier qui présentait la position de la vice-présidence, Intégrité de la Banque mondiale à l'égard d'allégations de collusion, de corruption, de fraude et d'obstruction relativement au contrat d'ADY. La Société a été invitée à répondre à ces constatations préliminaires et y a répondu. Comme le processus de vérification de la Banque mondiale est soumis à des règles strictes en matière de confidentialité, la Société ne peut que réitérer qu'elle est en profond désaccord avec les allégations et les constatations préliminaires exposées dans la lettre.

L'examen interne de la Société sur les allégations est en cours, mais, selon l'information connue de la Société pour l'instant, rien ne porte à croire qu'un pot-de-vin ait été versé ou offert à un agent public ou que toute autre activité criminelle quelconque impliquant Bombardier ait eu lieu.

Dans le cas de cet examen en cours, la Société a demandé à la Banque mondiale de lui fournir l'information et les documents de la vérification qu'elle a effectuée et elle attend toujours de recevoir ladite information et lesdits documents.

Enquête au Brésil

Le 20 mars 2014, Bombardier Transportation Brasil Ltda (« BT Brésil »), filiale de la Société, a été avisée qu'elle figurait parmi les 18 sociétés et plus de 100 personnes citées dans des procédures administratives entreprises par les autorités gouvernementales au Brésil, incluant le Conseil administratif de défense économique (« CADE ») et le bureau du procureur public de São Paulo, par suite d'enquêtes effectuées par les autorités gouvernementales et dont il a déjà été fait mention, dans le cadre d'allégations de collusion relativement à l'appel d'offres d'approvisionnement en matériel ferroviaire et à la construction et l'entretien de lignes ferroviaires à São Paulo et dans d'autres régions. Depuis la signification des actes de procédures en 2014 visant BT Brésil, l'autorité en matière de concurrence a décidé de séparer les actes de procédures contre 43 personnes à qui, selon elle, il a été difficile de signifier ces actes et elle a aussi présenté des notes techniques additionnelles traitant de diverses objections procédurales soulevées par les sociétés et les personnes défenderesses. BT Brésil a contesté sans succès 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 de nature de comptabilité judiciaire.

Par suite des procédures administratives entreprises par le CADE en 2014, BT Brésil est devenue partie à titre de défenderesse aux procédures judiciaires intentées par le bureau du procureur de l'État de São Paulo à son encontre et à l'encontre d'autres sociétés pour une prétendue « improbité administrative » à l'égard des contrats de remise à neuf accordés en 2009 par CMSP, soit l'exploitant du métro de São Paulo, et pour « collusion » relativement à un contrat d'entretien de cinq ans conclu en 2002 avec CPTM, soit l'exploitant de transport collectif urbain de São Paulo. En septembre 2015, le bureau du procureur de São Paulo a annoncé une deuxième poursuite collective pour « collusion » en rapport avec le contrat d'entretien de cinq ans couvrant la période 2007 à 2012. En outre, BT Brésil s'est vu signifier un avis en décembre 2014 et fait désormais l'objet d'une poursuite au civil à titre de codéfenderesse, intentée d'abord par le gouvernement de l'État de São Paulo contre Siemens AG à l'automne 2013 et dans laquelle le gouvernement de l'État cherche à recouvrer des pertes attribuables aux prétendues activités de collusion.

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

En décembre 2018, le surintendant général du CADE a déposé une opinion officielle concluant que BT Brésil avait eu un comportement anticoncurrentiel. Le 18 février 2019, le procureur général du CADE a émis son opinion, qui appuyait en grande partie les recommandations de la surintendance générale. Le 20 juin 2019, la Cour supérieure de Justice du Brésil a consenti à un recours extraordinaire intenté par le CADE pour contrer les effets de certaines injonctions émises par les codéfendants (y compris BT Brésil) et le cas a été ajouté à la séance plénière suivante du conseil d'administration du CADE, un tribunal de la concurrence quasi judiciaire. Le 8 juillet 2019, le conseil d'administration du CADE a rendu une décision de vive voix qui appuyait l'opinion officielle du surintendant général du CADE déposée en décembre 2018. Cette opinion a conclu que tous les codéfendeurs (y compris BT Brésil) avaient eu un comportement anticoncurrentiel et a recommandé la condamnation de toutes les parties faisant l'objet de l'enquête. Dans le cas de BT Brésil, la condamnation comprend une amende de 22 millions réal brésilien (6 millions $), mais pas de radiation. BT Brésil n'a pas été déclaré non admissible à participer à de futurs appels d'offres.

Parallèlement à la poursuite décrite précédemment, la Société a mené un examen interne pour déterminer si un quelconque comportement anticoncurrentiel avait eu lieu. Cet examen n'a pas révélé de preuves de participation à une entente illicite d'attribution de marchés et d'influence du résultat de procédures d'appels d'offres concurrentielles comme l'a allégué l'autorité en matière de concurrence.

La Société est en profond désaccord avec les conclusions du conseil d'administration du CADE et BT Brésil a l'intention de contester cette décision devant des tribunaux compétents en la matière et continue de se défendre vigoureusement contre les allégations.

Transnet

La Société a appris dans différents médias la création d'une commission judiciaire d'enquête sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public, y compris des organes de l'État (la « Commission Zondo »), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. Avant et après la Commission Zondo, des allégations d'irrégularités ont été rapportées dans les médias relativement à des achats multiples concernant la livraison de 1064 locomotives par l'exploitant ferroviaire sud-africain Transnet Freight Rail. Le 7 septembre 2018, Bombardier Transportation South Africa (Pty.) Ltd. (« BTSA ») a été informé que l'Unité d'enquête spéciale, une agence d'enquête judiciaire au sein du ministère de la Justice d'Afrique du Sud, avait ouvert une enquête relativement à la relocalisation, en 2014, du site d'assemblage de Pretoria à Durban et aux coûts réclamés relativement à cette relocalisation. La Société est en profond désaccord avec ces allégations et continuera de se défendre vigoureusement.

Le 4 février 2019, à la demande du principal conseiller juridique de la Commission Zondo, BTSA a soumis une déclaration écrite confidentielle étayée par des documents justificatifs pour exposer sa position sur les allégations publiques et a demandé l'occasion de présenter publiquement des éléments de preuve à la Commission Zondo. La Commission Zondo a examiné la soumission et les documents fournis. En juin 2019, l'Unité d'enquête spéciale a demandé à BTSA de fournir de l'information et une explication sur les coûts de la relocalisation à

Durban. Bien que la déclaration écrite envoyée auparavant à la Commission Zondo ne puisse être transmise à l'Unité d'enquête spéciale, BTSA a fourni l'information en sa possession relativement à la relocalisation ainsi que l'explication sur les coûts relatifs à cette relocalisation.

Par suite de ces allégations, la Société mène un examen interne par l'intermédiaire de conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'examen est en cours, mais, selon l'information dont la Société dispose en ce moment, rien ne porte à croire que la Société a été impliquée dans une malversation relativement à l'achat par Transnet de 240 locomotives *TRAXX* de Bombardier Transport. Contrairement à ce qui a été rapporté par les médias, le contrat est toujours en vigueur et suit son cours.

Espagne

En décembre 2017, l'autorité en matière de concurrence espagnole (« CNMC ») a effectué une inspection aux bureaux de Bombardier European Investments, S.L.U. (« BEI ») à Madrid. D'après l'ordre d'inspection, l'inspection de la CNMC fait suite à l'information qui lui a été communiquée, selon laquelle de possibles irrégularités avaient eu lieu dans le cadre d'appels d'offres auprès de la Railway Infrastructures Administrator (« ADIF »). Le 2 janvier 2018, BEI a reçu une demande d'information de la CNMC concernant l'organisation juridique et opérationnelle de BEI. BEI coopère avec les autorités dans la mesure du possible. Il n'y a actuellement aucune accusation ni allégation selon lesquelles BEI a enfreint la loi.

Le 28 août 2018, BEI a été informée que le CNMC engageait une procédure contre huit sociétés concurrentes en activité sur le marché espagnol d'équipement de signalisation et quatre administrateurs, notamment BEI et sa société mère, Bombardier Transportation (Global Holding) UK Limited. Aucun administrateur de Bombardier n'a été nommé. L'inclusion de la société mère est courante chez les autorités réglementaires européennes en matière de concurrence lors de la phase initiale des poursuites. Le CNMC a jusqu'au 28 février 2020 pour enquêter et rendre une décision finale sur cette affaire.

La politique de la Société est de se conformer à l'ensemble des lois applicables, notamment les lois antitrust et les lois sur la concurrence. Comme cette enquête préliminaire est encore à un stade précoce, la direction n'est pas en mesure de prévoir sa durée ou son issue, notamment quant au fait de savoir si une division opérationnelle de la Société pourrait être tenue responsable de toute violation de la loi ou quel serait le montant d'une amende éventuelle, si elle était tenue responsable.

La Société mène un examen interne par suite de ces allégations par l'intermédiaire de conseillers externes sous la supervision de conseillers juridiques. L'examen est en cours mais, selon l'information connue de la Société pour l'instant, aucune irrégularité n'a été décelée.

Examen par l'Autorité des marchés financiers (Québec)

En août 2018, à la suite de la publication par Bombardier de ses résultats financiers pour le deuxième trimestre clos le 30 juin 2018, Bombardier a annoncé la mise en place d'un Régime d'aliénation de titres automatique (RATA) permettant l'exercice et la vente ordonnés sur une période de deux ans de titres acquis qui avaient été gagnés par certains membres de la haute direction. Le RATA (semblable à un régime conforme au règlement 10b5-1 de la SEC) visait à permettre aux membres de la haute direction qui, autrement, auraient des fenêtres de négociation restreintes de vendre des titres et de réaliser une rémunération incitative à long terme gagnée d'une façon ordonnée. Les membres de la haute direction admissibles sont les plus susceptibles d'avoir des restrictions sur la négociation de titres en raison de restrictions en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables et des directives internes de Bombardier sur la négociation de titres.

Le RATA a été établi conformément à la législation et aux directives canadiennes sur les valeurs mobilières applicables à un moment (i) où aucune période d'interdiction n'était en vigueur relativement à la négociation de titres de Bombardier, et (ii) où les participants aux termes du RATA ne détenaient aucune information importante inconnue du public relativement à Bombardier et à ses titres et, par conséquent, étaient autorisés à transiger des titres de Bombardier en vertu des lois applicables et des politiques de négociation de Bombardier. Les négociations aux termes du RATA n'ont débuté qu'après une période d'au moins 30 jours suivant l'établissement du RATA.

Le 15 novembre 2018, Bombardier a pris acte de l'annonce par l'Autorité des marchés financiers (Québec) (AMF) selon laquelle elle examinait les questions entourant la mise en place du RATA et les différentes annonces faites depuis par Bombardier.

Bombardier et ses employés (y compris les participants aux termes du RATA) ont collaboré pleinement à l'examen de l'AMF.

Le 26 avril 2019, l'AMF a publié un autre communiqué de presse dans lequel elle a annoncé avoir terminé son examen et avoir conclu que Bombardier et les membres de sa haute direction participant au RATA n'avaient commis aucune infraction ni violé aucune loi en valeurs mobilières lors de la mise en place du RATA. L'AMF a relevé la coopération et la transparence offertes par Bombardier au cours de son examen.

Pour constituer le RATA, Bombardier a été aidée par des conseillers externes et a veillé à ce que le RATA soit fondé sur les meilleures pratiques en la matière et des principes de saine gouvernance et qu'il soit conforme à la législation en valeurs mobilières applicable et aux lignes directrices à cet égard. Cependant, à la lumière de l'évolution rapide de la situation au sein de Bombardier à la suite de la mise en œuvre du RATA, l'AMF a recommandé à Bombardier de reconsidérer le bien-fondé de maintenir le RATA en place. Par suite de cette recommandation, le conseil d'administration de Bombardier, suivant la recommandation de son Comité des ressources humaines et de la rémunération a résilié le RATA conformément à ses modalités.

Recours collectif

Le 15 février 2019, une requête pour autorisation d'exercer un recours conformément à l'article 225.4 de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et une demande d'autorisation de recours collectif ont été déposées contre la Société à la Cour supérieure du Québec, dans le district de Montréal, contre Bombardier Inc. et messieurs Alain Bellemare et John Di Bert (la « Requête ») visant à réclamer des dommages-intérêts d'un montant indéterminé relativement à des représentations d'allégations mensongères et trompeuses sur les activités, l'exploitation, les revenus et les flux de trésorerie disponibles de la Société, notamment une omission alléguée de présentation en temps opportun de faits importants concernant ses prévisions pour 2018. Dans la composante recours collectif de la Requête, le demandeur, Denis Gauthier, cherche à représenter toutes les personnes et entités qui ont acheté ou acquis des titres de Bombardier au cours de la période du 2 août 2018 au 8 novembre 2018 inclusivement, et qui ont détenu certains de ces titres jusqu'au 8 novembre 2018. Le recours conformément à la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et le recours collectif requièrent tous les deux une autorisation de la Cour avant de pouvoir passer à l'étape suivante. D'ici là, aucune créance pécuniaire n'est en cours contre les codéfendeurs dans le cadre de ces poursuites devant les tribunaux.

Bombardier Inc. et messieurs Bellemare et Di Bert contestent cette Requête. Selon le point de vue préliminaire de la Société à ce stade-ci, la possibilité que ces poursuites devant les tribunaux obligent la Société à engager un passif monétaire important semble faible.

Bombardier, Challenger, CRJ, CRJ Series, CRJ550, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, Global, Global 7500, Learjet, Learjet 85, OPTIFLO, Primove et *TRAXX* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.