

## TROISIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre clos le 30 septembre 2014

### GLOSSAIRE

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

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

<b>RAPPORT DE GESTION</b>	<b>2</b>
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	2
<b>SOMMAIRE</b>	<b>3</b>
FAITS SAILLANTS	3
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	4
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	6
STRUCTURE DU CAPITAL	7
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	9
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	13
<b>AÉRONAUTIQUE</b>	<b>14</b>
FAITS SAILLANTS	14
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	15
ANALYSE DES RÉSULTATS	19
<b>TRANSPORT</b>	<b>29</b>
FAITS SAILLANTS	29
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	30
ANALYSE DES RÉSULTATS	31
<b>AUTRES</b>	<b>38</b>
ARRANGEMENTS HORS BILAN	38
RISQUES ET INCERTITUDES	38
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	38
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	39
TAUX DE CHANGE	40
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	40
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	41
<b>ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES</b>	<b>42</b>
<b>NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES</b>	<b>49</b>

# RAPPORT DE GESTION

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

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

Les données présentées dans ce rapport sont structurées par secteur isolable : BA et BT, puis par segment de marché, reflétant la structure organisationnelle de la Société.

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

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

## Importance de l'information

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

## ÉNONCÉS PROSPECTIFS

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur les objectifs, les prévisions, les cibles, les buts, les priorités, les marchés et les stratégies de la Société, sa situation financière, ses croyances, ses perspectives, ses plans, ses attentes, ses estimations et ses intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité et la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; sa position en regard de la concurrence; et l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur la Société et ses activités. Les énoncés prospectifs se reconnaissent habituellement à l'emploi de termes comme « pouvoir », « prévoir », « devoir », « avoir l'intention de », « estimer », « planifier », « entrevoir », « croire », « continuer », « maintenir » ou « aligner », la forme négative de ces termes, leurs variations ou une terminologie semblable. De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus. Bien que la direction juge ses hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes.

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

# SOMMAIRE

## FAITS SAILLANTS

### Résultats du trimestre

- Revenus de 4,9 milliards \$, contre 4,1 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent, soit une augmentation de 20 % compte non tenu de l'incidence des taux de change.
- RAI de 171 millions \$, ou 3,5 % des revenus, et RAI avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> de 291 millions \$, ou 5,9 % des revenus, comparativement à un RAI de 210 millions \$, ou 5,2 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Résultat net de 74 millions \$ (RPA dilué de 0,03 \$), par rapport à 147 millions \$ (RPA dilué de 0,08 \$) pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Résultat net ajusté<sup>(1)</sup> de 222 millions \$ (RPA ajusté<sup>(1)</sup> de 0,12 \$), comparativement à 165 millions \$ (RPA ajusté de 0,09 \$) pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Investissements nets de 444 millions \$ dans les immobilisations corporelles et incorporelles, dont 365 millions \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques, comparativement à 596 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent, dont 511 millions \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques.
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup> de 368 millions \$, comparativement à une utilisation de 522 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Sources de financement disponibles à court terme de 3,3 milliards \$, y compris la trésorerie et les équivalents de trésorerie de 1,9 milliard \$, au 30 septembre 2014, en regard de respectivement 4,8 milliards \$ et 3,4 milliards \$, au 31 décembre 2013.
- Carnet de commandes de 72,4 milliards \$ au 30 septembre 2014, contre 69,7 milliards \$ au 31 décembre 2013.

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

### Nouvelle structure organisationnelle

Compte tenu de la mise en place de la nouvelle structure organisationnelle annoncée le 23 juillet 2014, la direction a mis en œuvre un plan de réduction des effectifs d'environ 2000 employés de BA, visant surtout des postes indirects. Au cours du troisième trimestre, une charge de restructuration connexe de 63 millions \$ a été comptabilisée à titre d'élément spécial. Cette réduction des effectifs devrait permettre à la Société de réaliser des économies de coûts annuelles d'environ 200 millions \$.

Dans le cadre des initiatives de réorganisation, BT a annoncé en juillet des mesures additionnelles de réduction des coûts, qui comprennent la réduction des postes directs et indirects d'environ 900 employés à l'échelle mondiale, des économies de coûts non liés aux produits, et un gel généralisé de l'embauche pour toutes les fonctions indirectes. Une charge de restructuration de 57 millions \$ liée à la réduction des effectifs a été comptabilisée comme un élément spécial. Ces mesures devraient générer des économies de coûts annuelles d'environ 68 millions \$.

### Principaux événements

- Le 7 septembre 2014, les essais en vol des avions *CSeries* ont repris avec le deuxième véhicule d'essais en vol (FTV2), après que Pratt & Whitney a confirmé qu'elle a pris les mesures appropriées pour résoudre le problème qui a donné lieu à l'incident impliquant un des moteurs, dont la modification du circuit d'huile du moteur. La MES de l'avion *CS100* est prévue pour le deuxième semestre de 2015 et celle de l'avion *CS300* suivra environ six mois après.
- En septembre 2014, une commande ferme visant 40 avions *CS300*, assortie d'options visant 10 autres avions *CS300*, a été signée avec une filiale en propriété exclusive de Macquarie AirFinance. D'après le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 3,1 milliards \$.
- Après la fin du trimestre, BA a lancé le nouvel avion *Challenger 650*, modèle évolué de l'avion *Challenger 605*. Sa MES est prévue pour 2015.

## RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

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. Règle générale, le quatrième trimestre donne lieu à des revenus, à une rentabilité et à des flux de trésorerie supérieurs.

### Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
Revenus	4 906 \$	4 058 \$	14 151 \$	12 827 \$
Coût des ventes	4 226	3 479	12 220	10 960
<b>Marge brute</b>	<b>680</b>	<b>579</b>	<b>1 931</b>	<b>1 867</b>
Charges de vente et d'administration R et D	<b>315</b> <b>80</b>	<b>340</b> <b>65</b>	<b>1 007</b> <b>235</b>	<b>1 066</b> <b>210</b>
Quote-part des résultats de participation dans des coentreprises et des entreprises associées	<b>(14)</b>	<b>(24)</b>	<b>(64)</b>	<b>(102)</b>
Autres charges (revenus)	<b>8</b>	<b>(12)</b>	<b>(14)</b>	<b>(14)</b>
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>291</b>	<b>210</b>	<b>767</b>	<b>707</b>
Éléments spéciaux	<b>120</b>	<b>—</b>	<b>132</b>	<b>(31)</b>
<b>RAII</b>	<b>171</b>	<b>210</b>	<b>635</b>	<b>738</b>
Charges de financement	<b>66</b>	<b>58</b>	<b>185</b>	<b>209</b>
Revenus de financement	<b>(15)</b>	<b>(22)</b>	<b>(59)</b>	<b>(102)</b>
<b>RAI</b>	<b>120</b>	<b>174</b>	<b>509</b>	<b>631</b>
Impôts sur le résultat	<b>46</b>	<b>27</b>	<b>165</b>	<b>156</b>
<b>Résultat net</b>	<b>74 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>344 \$</b>	<b>475 \$</b>
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	<b>68 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>334 \$</b>	<b>469 \$</b>
Participations ne donnant pas le contrôle	<b>6 \$</b>	<b>2 \$</b>	<b>10 \$</b>	<b>6 \$</b>
<b>RPA (en dollars)</b>				
De base et dilué	<b>0,03 \$</b>	<b>0,08 \$</b>	<b>0,18 \$</b>	<b>0,26 \$</b>

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
RAIIA	276 \$	302 \$	936 \$	1 023 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	396 \$	302 \$	1 068 \$	992 \$
Résultat net ajusté	222 \$	165 \$	565 \$	479 \$
RPA ajusté	0,12 \$	0,09 \$	0,31 \$	0,26 \$

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

## Revenus, marge RAI et marge RAI avant éléments spéciaux

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
<b>Revenus</b>				
BA	2 572 \$	1 999 \$	7 173 \$	6 512 \$
BT	2 334 \$	2 059 \$	6 978 \$	6 315 \$
Consolidés	4 906 \$	4 058 \$	14 151 \$	12 827 \$
<b>Marge RAI</b>				
BA	2,9 %	4,3 %	4,3 %	5,0 %
BT	4,2 %	6,0 %	4,7 %	6,5 %
Consolidée	3,5 %	5,2 %	4,5 %	5,8 %
<b>Marge RAI avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>				
BA	5,3 %	4,3 %	5,3 %	4,5 %
BT	6,6 %	6,0 %	5,5 %	6,5 %
Consolidée	5,9 %	5,2 %	5,4 %	5,5 %

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

### Analyse des résultats consolidés

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

### Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 51 millions \$ et 126 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014, comparativement à 36 millions \$ et 107 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 15 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à :

- une perte nette liée à certains instruments financiers, contre un gain net au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent (30 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- une diminution de la charge de désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite (9 millions \$).

L'augmentation de 19 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- une perte sur le rachat de dette à long terme<sup>(1)</sup> (43 millions \$);
- une perte nette liée à certains instruments financiers, contre un gain net au cours de la période correspondante de l'exercice précédent (27 millions \$); et
- un écart défavorable lié à la variation des taux d'actualisation des provisions (11 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (37 millions \$); et
- une diminution de la charge de désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite (28 millions \$).

<sup>(1)</sup> Par suite du rachat de billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1,1 milliard \$), une perte connexe de 43 millions \$ a été comptabilisée à titre d'élément spécial dans les charges de financement.

### Impôts sur le résultat

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014, les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de 38,3 % et 32,4 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Pour le trimestre, le taux d'imposition effectif plus élevé est principalement attribuable à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, en partie contrebalancée par les différences permanentes. Pour la période de neuf mois, le taux d'imposition effectif plus élevé était principalement attribuable à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2013, les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de 15,5 % et 24,7 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Pour le troisième trimestre, le taux d'imposition effectif plus faible est principalement attribuable aux différences permanentes et aux ajustements des provisions d'impôt, en partie contrebalancés par la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires. Pour la période de neuf mois, le taux d'imposition effectif plus faible est principalement attribuable à l'incidence positive de l'écart des taux d'imposition des filiales étrangères et autres entités émettrices, en partie contrebalancée par la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

## LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
Utilisation des flux de trésorerie disponibles sectoriels <sup>(1)</sup>				
BA	(180) \$	(406) \$	(1 088) \$	(1 326) \$
BT	(81)	(5)	(384)	(99)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles sectoriels	(261)	(411)	(1 472)	(1 425)
Impôts sur le résultat net et intérêts versés nets <sup>(2)</sup>	(107)	(111)	(235)	(253)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles	(368)	(522)	(1 707)	(1 678)
Ajouter : Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	444	596	1 469	1 660
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	76 \$	74 \$	(238) \$	(18) \$

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

<sup>(2)</sup> Non alloués aux secteurs isolables.

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
Solde au début de la période	2 476 \$	3 101 \$	3 397 \$	2 557 \$
Produit net de l'émission de dette à long terme	5	2	1 815	1 980
Utilisation de flux de trésorerie disponibles <sup>(1)</sup>	(368)	(522)	(1 707)	(1 678)
Remboursements de dette à long terme	(10)	(9)	(1 318)	(36)
Dividendes versés	(45)	(49)	(137)	(148)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(117)	36	(69)	(35)
Variation nette des placements dans des titres DAV	—	—	(53)	(122)
Produit net de la cession d'une entreprise <sup>(2)</sup>	—	—	25	—
Autres	(6)	31	(18)	72
Solde à la fin de la période	1 935 \$	2 590 \$	1 935 \$	2 590 \$

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

<sup>(2)</sup> Représente le solde du prix de vente lié à la vente des principaux actifs et des passifs connexes se rapportant aux activités Flexjet de la Société.

## Sources de financement disponibles à court terme

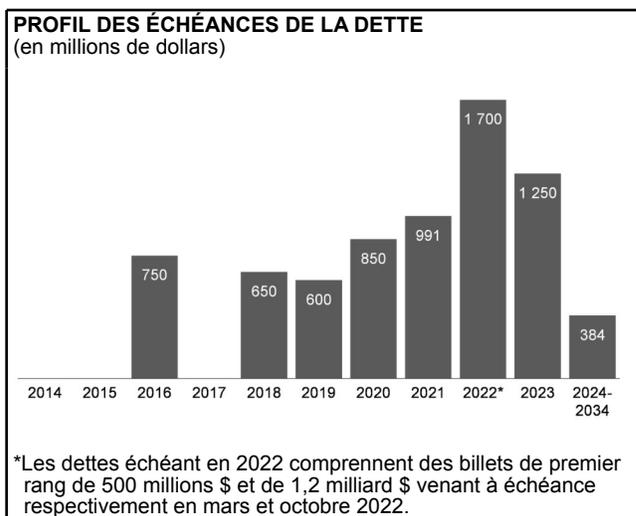
	30 septembre 2014	31 décembre 2013
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 935 \$	3 397 \$
Facilité de crédit renouvelable disponible	1 385	1 440
Sources de financement disponibles à court terme	3 320 \$	4 837 \$

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

En mars 2014, la Société a prolongé d'une année les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de BT et de BA, respectivement jusqu'en mai 2017 et juin 2017. Les dates d'échéance des facilités de crédit renouvelables non garanties de 500 millions € (635 millions \$) de BT et de 750 millions \$ ont également été prolongées d'une année, respectivement jusqu'en mars 2016 et juin 2017.

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

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



La Société a amélioré sa souplesse financière par suite de cette transaction en prolongeant d'environ une année l'échéance moyenne pondérée de sa dette pour la porter à 6,6 ans.

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

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

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

## STRUCTURE DU CAPITAL

La direction analyse la 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 de façon à établir un profil d'entreprise de première qualité dans un horizon de moyen à long terme.

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

Les objectifs de la Société à l'égard des indicateurs globaux se présentent comme suit :

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

### Indicateurs globaux<sup>(1)</sup>

	30 septembre 2014	31 décembre 2013	Explication des principaux écarts
<b>Ratio de couverture des intérêts</b>			
RAIL ajusté <sup>(2)</sup>	1 133 \$	967 \$	Amélioration, du fait de la rentabilité accrue dans les deux secteurs d'activité, contrebalancée en partie par la hausse des intérêts versés.
Intérêts ajustés <sup>(2)</sup>	389 \$	346 \$	
<b>Ratio du RAIL ajusté sur les intérêts ajustés</b>	<b>2,9</b>	2,8	
<b>Ratio du levier financier</b>			
Dette ajustée	8 334 \$	7 912 \$	Amélioration, du fait du remboursement de 1,3 milliard \$ de la dette existante et de l'augmentation du RAIIA ajusté, en partie contrebalancée par l'émission de 1,8 milliard \$ de la dette à long terme en avril 2014.
RAIIA ajusté <sup>(2)</sup>	1 630 \$	1 454 \$	
<b>Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté</b>	<b>5,1</b>	5,4	

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

<sup>(2)</sup> Pour les quatre derniers trimestres consécutifs.

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

Outre les indicateurs globaux précités, la direction surveille séparément le passif lié aux avantages de retraite de la Société qui s'élevait à 2,5 milliards \$ au 30 septembre 2014 (2,0 milliards \$ au 31 décembre 2013).

L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. L'augmentation de 467 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 2013	1 987 \$ <sup>(1)</sup>
Fluctuations des taux d'actualisation	1 194
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(423)
Cotisations de la Société	(313)
Coûts des services	187
Fluctuations des taux de change	(121)
Gains actuariels nets des obligations au titre des prestations définies	(93)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	57
Autres	(21)
<b>Solde au 30 septembre 2014</b>	<b>2 454 \$ <sup>(1)</sup></b>

<sup>(1)</sup> Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 110 millions \$ au 30 septembre 2014 (174 millions \$ au 31 décembre 2013).

## MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

La direction croit que la présentation de certaines mesures financières non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs des états financiers consolidés intermédiaires de la Société de mieux comprendre les résultats et les tendances connexes et accroît la transparence et la clarté des résultats de base de l'entreprise. C'est pourquoi un grand nombre d'utilisateurs du rapport de gestion analysent les résultats de la Société d'après ces mesures de rendement. Le RAII avant éléments spéciaux, le RAIIA avant éléments spéciaux, le résultat net ajusté et le RPA ajusté excluent des éléments qui ne reflètent pas, de l'avis de la direction, le rendement de base de la Société et aident les utilisateurs du rapport de gestion à mieux analyser ces résultats, améliorent la comparabilité de ces résultats d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec les pairs.

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

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

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

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
<b>RAII</b>	<b>171 \$</b>	210 \$	<b>635 \$</b>	738 \$
Amortissement	105	92	301	285
<b>RAIIA</b>	<b>276</b>	302	<b>936</b>	1 023
Éléments spéciaux				
Charge de restructuration <sup>(1)</sup>	120	—	142	—
Gains sur résolution de litiges relatifs à la taxe sur le capital <sup>(2)</sup>	—	—	(10)	(31)
<b>RAIIA avant éléments spéciaux</b>	<b>396 \$</b>	302 \$	<b>1 068 \$</b>	992 \$

<sup>(1)</sup> A trait à une charge de 63 millions \$ au titre de la réduction des effectifs d'environ 2000 postes de BA, principalement au Canada, aux É.-U. et au R.-U., liée à la nouvelle structure organisationnelle annoncée en juillet 2014, et à une charge de 57 millions \$ liée à la réduction des postes directs et indirects d'environ 900 employés de BT à l'échelle mondiale. Les charges de restructuration pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 comprennent aussi une charge de 22 millions \$ liée à la réduction des effectifs d'environ 1700 employés de BA annoncée en janvier 2014, surtout au Canada et aux É.-U.

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

### Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Trimestres clos les 30 septembre			
	2014		2013	
	(par action)		(par action)	
<b>Résultat net</b>	<b>74 \$</b>		147 \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux	120	0,07 \$	—	— \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	19	0,01	28	0,02
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	20	0,02	(8)	(0,01)
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement	(11)	(0,01)	(2)	—
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>222 \$</b>		165 \$	

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

	Trimestres clos les 30 septembre	
	2014	2013
<b>RPA dilué</b>	<b>0,03 \$</b>	0,08 \$
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement	0,09	0,01
<b>RPA ajusté</b>	<b>0,12 \$</b>	0,09 \$

**Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net**

	Neuf mois clos les 30 septembre			
	2014		2013	
	(par action)		(par action)	
<b>Résultat net</b>	<b>344 \$</b>		475 \$	
Ajustements du RAIH liés aux éléments spéciaux	<b>132</b>	<b>0,08 \$</b>	(31)	(0,02) \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Perte sur remboursement de dette à long terme	<b>43</b>	<b>0,02</b>	—	—
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	<b>57</b>	<b>0,03</b>	85	0,05
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	<b>9</b>	<b>0,01</b>	(29)	(0,01)
Tranche d'intérêts d'un gain lié à un élément spécial	<b>(8)</b>	—	(12)	(0,01)
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement	<b>(12)</b>	<b>(0,01)</b>	(9)	(0,01)
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>565 \$</b>		479 \$	

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

	Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013
<b>RPA dilué</b>	<b>0,18 \$</b>	0,26 \$
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement	<b>0,13</b>	—
<b>RPA ajusté</b>	<b>0,31 \$</b>	0,26 \$

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

	Aux	
	30 septembre 2014	31 décembre 2013
Dette à long terme	<b>7 669 \$</b>	7 203 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	<b>(320)</b>	(293)
Dette à long terme, montant net	<b>7 349</b>	6 910
Obligations au titre des transactions de cession-bail	<b>176</b>	138
Obligations au titre des contrats de location simple <sup>(1)</sup>	<b>809</b>	864
<b>Dette ajustée</b>	<b>8 334 \$</b>	7 912 \$

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

**Rapprochement du RAIHA ajusté et du RAIH ajusté, par rapport au RAIH**

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2014	31 décembre 2013
RAIH	<b>820 \$</b>	923 \$
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	<b>133</b>	(30)
Intérêts reçus	<b>141</b>	36
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple <sup>(2)</sup>	<b>39</b>	38
RAIH ajusté	<b>1 133</b>	967
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple <sup>(3)</sup>	<b>90</b>	96
Amortissement	<b>407</b>	391
<b>RAIHA ajusté</b>	<b>1 630 \$</b>	1 454 \$

<sup>(1)</sup> Se reporter au rapprochement du RAIHA avant éléments spéciaux et du RAIHA, par rapport au RAIH ci-dessus pour plus de détails sur les éléments spéciaux des périodes de neuf mois closes les 30 septembre 2014 et 2013. Les éléments spéciaux pour le trimestre clos le 31 décembre 2013 ont trait à une dépréciation des stocks liée à un arrêt de production prolongé du programme *Learjet 60*, contrebalancé par un gain lié à la vente des principaux actifs et passifs connexes se rapportant aux activités Flexjet de la Société.

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

<sup>(3)</sup> Représente l'amortissement linéaire du montant inclus dans la dette ajustée au titre des contrats de location simple, fondé sur une période d'amortissement de neuf ans.

**Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés**

	<b>Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les</b>	
	<b>30 septembre 2014</b>	<b>31 décembre 2013</b>
Intérêts versés	<b>344 \$</b>	303 \$
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	<b>6</b>	5
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple <sup>(1)</sup>	<b>39</b>	38
<b>Intérêts ajustés</b>	<b>389 \$</b>	346 \$

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

## SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

	30 septembre 2014	31 décembre 2013	Augmentation (diminution)		Explication des écarts importants autres que l'incidence des taux de change
			Incidence des taux de change	Écart excluant l'incidence des taux de change	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 935 \$	3 397 \$	(69) \$	(1 393)	Se reporter au tableau Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie et aux rubriques Flux de trésorerie disponibles des sections BA et BT aux fins d'information
Créances clients et autres débiteurs	1 637	1 492	(69)	214	Surtout attribuable au niveau plus élevé de BT
Stocks bruts	14 477	13 659	(476)	1 294	1 011 \$ Augmentation dans BT par suite de l'accélération de la production avant les livraisons 283 Accroissement de BA, surtout en raison de l'augmentation des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, principalement dans la catégorie des grands avions d'affaires, ainsi que d'une augmentation des produits finis, principalement dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires et légers, contrebalancée en partie par les avions commerciaux
Avances et facturations progressives liées aux contrats à long terme	(7 504)	(7 777)	(433)	160	Accroissement des avances et facturations progressives sur de nouvelles commandes et des contrats existants
Avances sur programmes aéronautiques	(5 431)	(4 916)	—	515	Surtout attribuable aux nouvelles commandes supérieures aux livraisons dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires et des avions commerciaux, contrebalancées par la diminution des avances pour la catégorie des grands avions d'affaires
Immobilisations corporelles	2 095	2 066	(51)	80	223 \$ Additions nettes (143) Amortissement
Outils des programmes aéronautiques	7 756	6 606	—	1 150	1 266 \$ Additions nettes (116) Amortissement
Goodwill	2 226	2 381	(166)	11	Aucun écart important
Actifs d'impôt sur le résultat différé	1 199	1 231	(32)	—	Aucun écart
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	309	318	(10)	1	Aucun écart important
Autres actifs financiers	2 015	2 205	(26)	(164)	(153) \$ Diminution de l'actif lié aux instruments financiers dérivés
Autres actifs	1 425	1 433	(13)	5	Aucun écart important
Fournisseurs et autres créditeurs	(3 999)	(4 089)	(110)	20	(345) \$ Niveau moins élevé de BA 365 Niveau plus élevé de BT
Provisions	(1 425)	(1 465)	(50)	10	Aucun écart important
Dette à long terme	(7 619)	(6 988)	(93)	724	Essentiellement attribuable à l'émission de billets de premier rang d'un montant de 1,8 milliard \$, en partie contrebalancée par le rachat de billets de premier rang d'un montant de 785 millions € (1,1 milliard \$)
Obligation au titre des avantages de retraite	(2 564)	(2 161)	(73)	476	Se reporter au tableau Variation de l'obligation nette au titre des avantages de retraite aux fins d'information
Autres passifs financiers	(1 541)	(1 726)	(18)	(167)	(162) \$ Remboursement de billets d'un montant de 162 millions \$
Autres passifs	(3 059)	(3 217)	(112)	(46)	Aucun écart important
Capitaux propres	(1 932)	(2 449)	sans objet	(517)	(710) \$ AERG - attribuable principalement aux pertes actuarielles nettes sur les avantages de retraite 344 Résultat net (144) Dividendes (7) Autres

# AÉRONAUTIQUE

## FAITS SAILLANTS

### Résultats du trimestre

- Revenus de 2,6 milliards \$, contre 2,0 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent, soit une augmentation de 29 %.
- RAI de 74 millions \$, ou 2,9 % des revenus, et RAI avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> de 137 millions \$, ou 5,3 % des revenus, comparativement à un RAI de 86 millions \$, ou 4,3 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAIIA<sup>(1)</sup> de 150 millions \$, ou 5,8 % des revenus, et RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> de 213 millions \$, ou 8,3 % des revenus, comparativement à un RAIIA<sup>(1)</sup> de 147 millions \$, ou 7,4 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup> de 180 millions \$, comparativement à une utilisation de 406 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Investissements nets de 415 millions \$ dans les immobilisations corporelles et incorporelles, dont 365 millions \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques, contre 585 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent, dont 511 millions \$ liés à l'outillage des programmes aéronautiques.
- 71 livraisons d'avions, contre 45 pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- 76 commandes nettes d'avions (ratio de nouvelles commandes sur livraisons<sup>(2)</sup> de 1,1), en regard de 26 pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Carnet de commandes de 37,9 milliards \$ au 30 septembre 2014, contre 37,3 milliards \$ au 31 décembre 2013.

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

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

### Principaux événements

#### Nouvelle structure organisationnelle

- Compte tenu de la mise en place de la nouvelle structure organisationnelle annoncée le 23 juillet 2014, la direction a mis en œuvre un plan de réduction des effectifs d'environ 2000 employés, visant surtout des postes indirects. Au cours du troisième trimestre, une charge de restructuration connexe de 63 millions \$ a été comptabilisée à titre d'élément spécial. Cette réduction des effectifs devrait permettre à la Société de réaliser des économies de coûts annuelles d'environ 200 millions \$.

#### Avions d'affaires

- Le 2 septembre 2014, l'avion *Challenger 350*, mis en service en juin 2014, a reçu la pleine homologation de type de l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA).
- Le 12 septembre 2014, les avions *Learjet 75* et *Learjet 70*, mis en service respectivement en novembre et en décembre 2013, ont reçu leur pleine homologation de type de l'AESA.
- Après la fin du trimestre, BA a lancé le nouvel avion *Challenger 650*, modèle évolué de l'avion *Challenger 605*. Sa MES est prévue pour 2015.

#### Avions commerciaux

- Le 7 septembre 2014, les essais en vol des avions *CSeries* ont repris avec le deuxième véhicule d'essais en vol (FTV2), après que Pratt & Whitney a confirmé qu'elle a pris les mesures appropriées pour résoudre le problème qui a donné lieu à l'incident impliquant un des moteurs, dont la modification du circuit d'huile du moteur. La MES de l'avion *CS100* est prévue pour le deuxième semestre de 2015 et celle de l'avion *CS300* suivra environ six mois après.
- En septembre 2014, une commande ferme visant 40 avions *CS300*, assortie d'options visant 10 autres avions *CS300*, a été signée avec une filiale en propriété exclusive de Macquarie AirFinance. D'après le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 3,1 milliards \$.

#### Croissance de la présence mondiale

- Au cours du troisième trimestre, la nouvelle installation de fabrication à Casablanca, au Maroc, a commencé à fabriquer et livrer des composants.

# INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

## *Avions d'affaires*

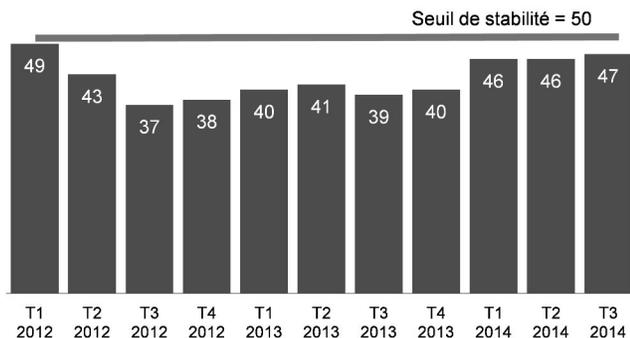
Il y a eu certaines améliorations du côté des indicateurs de marché; toutefois, les conditions générales du marché n'ont pas beaucoup changé.

La confiance de l'industrie<sup>(1)</sup> a augmenté légèrement au cours du troisième trimestre, mais se situe toujours sous le seuil de stabilité du marché. Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service a suivi une tendance baissière au cours des quatre derniers trimestres et s'établissait à 11,9 % au 30 septembre 2014. La Société considère que ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la fourchette normale de l'ensemble du marché. Les niveaux des stocks d'avions d'occasion légers et intermédiaires ont diminué depuis le quatrième trimestre de 2013. Au troisième trimestre, le niveau des stocks d'avions d'occasion de grande taille a diminué légèrement par rapport au trimestre précédent et demeure en deçà de ce que la Société considère comme la fourchette normale pour l'ensemble du marché. Au cours de la période de huit mois close le 31 août 2014, l'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a légèrement augmenté par rapport aux périodes correspondantes des trois dernières années. L'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe a légèrement augmenté au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 par rapport aux périodes de neuf mois correspondantes des deux dernières années, mais elle est légèrement inférieure à celle de la période correspondante de 2011.

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

### INDICE UBS DU MARCHÉ DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES<sup>(1)</sup>

(moyenne sur une échelle de 100 points)

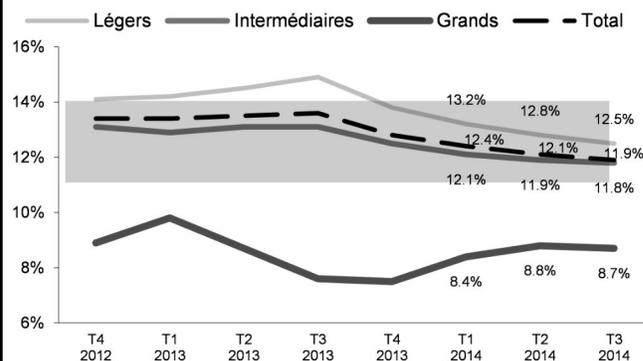


Source : UBS

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

### STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION

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

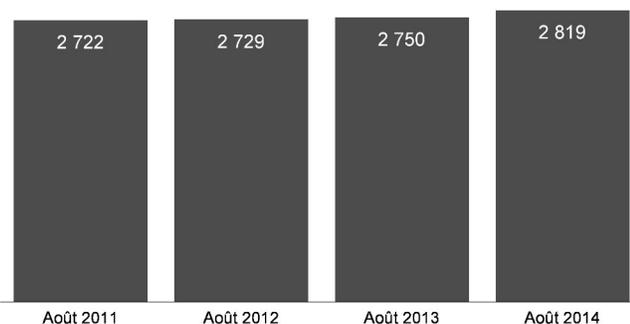


Sources : JETNET et Ascend (y compris les données provisoires d'Ascend Online pour le troisième trimestre de 2014).

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

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

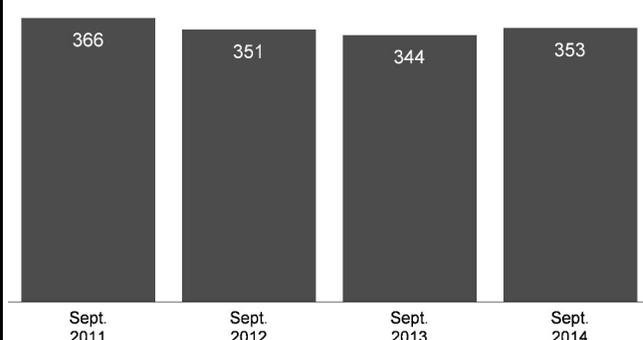
(pour les périodes de huit mois closes; en milliers de départs et d'arrivées pour tous les biréacteurs d'affaires)



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

### UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES EN EUROPE

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



Source : données disponibles les plus récentes provenant d'Eurocontrol.

## Avions commerciaux

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

Le transport aérien régulier national et international, mesuré par les revenus passagers-kilomètres (« RPK »)<sup>(1)</sup>, a augmenté de respectivement 5,1 % et 6,3 % depuis le début de l'année jusqu'au 31 août 2014 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les sociétés aériennes commerciales à l'échelle mondiale ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges<sup>(1)</sup> de respectivement 81,1 % et 79,8 % depuis le début de l'année jusqu'en août 2014, comparativement aux coefficients de respectivement 80,4 % et 79,8 % enregistrés pour la période correspondante close en août 2013<sup>(2)</sup>.

Le trafic-passagers régional, mesuré par RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U.<sup>(3)</sup> et de leurs affiliés, qui représente une partie importante du trafic aérien régional aux É.-U., le principal marché de BA, est demeuré essentiellement inchangé depuis le début de l'année jusqu'au 30 septembre 2014 en regard de la période correspondante de l'année précédente. Ces transporteurs ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 80,9 % depuis le début de l'année jusqu'en septembre 2014, en hausse par rapport à 78,9 % pour la période correspondante close en septembre 2013.

L'Association du transport aérien international (« IATA ») prévoit que la performance financière des sociétés aériennes continuera de s'améliorer en 2014 comparativement à 2013. Dans son rapport semestriel *Economic Performance of the Airline Industry* de juin 2014, l'IATA anticipait des profits du marché de l'aviation commerciale de 18,0 milliards \$ pour 2014, soit bien supérieurs aux profits de 10,6 milliards \$<sup>(4)</sup> pour 2013. Les transporteurs aériens d'Amérique du Nord sont ceux qui devraient générer les profits les plus élevés en dollars absolus et en pourcentage des revenus. Les transporteurs aériens de l'Asie-Pacifique se classeront au deuxième rang en fonction des profits en dollars, suivis des transporteurs aériens européens, mais dégageront une marge bénéficiaire inférieure en pourcentage des revenus à celle des sociétés aériennes du Moyen-Orient et de l'Amérique latine.

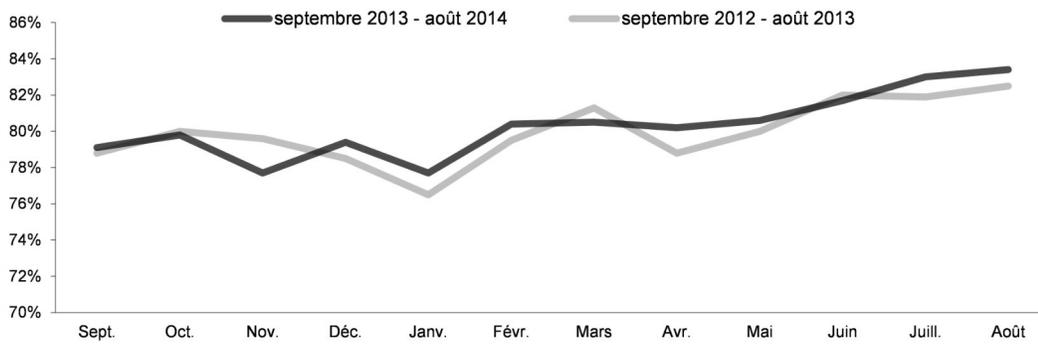
<sup>(1)</sup> Voir le tableau à la page suivante pour la définition de ces mesures.

<sup>(2)</sup> D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis report* pour le mois d'août 2014 de l'IATA.

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

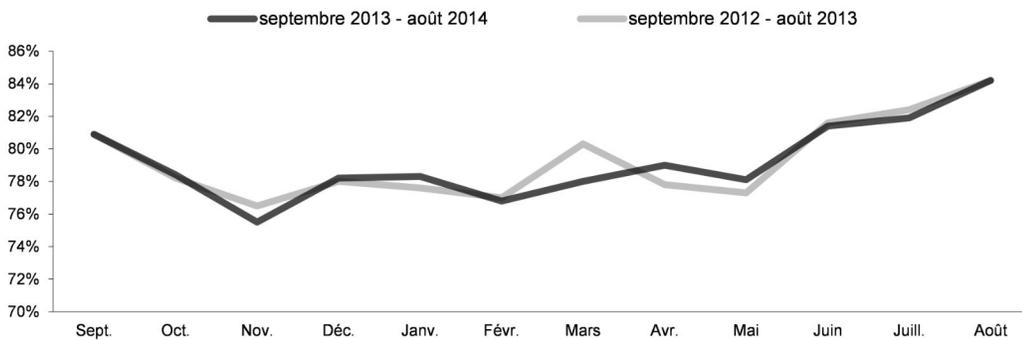
<sup>(4)</sup> D'après le rapport *Airline Financial Monitor* de mai à juin 2014 de l'IATA.

**COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS NATIONAUX**  
(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles du mois)



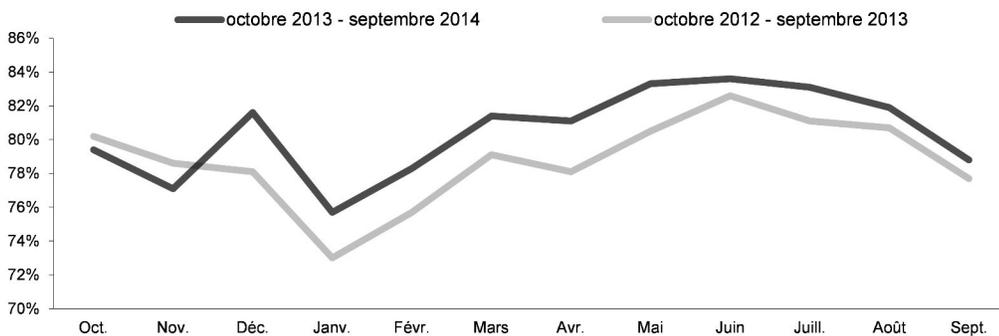
Source : Dernières données disponibles provenant des statistiques de l'IATA sur le transport aérien dans les marchés nationaux.

**COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS INTERNATIONAUX**  
(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles du mois)



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

**COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SIÈGES DANS LES MARCHÉS RÉGIONAUX AMÉRICAINS DES QUATRE GRANDS TRANSPORTEURS À RÉSEAUX DES É.-U. ET DE LEURS AFFILIÉS**  
(en pourcentage des sièges-kilomètres disponibles du mois)



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

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

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

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

# ANALYSE DES RÉSULTATS

## Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013 <sup>(1)</sup>	2014	2013 <sup>(1)</sup>
Revenus				
Fabrication				
Avions d'affaires	1 313 \$	1 073 \$	3 706 \$	3 494 \$
Avions commerciaux	615	208	1 453	781
Autres	122	116	384	366
Total fabrication	2 050	1 397	5 543	4 641
Services <sup>(2)</sup>	404	477	1 200	1 389
Autres <sup>(3)</sup>	118	125	430	482
Total des revenus	2 572	1 999	7 173	6 512
Coût des ventes	2 217	1 710	6 175	5 583
<b>Marge brute</b>	<b>355</b>	<b>289</b>	<b>998</b>	<b>929</b>
Charges de vente et d'administration	162	176	490	523
R et D	51	39	138	126
Autres revenus (charges) <sup>(4)</sup>	5	(12)	(13)	(14)
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(5)</sup></b>	<b>137</b>	<b>86</b>	<b>383</b>	<b>294</b>
Éléments spéciaux <sup>(6)</sup>	63	—	75	(31)
<b>RAII</b>	<b>74</b>	<b>86</b>	<b>308</b>	<b>325</b>
Amortissement <sup>(7)</sup>	76	61	213	193
<b>RAIIA<sup>(5)</sup></b>	<b>150 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>521 \$</b>	<b>518 \$</b>
<b>RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(5)</sup></b>	<b>213 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>596 \$</b>	<b>487 \$</b>
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge brute	13,8 %	14,5 %	13,9 %	14,3 %
RAII avant éléments spéciaux	5,3 %	4,3 %	5,3 %	4,5 %
RAII	2,9 %	4,3 %	4,3 %	5,0 %
RAIIA avant éléments spéciaux	8,3 %	7,4 %	8,3 %	7,5 %
RAIIA	5,8 %	7,4 %	7,3 %	8,0 %

- <sup>(1)</sup> Les chiffres comparatifs des revenus ont été reclassés afin de rendre leur présentation conforme à celle adoptée pour la période écoulée.
- <sup>(2)</sup> Comprennent les revenus tirés des pièces et services, des activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol de Flexjet (avant la cession du 4 décembre 2013), des activités de soutien des produits (dont l'entretien d'avions et la formation à l'aviation commerciale), des solutions d'avions spécialisés et de la formation à l'aviation militaire.
- <sup>(3)</sup> Comprennent surtout les ventes d'avions d'occasion.
- <sup>(4)</sup> Comprennent i) la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers évalués à la juste valeur et les modifications des estimations liées à certaines provisions ou à certains instruments financiers, à l'exclusion des pertes (gains) découlant des fluctuations de taux d'intérêt; ii) les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations); et iii) les pertes (les gains) sur cessions d'immobilisations corporelles; sauf lorsque ces éléments sont présentés comme des éléments spéciaux.
- <sup>(5)</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.
- <sup>(6)</sup> Les éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 ont trait à une charge de 63 millions \$ liée à la réduction des effectifs de la Société d'environ 2000 postes, surtout au Canada, aux É.-U. et au R.-U., découlant de la mise en place de la nouvelle structure organisationnelle annoncée en juillet 2014. Les éléments spéciaux pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 comprennent aussi une charge de 22 millions \$ liée à la réduction des effectifs de la Société d'environ 1700 postes annoncée en janvier 2014, surtout au Canada et aux É.-U., et un gain de 10 millions \$ lié à la résolution en faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi des impôts* du Québec, tous les deux comptabilisés au premier trimestre. Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2013, l'élément spécial avait trait à un gain de 31 millions \$ lié à la résolution en faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi des impôts* du Québec.
- <sup>(7)</sup> L'amortissement est comptabilisé dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction sous-jacente de l'actif.

## Nombre total de livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	2014	2013	2014	2013
Avions d'affaires	45	36	126	120
Avions commerciaux	26	9	62	34
Avions amphibies	—	—	1	1
	71	45	189	155

### Revenus de fabrication

L'augmentation de 653 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- l'accroissement des revenus tirés des avions commerciaux (407 millions \$), ce qui s'explique principalement par un plus grand nombre de livraisons de biréacteurs régionaux; et
- l'accroissement des revenus tirés des avions d'affaires (240 millions \$), ce qui s'explique principalement par un plus grand nombre de livraisons de grands avions d'affaires.

L'augmentation de 902 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- l'accroissement des revenus tirés des avions commerciaux (672 millions \$), surtout attribuable à un plus grand nombre de livraisons de biréacteurs régionaux; et
- l'accroissement des revenus tirés des avions d'affaires (212 millions \$), surtout attribuable à un plus grand nombre de livraisons d'avions d'affaires grands et légers, en partie contrebalancé par le nombre moins élevé de livraisons d'avions d'affaires intermédiaires, ce qui s'explique principalement par l'incidence de la transition vers l'avion *Challenger 350*.

### Revenus de services

La diminution de 73 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à la vente des activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol de Flexjet au quatrième trimestre de 2013, en partie contrebalancée par l'accroissement des activités liées aux services de pièces.

La diminution de 189 millions \$ pour la période de neuf mois est principalement attribuable à la vente des activités de service du programme de multipropriété et des programmes donnant droit à des heures de vol de Flexjet au quatrième trimestre de 2013, en partie contrebalancée par l'accroissement des activités liées aux services de pièces, au soutien des produits et aux solutions aéronautiques spécialisées.

### Autres revenus

La diminution de 52 millions \$ pour la période de neuf mois est principalement attribuable à la vente des activités de Flexjet portant sur les parts en multipropriété d'avions d'occasion au quatrième trimestre de 2013, en partie contrebalancée par un plus grand nombre de livraisons et une combinaison favorable d'avions d'affaires d'occasion.

### Marge RAI

La marge RAI du trimestre a diminué de 1,4 point de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-après) pour le trimestre a augmenté de 1,0 point de pourcentage essentiellement en raison :

- de la meilleure absorption de charges de vente et d'administration plus faibles; et
- de l'augmentation des marges tirées des avions commerciaux, surtout attribuable à la combinaison d'avions.

En partie contrebalancées par :

- la combinaison des livraisons d'avions commerciaux par rapport aux livraisons d'avions d'affaires; et
- l'incidence défavorable sur les autres charges (revenus), surtout en raison d'un écart négatif net sur des prêts d'avions et créances liées à des contrats de location comptabilisés à la juste valeur.

La marge RAII de la période de neuf mois a diminué de 0,7 point de pourcentage par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. La marge RAII avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-après) pour la période de neuf mois a augmenté de 0,8 point de pourcentage essentiellement en raison de :

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

En partie contrebalancés par :

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

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014, les éléments spéciaux ont eu une incidence négative sur la marge RAII respectivement de 2,4 points de pourcentage et de 1,0 point de pourcentage. Ces éléments spéciaux ont trait à une charge de 63 millions \$ comptabilisée au troisième trimestre liée à la réduction des effectifs de la Société d'environ 2000 postes découlant de la mise en place de la nouvelle structure organisationnelle annoncée en juillet 2014 et à une charge de 22 millions \$ comptabilisée au premier trimestre liée à la réduction des effectifs de la Société d'environ 1700 postes annoncée en janvier 2014, en partie contrebalancées par un gain de 10 millions \$ comptabilisé au premier trimestre lié à la résolution en faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi des impôts* du Québec.

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

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2013, un élément spécial ayant trait à un gain de 31 millions \$ lié à la résolution en faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi des impôts* du Québec, avait eu une incidence positive de 0,5 point de pourcentage sur la marge RAII.

## Flux de trésorerie disponibles

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
RAII	74 \$	86 \$	308 \$	325 \$
Amortissement	76	61	213	193
RAIIA	150	147	521	518
Autres éléments sans effet de trésorerie				
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles	—	—	—	(1)
Charge (revenus) à base d'actions	(6)	5	—	13
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	—	—	2	—
Variation nette des soldes hors caisse	91	27	(203)	(234)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	235	179	320	296
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(415)	(585)	(1 408)	(1 622)
Utilisation de flux de trésorerie disponibles <sup>(1)</sup>	(180) \$	(406) \$	(1 088) \$	(1 326) \$

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

L'amélioration de 226 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (170 millions \$); et
- l'écart positif par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (64 millions \$) (voir l'explication ci-après).

L'amélioration de 238 millions \$ pour la période de neuf mois est principalement attribuable à :

- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (214 millions \$); et
- l'écart positif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (31 millions \$) (voir l'explication ci-après).

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

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2014, les entrées de fonds de 91 millions \$ sont surtout attribuables à :

- l'accroissement net des avances sur programmes aéronautiques, principalement pour les avions d'affaires; et
- la diminution des stocks de produits finis et de programmes aéronautiques, principalement pour les biréacteurs régionaux.

En partie contrebalancés par :

- la diminution des fournisseurs et autres créditeurs;
- l'accroissement des stocks d'avions d'affaires d'occasion; et
- les cotisations aux régimes de retraite.

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2013, les entrées de fonds de 27 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des avances sur programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des grands avions d'affaires.

En partie contrebalancé par :

- l'accroissement des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, surtout dans les catégories des avions d'affaires légers et grands.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014, les sorties de fonds de 203 millions \$ sont surtout attribuables à :

- la diminution des fournisseurs et autres créditeurs;
- l'accroissement des stocks des programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des grands avions d'affaires;
- les cotisations aux régimes de retraite; et
- l'augmentation des stocks de produits finis, surtout dans les catégories des avions d'affaires intermédiaires et légers et des avions d'affaires d'occasion, en partie contrebalancée par la diminution des stocks de produits finis d'avions commerciaux.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation nette des avances sur programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires et des avions commerciaux, en partie contrebalancée par la diminution des avances dans la catégorie des grands avions d'affaires.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2013, les sorties de fonds de 234 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de travaux en cours des programmes aéronautiques, surtout dans les catégories des avions d'affaires légers et grands; et
- la hausse des autres actifs, principalement les charges payées d'avance et l'actif lié aux avantages de retraite.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des autres passifs, liée principalement aux contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques en cours de développement;
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs; et
- l'augmentation des avances pour les programmes aéronautiques d'avions commerciaux.

## Développement de produits

### Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
Outillage des programmes <sup>(1)</sup>	365 \$	511 \$	1 266 \$	1 493 \$
Charges de R et D <sup>(2)</sup>	8	7	22	21
	373 \$	518 \$	1 288 \$	1 514 \$
En pourcentage des revenus de fabrication	18,2 %	37,1 %	23,2 %	32,6 %

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

(2) À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 43 millions \$ pour le trimestre et de 116 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 (32 millions \$ pour le trimestre et 105 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2013), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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

Après la fin du trimestre, BA a lancé le nouvel avion *Challenger 650*, modèle évolué de l'avion *Challenger 605*. L'avion *Challenger 650* offrira de nouvelles capacités en matière de performance grâce à ses moteurs améliorés et sera doté d'un intérieur entièrement nouveau et de la technologie de poste de pilotage *Bombardier Vision*. Sa MES est prévue pour 2015.

Les tableaux qui suivent expliquent les principaux éléments du processus de développement de produits et l'état d'avancement des programmes importants en cours de développement.

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

## LES PROGRAMMES D'AVIONS CSERIES

Le programme d'avion CS100 est à l'étape de la certification du produit, et le programme d'avion CS300 est l'étape de lancement de la définition du produit et devrait passer à l'étape de la certification du produit au cours des prochaines semaines. La MES de l'avion CS100 est prévue pour le deuxième semestre de 2015 et celle de l'avion CS300 suivra environ six mois après.

Production et essais	<p>En raison de l'incident impliquant un des moteurs du FTV1 des avions CSeries lors d'activités statiques d'entretien au sol survenu le 29 mai 2014, Pratt &amp; Whitney a confirmé qu'elle a pris les mesures appropriées pour résoudre le problème, dont la modification du circuit d'huile du moteur.</p> <p>Le 7 septembre 2014, les essais en vol des avions CSeries ont repris avec le FTV2 aux installations de BA à Mirabel, au Québec. Le système des commandes de vol électriques du FTV2 fonctionne maintenant en mode normal et les essais en vol se poursuivent comme prévu.</p> <p>À la suite des essais du FTV2, les essais en vol du FTV4 ont repris le 15 septembre 2014. Le FTV4, ainsi que le FTV3, dont les essais en vol devraient reprendre au cours des prochaines semaines, se trouvent actuellement aux installations d'essais en vol de la Société à Wichita, au Kansas. Bien que le principal centre d'essais en vol des avions CSeries demeure à Mirabel, BA tire parti des installations de Wichita pour des essais en vol qui demandent des conditions climatiques plus favorables de façon à accélérer les essais.</p> <p>Les réparations de la structure du FTV1 sont terminées et les moteurs ont aussi été réinstallés sur l'avion. Les essais de vol du FTV1 devraient reprendre au cours des prochaines semaines.</p> <p>L'assemblage de la structure du FTV5 a été réalisé et les circuits sont installés. Le FTV5 a été peint et l'aménagement intérieur complet a été installé.</p> <p>Le premier FTV CS300 est entièrement assemblé et sous tension. L'installation des circuits sur l'avion progresse bien. Le premier FTV CS300 devrait être confié à l'équipe d'essais en vol au cours des prochaines semaines.</p>
	<p>Durant l'arrêt du programme d'essais en vol, l'équipe CSeries a effectué des tests au sol supplémentaires, notamment des tests d'interférences électromagnétiques et de protection contre la foudre, et a exécuté les plus récentes mises à niveau logicielles de l'avion.</p> <p>Les essais structuraux au sol avancent comme prévu. Le véhicule d'essai et les ailes servant aux essais complets de fatigue ont été mis en service, et les essais ont commencé.</p> <p>Les résultats de performance initiaux des essais au sol, des essais en vol et des essais structuraux de l'avion sont conformes aux attentes et aucun changement de conception majeur ne s'est révélé nécessaire. Les résultats obtenus à ce jour confirment que les programmes de développement d'avions sont en bonne voie d'atteindre leurs principaux objectifs de performance<sup>(1)</sup>.</p>
	<p>L'assemblage structural du premier avion de série CS100 est achevé. Les circuits et les systèmes sont en cours d'installation sur l'avion.</p>
Fournisseurs	<p>Des fournisseurs, tant internes qu'externes, fabriquent des composants de production et les livrent à la chaîne d'assemblage final. Les composants et les systèmes continuent de faire l'objet d'essais dans le monde entier.</p>

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

## LE PROGRAMME D'AVION LEARJET 85

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

Production et essais	<p>Le programme d'essais en vol progresse et le FTV1 continue de voler régulièrement. Les résultats des vols et des tests au sol sont conformes aux attentes.</p>
Fournisseurs	<p>La fabrication des composants et leur livraison à la chaîne d'assemblage final par tous les fournisseurs sont en cours. Les composants et les systèmes continuent de faire l'objet d'essais dans le monde entier.</p>

LES PROGRAMMES D'AVIONS GLOBAL 7000 ET GLOBAL 8000	
Les programmes d'avions <i>Global 7000</i> et <i>Global 8000</i> passent de l'étape de conception détaillée à l'étape de lancement de la définition du produit. La MES des avions est prévue respectivement en 2016 et 2017.	
Production et essais	L'équipe de développement de produits et les représentants des fournisseurs de la Société travaillent au même endroit, soit au centre de développement de produits de Bombardier à Montréal, et progressent comme prévu, la majorité des plans de production ayant déjà été approuvés. La conception et la fabrication, par les équipes d'essais expérimentaux et d'essais au sol, des différents bancs d'essai au sol qui seront utilisés tout au long du développement et de la certification de l'avion progressent.
Fournisseurs	Les principaux fournisseurs de composants structuraux, tant internes qu'externes, s'affairent à fabriquer les pièces de production et ont préparé leurs outils d'assemblage et leurs installations en vue de la construction des véhicules d'essais en vol. L'assemblage du poste de pilotage, des ailes, du cône de queue, du fuselage avant, du fuselage central et du fuselage arrière du FTV1 est en cours.
	Les bancs d'essais importants à l'échelle du système ont été mis en service et sont testés activement aux fins du développement et de la certification.
	Le développement du moteur progresse et les résultats des essais au sol sont conformes aux attentes.
Installations	Les outils et l'équipement d'assemblage sont en cours d'installation et de validation sur la chaîne d'assemblage final de Toronto de la Société, au Canada.

### Valeur comptable de l'outillage des programmes<sup>(1)</sup>

	Aux	
	30 septembre 2014	31 décembre 2013
<b>Avions d'affaires</b>	<b>3 499 \$</b>	2 860 \$
<b>Avions commerciaux</b>		
<i>Série CRJ</i>	386	435
<i>C-Series</i>	3 871	3 311
	<b>7 756 \$</b>	6 606 \$

<sup>(1)</sup> Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques totalisaient 816 millions \$ au 30 septembre 2014 (609 millions \$ au 31 décembre 2013).

## Livraisons d'avions

### Livraisons d'avions d'affaires

(en unités)	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	2014	2013	2014	2013
<b>Légers</b>				
<i>Learjet 70/75 et Learjet 40 XR/45 XR</i>	7	—	15	1
<i>Learjet 60 XR</i>	1	2	1	8
<b>Intermédiaires</b>				
<i>Challenger 300/350</i>	12	12	35	42
<i>Challenger 605</i>	6	8	20	24
<b>Grands</b>				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	19	14	55	45
	<b>45</b>	36	<b>126</b>	120

Au cours du trimestre, le nombre de livraisons d'avions d'affaires a augmenté de 25 % comparativement à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent, du fait surtout de la transition aux avions *Learjet 70* et *Learjet 75*, qui a eu une incidence négative sur les livraisons d'avions *Learjet* au cours de l'exercice précédent, et de l'augmentation des livraisons dans la catégorie des grands avions d'affaires. Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2014, le nombre de livraisons d'avions d'affaires légers et grands a augmenté, en partie contrebalancé par le nombre moins élevé de livraisons dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires, du fait surtout de la transition à l'avion *Challenger 350*, entré en service le 27 juin 2014.

## Livraisons d'avions commerciaux

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700 NextGen</i>	3	—	6	1
<i>CRJ900 NextGen</i>	15	3	35	7
<i>CRJ1000 NextGen</i>	1	1	4	7
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q400 NextGen</i>	7	5	17	19
	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>62</b>	<b>34</b>

Le nombre plus élevé de livraisons d'avions *CRJ900 NextGen* pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 reflète surtout les commandes importantes reçues de Delta Air Lines, Inc. et d'American Airlines Group Inc. respectivement en décembre 2012 et en décembre 2013.

## Commandes d'avions

### Total des commandes nettes d'avions

(en unités)	30 septembre 2014			30 septembre 2013		
	Commandes brutes	Annulations	Commandes nettes	Commandes brutes	Annulations	Commandes nettes
<b>Trimestres clos les</b>						
Avions d'affaires	36	(15)	21	37	(14)	23
Avions commerciaux	55	—	55	3	—	3
	<b>91</b>	<b>(15)</b>	<b>76</b>	<b>40</b>	<b>(14)</b>	<b>26</b>
<b>Périodes de neuf mois closes les</b>						
Avions d'affaires	132	(35)	97	138	(41)	97
Avions commerciaux	117	(1)	116	50	(11)	39
Avions amphibies	2	—	2	—	—	—
	<b>251</b>	<b>(36)</b>	<b>215</b>	<b>188</b>	<b>(52)</b>	<b>136</b>

## Avions commerciaux

### Commandes nettes d'avions commerciaux

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700 NextGen</i>	—	2	1	2
<i>CRJ900 NextGen</i>	—	—	20	(8)
<i>CRJ1000 NextGen</i>	—	—	—	3
<b>Biréacteurs commerciaux</b>				
<i>CS100</i>	—	—	—	(3)
<i>CS300</i>	40	—	61	32
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q400 NextGen</i>	15	1	34	13
	<b>55</b>	<b>3</b>	<b>116</b>	<b>39</b>

L'augmentation du nombre de nouvelles commandes nettes d'avions commerciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 est surtout attribuable aux commandes importantes reçues pour des biréacteurs commerciaux *CS300* et des avions *Q400 NextGen*.

Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 :

Client	Commande ferme	Valeur <sup>(1)</sup>	Options <sup>(2)</sup>
<b>Troisième trimestre</b>			
Macquarie AirFinance (Australie)	40 CS300	3 140 \$	10 CS300
Client préférant garder l'anonymat	5 Q400 NextGen	168 \$	–
WestJet Encore Ltd. (Canada) <sup>(3)</sup>	5 Q400 NextGen	167 \$	–
<b>Deuxième trimestre</b>			
Client préférant garder l'anonymat	16 CRJ900 NextGen	727 \$	8 CRJ900 NextGen
<b>Premier trimestre</b>			
Al Qahtani Aviation Company (Royaume d'Arabie saoudite)	16 CS300	1 210 \$	10 CS300

<sup>(1)</sup> Valeur de la commande ferme d'après les prix affichés.

<sup>(2)</sup> Non incluses dans le carnet de commandes.

<sup>(3)</sup> Cette transaction résulte de la conversion de cinq options en commandes fermes.

Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2014, les lettres d'intention et l'entente d'achat conditionnelle suivantes, qui ne sont pas incluses dans le total du carnet de commandes de la Société au 30 septembre 2014, ont été signées :

#### Avions CSeries

- Deux lettres d'intention liées à l'acquisition d'un maximum de 24 avions CS100 ont été signées avec la société de crédit-bail Falko Regional Aircraft Limited, du R.-U.;
- Une lettre d'intention visant 20 avions CS100, évaluée à environ 1,3 milliard \$ selon le prix affiché, a été signée avec l'exploitant chinois Zhejiang Loong Airlines Co., Ltd.;
- Une lettre d'intention visant cinq avions CSeries, évaluée à environ 365 millions \$ selon le prix affiché, a été signée avec un exploitant africain préférant garder l'anonymat (un client existant d'avions commerciaux);
- Une lettre d'intention visant deux avions CS100 et deux avions CS300, évaluée à environ 298 millions \$ selon les prix affichés, a été signée avec Petra Airlines Ltd. de Jordanie; et
- Une entente d'achat conditionnelle visant 13 avions CS300 qui comprend des droits d'achat sur six avions a été conclue avec un client existant préférant garder l'anonymat. Selon le prix affiché de l'avion, une commande ferme pour les sept avions CSeries serait évaluée à environ 553 millions \$.

## Ratio de nouvelles commandes sur livraisons et carnet de commandes

### Ratio de nouvelles commandes sur livraisons<sup>(1)</sup>

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
Avions d'affaires	0,5	0,6	0,8	0,8
Avions commerciaux	2,1	0,3	1,9	1,1
	1,1	0,6	1,1	0,9

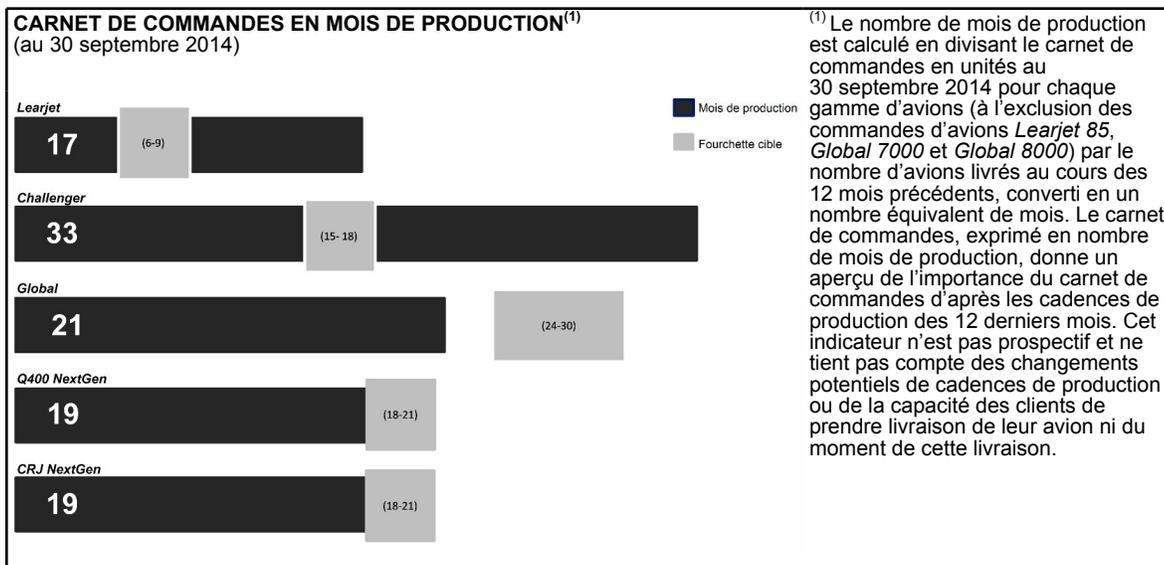
<sup>(1)</sup> Défini comme les commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

Le ratio plus élevé de nouvelles commandes sur livraisons d'avions commerciaux pour le trimestre et pour la période de neuf mois reflète le nombre plus élevé de commandes visant des biréacteurs commerciaux CS300 et des biturbopropulseurs. Dans l'ensemble, le ratio de nouvelles commandes sur livraisons pour la période de neuf mois est supérieur à 1,0 et reflète un bon volume de nouvelles commandes d'avions commerciaux.

## Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	<b>Aux</b>	
	<b>30 septembre 2014</b>	31 décembre 2013
Programmes d'avions	<b>34,7 \$</b>	33,9 \$
Ententes à long terme de maintenance et de soutien des pièces de rechange	<b>2,8</b>	2,9
Formation à l'aviation militaire	<b>0,4</b>	0,5
	<b>37,9 \$</b>	37,3 \$

La hausse du carnet de commandes pendant la période de neuf mois est surtout attribuable aux nouvelles commandes d'avions de la gamme d'avions *CSeries*, contrebalancée par un nombre de commandes moins élevé que le nombre de livraisons de biréacteurs régionaux et de grands avions d'affaires. Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché.



## Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	<b>Aux</b>			
	<b>30 septembre 2014</b>	31 décembre 2013		
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700 NextGen</i>	<b>11</b>	—	16	—
<i>CRJ900 NextGen</i>	<b>45</b>	<b>81</b>	60	73
<i>CRJ1000 NextGen</i>	<b>31</b>	<b>22</b>	35	22
<b>Biréacteurs commerciaux</b>				
<i>CS100</i>	<b>63</b> <sup>(1)</sup>	<b>49</b>	63	49
<i>CS300</i>	<b>180</b> <sup>(1)</sup>	<b>113</b>	119	93
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q400 NextGen</i>	<b>43</b>	<b>86</b>	26	90
	<b>373</b>	<b>351</b>	319	327

<sup>(1)</sup> Le total de 243 commandes comprend 86 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *CSeries*.

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

Le carnet de commandes fermes d'avions *CSeries* totalise 243 avions commandés par 14 clients dans 13 pays au 30 septembre 2014. À la date de publication du présent rapport, un total de 563 commandes fermes et autres ententes<sup>(1)</sup> ont été signées visant des avions *CSeries* avec 21 clients dans 18 pays, dont des commandes fermes visant 243 appareils.

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

# TRANSPORT

## FAITS SAILLANTS

### Résultats du trimestre

- Augmentation des revenus de 12 %, compte non tenu de l'incidence des taux de change, à 2,3 milliards \$, contre 2,1 milliards \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAII de 97 millions \$, ou 4,2 % des revenus, et RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> de 154 millions \$, ou 6,6 % des revenus, comparativement à un RAII de 124 millions \$, ou 6,0 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- RAIIA<sup>(1)</sup> de 126 millions \$, ou 5,4 % des revenus, et RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> de 183 millions \$, ou 7,8 % des revenus, comparativement à un RAIIA de 155 millions \$, ou 7,5 %, pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Utilisation de flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup> de 81 millions \$, comparativement à une utilisation de 5 millions \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Nouvelles commandes totalisant 1,1 milliard \$ (ratio de nouvelles commandes sur revenus de 0,5), comparativement à 1,7 milliard \$ pour le trimestre correspondant de l'exercice précédent.
- Carnet de commandes de 34,5 milliards \$ au 30 septembre 2014, contre 32,4 milliards \$ au 31 décembre 2013.

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

### Principaux événements

- Dans le cadre des initiatives de réorganisation, BT a annoncé en juillet des mesures additionnelles de réduction des coûts, qui comprennent la réduction de postes directs et indirects d'environ 900 employés à l'échelle mondiale, des économies de coûts non liés aux produits, et un gel généralisé de l'embauche pour toutes les fonctions indirectes. Une charge de restructuration de 57 millions \$ liée à la réduction des effectifs a été comptabilisée comme un élément spécial. Ces mesures devraient générer des économies de coûts annuelles d'environ 68 millions \$.
- En octobre, la SNCF a reçu l'autorisation française de mise en exploitation commerciale en unités simples du train Regio 2N de BT, délivrée par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF). Cette étape incontournable permettra de déployer progressivement les premières rames Regio 2N à partir de novembre.

## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Les investissements dans l'ensemble du marché ferroviaire accessible<sup>(1)</sup> depuis le début de 2014 ont enregistré une croissance solide dans toutes les régions par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. Cela s'applique aussi pour le troisième trimestre de 2014 comparativement au troisième trimestre de 2013, la croissance la plus forte étant enregistrée en Europe de l'Ouest et en Amérique du Nord.

À l'avenir, la direction prévoit que l'ensemble du marché ferroviaire accessible maintiendra sa croissance dans l'ensemble des segments et des régions. L'étude de l'UNIFE World Rail Market Study, publiée récemment, confirme que l'industrie ferroviaire suit les prévisions et prévoit que le marché accessible dans l'industrie ferroviaire continuera sa progression constante au taux de 2,7 % par an au cours des six prochaines années.

En Europe de l'Ouest, les trois premiers trimestres de 2014 ont enregistré une importante progression par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent. La croissance du troisième trimestre de 2014 découlait principalement des investissements dans les trains régionaux et les trains de banlieue. Au cours des prochains trimestres, d'autres investissements importants sont prévus dans les trains régionaux et trains de banlieue en Belgique, au R.-U., en France et en Allemagne, ce qui suit la tendance générale en faveur des solutions de transport de haute capacité. Bien que les volumes de commandes dans le marché de l'Europe de l'Est aient été moins élevés au troisième trimestre de 2014 par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, les investissements depuis le début de l'année sont demeurés à un niveau constant comparativement à 2013. Les parcs de véhicules vieillissants, notamment en Hongrie, en Pologne et en République tchèque, dénotent un potentiel élevé pour les solutions de services et de matériel roulant. De plus, des commandes importantes de solutions de signalisation sont prévues en Turquie, en Pologne et en Croatie, tandis qu'il est aussi prévu que la Turquie investisse dans du nouveau matériel roulant pour son réseau à grande vitesse.

L'Amérique du Nord a accentué son rythme en enregistrant un troisième trimestre solide mené principalement par des investissements importants dans des contrats d'exploitation et d'entretien aux É.-U. Par rapport à la période correspondante en 2013, les volumes de l'Amérique du Nord depuis le début de l'exercice enregistrent un développement positif en 2014. Au cours des prochains trimestres, les investissements en Amérique du Nord devraient continuer à croître dans tous les segments. Bien qu'il soit prévu que les É.-U. et le Canada continuent à investir dans des contrats de services et de signalisation, le Mexique demeure un marché prometteur pour les métros et les trains de banlieue.

La croissance dans la région Asie-Pacifique au cours des trois premiers trimestres de 2014, comparativement à la même période l'an dernier, est menée par la Chine où des commandes importantes ont été octroyées dans le segment des trains à grande vitesse. Les perspectives pour la région demeurent positives à court et à moyen terme, tandis que la Chine devrait enregistrer une croissance importante, tout particulièrement dans le segment des trains de banlieue et trains régionaux. En outre, l'Inde planifie développer son réseau ferroviaire de transport de marchandises en investissant dans des locomotives et des wagons. De façon à réagir à une urbanisation croissante, le marché indien devrait aussi croître dans le segment des métros.

Comparativement à la période correspondante de 2013, la région Ailleurs dans le monde a enregistré des activités solides sur le marché depuis le début de l'exercice, menées principalement par d'importants investissements réalisés en Afrique du Sud au premier semestre de 2014. Les perspectives pour la région demeurent solides. D'importants systèmes de transport collectif automatisés sont visés par des appels d'offres dans les Émirats arabes unis et dans le Royaume d'Arabie saoudite. Le grand besoin de solutions à grande capacité pour l'urbanisation rapide entraîne de nouvelles possibilités pour les voitures de métro au Brésil, de même que pour des trains de banlieue au Maroc.

<sup>(1)</sup> L'ensemble du marché ferroviaire accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres.

# ANALYSE DES RÉSULTATS

## Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
Revenus				
Matériel roulant <sup>(1)</sup>	1 538 \$	1 313 \$	4 584 \$	4 031 \$
Services <sup>(2)</sup>	402	385	1 283	1 146
Systèmes et signalisation <sup>(3)</sup>	394	361	1 111	1 138
Total des revenus	2 334	2 059	6 978	6 315
Coût des ventes	2 009	1 769	6 045	5 377
<b>Marge brute</b>	<b>325</b>	<b>290</b>	<b>933</b>	<b>938</b>
Charges de vente et d'administration	153	164	517	543
R et D	29	26	97	84
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(14)	(24)	(64)	(102)
Autres charges (revenus) <sup>(4)</sup>	3	—	(1)	—
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(5)</sup></b>	<b>154</b>	<b>124</b>	<b>384</b>	<b>413</b>
Éléments spéciaux <sup>(6)</sup>	57	—	57	—
<b>RAII</b>	<b>97</b>	<b>124</b>	<b>327</b>	<b>413</b>
Amortissement <sup>(7)</sup>	29	31	88	92
<b>RAIIA<sup>(5)</sup></b>	<b>126 \$</b>	<b>155 \$</b>	<b>415 \$</b>	<b>505 \$</b>
<b>RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(5)</sup></b>	<b>183 \$</b>	<b>155 \$</b>	<b>472 \$</b>	<b>505 \$</b>
(en pourcentage des revenus totaux)				
Marge brute	13,9 %	14,1 %	13,4 %	14,9 %
RAII avant éléments spéciaux	6,6 %	6,0 %	5,5 %	6,5 %
RAII	4,2 %	6,0 %	4,7 %	6,5 %
RAIIA avant éléments spéciaux	7,8 %	7,5 %	6,8 %	8,0 %
RAIIA	5,4 %	7,5 %	5,9 %	8,0 %

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

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

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

<sup>(4)</sup> Comptent i) les coûts liés aux indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations); ii) les pertes (gains) sur cessions d'immobilisations corporelles; sauf lorsque ces éléments sont présentés comme des éléments spéciaux.

<sup>(5)</sup> Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

<sup>(6)</sup> Les éléments spéciaux pour le troisième trimestre clos le 30 septembre 2014 ont trait à une charge de restructuration de 57 millions \$ liée à la réduction de postes directs et indirects d'environ 900 employés à l'échelle mondiale.

<sup>(7)</sup> L'amortissement est comptabilisé dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la nature de la fonction sous-jacente de l'actif.

## Revenus par région

	Trimestres clos les 30 septembre				Neuf mois clos les 30 septembre			
	2014		2013		2014		2013	
Europe <sup>(1)</sup>	1 621 \$	69 %	1 352 \$	66 %	4 743 \$	68 %	4 197 \$	67 %
Amérique du Nord	310	13 %	387	19 %	1 134	16 %	1 152	18 %
Asie-Pacifique <sup>(1)</sup>	251	11 %	173	8 %	675	10 %	581	9 %
Ailleurs dans le monde <sup>(1)(2)</sup>	152	7 %	147	7 %	426	6 %	385	6 %
	2 334 \$	100 %	2 059 \$	100 %	6 978 \$	100 %	6 315 \$	100 %

<sup>(1)</sup> Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014, les augmentations en Europe reflètent les incidences positives des taux de change de respectivement 34 millions \$ et 184 millions \$, tandis que les augmentations en Asie-Pacifique ne reflètent respectivement aucune incidence des taux de change et une incidence négative des taux de change de 26 millions \$, et que les augmentations dans la région Ailleurs dans le monde reflètent des incidences négatives des taux de change de respectivement 1 million \$ et 17 millions \$.

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

## Revenus compte non tenu de l'incidence des taux de change<sup>(1)</sup>

	Trimestres clos les 30 septembre				Écart
	2014	2013			
	Revenus	Incidence des taux de change	Revenus compte non tenu de l'incidence des taux de change	Revenus	
Revenus					
Matériel roulant	1 538 \$	20 \$	1 518 \$	1 313 \$	205 \$
Services	402	12	390	385	5
Systèmes et signalisation	394	1	393	361	32
	<b>2 334 \$</b>	<b>33 \$</b>	<b>2 301 \$</b>	<b>2 059 \$</b>	<b>242 \$</b>

	Neuf mois clos les 30 septembre				Écart
	2014	2013			
	Revenus	Incidence des taux de change	Revenus compte non tenu de l'incidence des taux de change	Revenus	
Revenus					
Matériel roulant	4 584 \$	111 \$	4 473 \$	4 031 \$	442 \$
Services	1 283	37	1 246	1 146	100
Systèmes de signalisation	1 111	(7)	1 118	1 138	(20)
	<b>6 978 \$</b>	<b>141 \$</b>	<b>6 837 \$</b>	<b>6 315 \$</b>	<b>522 \$</b>

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

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

Le total des revenus pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 a augmenté de respectivement 242 millions \$, ou 12 %, et 522 millions \$, ou 8 %, par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. Au cours du trimestre, l'augmentation était principalement attribuable à l'accélération de la production liée à des contrats en Europe, tandis qu'au cours de la période de neuf mois, elle découlait principalement de l'accélération de la production liée à des contrats en Europe et en Asie-Pacifique.

### Revenus de matériel roulant

L'augmentation de 205 millions \$ pour le trimestre s'explique surtout par :

- un accroissement des activités en Europe et en Asie-Pacifique surtout attribuable à l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux, de locomotives, de trains à grande vitesse et de métros en Europe, ainsi qu'à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux, et de métros en Asie-Pacifique (313 millions \$).

En partie contrebalancé par :

- un ralentissement des activités en Amérique du Nord par suite de l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux et de métros avant l'accélération de la production liée à des contrats reçus au cours de trimestres précédents (90 millions \$).

L'augmentation de 442 millions \$ pour la période de neuf mois s'explique par :

- un accroissement des activités en Europe, dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique principalement attribuable à l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux, de trains interurbains et à grande vitesse, de locomotive et de métros en Europe, de quelques contrats de propulsion et de contrôles ainsi que de locomotives dans la région Ailleurs dans le monde, et certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux et de métros en Asie-Pacifique, en

partie contrebalancé par l'achèvement de certains contrats de trains à grande vitesse et de véhicules légers sur rail en Asie-Pacifique et, dans la région Ailleurs dans le monde, de certains trains de banlieue et de trains régionaux (524 millions \$).

En partie contrebalancé par :

- un ralentissement des activités en Amérique du Nord par suite de l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux et de métros, en partie contrebalancé par l'accélération de la production liée à certains contrats de locomotives et de véhicules légers sur rail (82 millions \$).

### **Revenus de services**

L'augmentation de 5 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à l'accroissement des activités en Asie-Pacifique (19 millions \$), contrebalancée en partie par le ralentissement des activités dans la région Ailleurs dans le monde (11 millions \$).

L'augmentation de 100 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à l'accroissement des activités en Asie-Pacifique, en Europe et en Amérique du Nord (125 millions \$), contrebalancée en partie par le ralentissement des activités dans la région Ailleurs dans le monde (25 millions \$).

### **Revenus de systèmes et signalisation**

L'augmentation de 32 millions \$ pour le trimestre est essentiellement attribuable à :

- un accroissement des activités dans la région Ailleurs dans le monde et en Amérique du Nord, découlant essentiellement de l'intensification des activités (52 millions \$).

En partie contrebalancé par :

- une baisse des activités en Europe, principalement attribuable à la finalisation d'un projet de systèmes et à l'achèvement d'un contrat de signalisation à la suite d'une entente de quittance mutuelle avec le client à la fin de l'exercice précédent (22 millions \$).

La baisse de 20 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- une baisse des activités en Europe, découlant principalement de la finalisation d'un projet de systèmes (163 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- un accroissement des activités dans la région Ailleurs dans le monde, en Amérique du Nord et en Asie-Pacifique, découlant essentiellement de l'intensification des activités (143 millions \$).

### **Marge RAI**

La marge RAI pour le trimestre a diminué de 1,8 point de pourcentage. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir les explications des éléments spéciaux ci-après) a augmenté de 0,6 point de pourcentage essentiellement en raison de :

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

En partie contrebalancées par :

- une baisse de la marge brute tirée des systèmes et de la signalisation et des services attribuable à une combinaison défavorable de contrats au cours du trimestre; et
- une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

La marge RAI pour la période de neuf mois a diminué de 1,8 point de pourcentage. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir les explications des éléments spéciaux ci-après) a diminué de 1,0 point de pourcentage essentiellement en raison de :

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

En partie contrebalancées par :

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

Pour le trimestre et la période de neuf mois, les marges RAI ont subi une incidence négative d'une charge de restructuration de 57 millions \$ liée à des mesures pour améliorer davantage la compétitivité et la structure de coûts des fonctions indirectes et pour aligner la capacité, surtout la réduction de postes directs et indirects d'environ 900 employés à l'échelle mondiale, ayant une incidence négative de respectivement 2,4 et 0,8 points de pourcentage, comptabilisée comme un élément spécial.

## Flux de trésorerie disponibles

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
RAI	97 \$	124 \$	327 \$	413 \$
Amortissement	29	31	88	92
RAIIA	126	155	415	505
Autres éléments sans effet de trésorerie				
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(14)	(24)	(64)	(102)
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	—	1	(4)	1
Charge (revenus) à base d'actions	(6)	3	(1)	12
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	1	40	61	97
Variation nette des soldes hors caisse	(159)	(169)	(730)	(574)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(52)	6	(323)	(61)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(29)	(11)	(61)	(38)
Utilisation de flux de trésorerie disponibles	(81) \$	(5) \$	(384) \$	(99) \$

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

La détérioration de 76 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- la baisse des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (39 millions \$);
- la diminution du RAIIA (29 millions \$); et
- la hausse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (18 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- l'écart positif, par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse (10 millions \$) (voir l'explication ci-après).

La détérioration de 285 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- l'écart négatif, par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, de la variation nette des soldes hors caisse (156 millions \$) (voir l'explication ci-après);
- la diminution du RAIIA (90 millions \$);
- la baisse des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (36 millions \$); et
- la hausse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (23 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la diminution de l'incidence négative découlant d'autres éléments sans effet de trésorerie (20 millions \$), attribuable principalement à la baisse de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

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

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2014, les sorties de fonds de 159 millions \$ sont surtout attribuables à :

- la diminution des avances et facturations progressives liées à des contrats existants à la suite de livraisons dans plusieurs contrats;
- l'augmentation des créances clients et autres débiteurs à la suite de livraisons aux termes de plusieurs contrats; et
- l'accroissement des stocks suivant l'accélération de la production avant des livraisons.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs;
- la baisse des autres actifs et passifs financiers; et
- l'augmentation des autres passifs.

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2013, les sorties de fonds de 169 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks suivant l'accélération de la production avant des livraisons; et
- la diminution des provisions pour garanties de produits, surtout pour des contrats approchant de l'échéance de leurs périodes de garantie.

En partie contrebalancés par :

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

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014, les sorties de fonds de 730 millions \$ sont surtout attribuables à :

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

En partie contrebalancés par :

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

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2013, les sorties de fonds de 574 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- la progression des créances clients et autres débiteurs; et
- la diminution des provisions pour garanties de produits, surtout pour des contrats approchant de l'échéance de leurs périodes de garantie.

En partie contrebalancés par :

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

## Commandes et carnet de commandes

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

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2014	2013	2014	2013
Matériel roulant	0,2 \$	0,7 \$	5,9 \$	4,0 \$
Services	0,7	0,2	3,9	1,5
Systèmes et signalisation	0,2	0,8	1,0	1,4
	1,1 \$	1,7 \$	10,8 \$	6,9 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,5	0,8	1,6	1,1

Les nouvelles commandes pour le trimestre clos le 30 septembre 2014 reflètent une incidence positive des taux de change de 141 millions \$, tandis que les nouvelles commandes pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 reflètent une incidence négative des taux de change de 107 millions \$.

Plusieurs commandes de petite taille et de moyenne taille dans diverses régions et divers segments de produits ont été remportées au troisième trimestre de 2014, et la Société a maintenu une position de leader dans le secteur du transport sur rail<sup>(1)</sup>.

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

Les commandes importantes obtenues au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
<b>Troisième trimestre</b>					
New Jersey Transit Corporation (NJ TRANSIT)	É.-U.	Services d'exploitation et d'entretien	s. o.	Services	296 \$
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	France	Rames automotrices électriques	176	Matériel roulant	218 \$
<b>Deuxième trimestre</b>					
Client préférant garder l'anonymat				Matériel roulant	338 \$
Railpool GmbH	Allemagne	Locomotives TRAXX	35	Matériel roulant	184 \$
Virgin Trains	R.-U.	Prolongation du contrat d'entretien du parc de véhicules	s. o.	Services	175 \$
<b>Premier trimestre</b>					
État du Queensland	Australie	Construction d'un centre d'entretien et prestation de services d'entretien du parc de véhicules	s. o.	Services	1 700 \$ <sup>(1)</sup>
		Rames automotrices électriques	450	Matériel roulant	1 000 \$ <sup>(1)</sup>
Transport for London (TfL)	R.-U.	Trains AVENTRA	585	Matériel roulant	1 400 \$
		Construction d'un centre d'entretien et prestation de services d'entretien du parc de véhicules	s. o.	Services	700 \$
Transnet Freight Rail (TFR)	Afrique du Sud	Locomotives TRAXX	240	Matériel roulant	1 200 \$
Bay Area Rapid Transit District (BART) de San Francisco	É.-U.	Voitures de métro	365	Matériel roulant	639 \$
Deutsche Bahn AG (DB)	Allemagne	Rames automotrices électriques TALENT 2	107	Matériel roulant	203 \$

<sup>(1)</sup> Contrat réalisé dans le cadre d'un consortium. Seule la valeur de la quote-part de la Société est déclarée.

s. o. : sans objet

## **Carnet de commandes**

		<b>Aux</b>
(en milliards de dollars)	<b>30 septembre 2014</b>	31 décembre 2013
Matériel roulant	<b>21,2 \$</b>	21,1 \$
Services	<b>9,6</b>	7,4
Systemes et signalisation	<b>3,7</b>	3,9
	<b>34,5 \$</b>	32,4 \$

La hausse du carnet de commandes de 2,1 milliards \$ résulte des nouvelles commandes plus importantes que les revenus comptabilisés (3,8 milliards \$), en partie compensée par l'affaiblissement de certaines devises en regard du dollar américain au 30 septembre 2014, comparativement au 31 décembre 2013 (1,7 milliard \$), principalement l'euro, le franc suisse, le dollar australien et la livre sterling.

# AUTRES

## ARRANGEMENTS HORS BILAN

### **Facilités d'affacturage**

Dans le cours normal de ses affaires, BT a mis en place des facilités d'affacturage en Europe selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 848 millions € (1,1 milliard \$) étaient en cours au 30 septembre 2014 en vertu de ces facilités (1,1 milliard € (1,5 milliard \$) au 31 décembre 2013). Des créances clients de respectivement 296 millions € (393 millions \$) et 808 millions € (1,1 milliard \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 (respectivement 300 millions € (396 millions \$) et 763 millions € (1,0 milliard \$) au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2013).

### **Autres arrangements**

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

## RISQUES ET INCERTITUDES

La Société œuvre dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes qui pourraient avoir une incidence importante sur les activités, la situation financière et les résultats opérationnels de la Société figurent à la rubrique Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2013, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels elle fait face. D'autres risques et incertitudes dont la direction n'a pas connaissance à l'heure actuelle, ou qu'elle estime négligeables pour le moment, peuvent également nuire aux activités de la Société.

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

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

### **Modifications futures de politiques comptables**

#### **Instruments financiers**

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

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

passif financier à la juste valeur par le biais du résultat net, la partie des variations de la juste valeur liées au risque de crédit propre à l'entité sera présentée dans les AERG plutôt qu'à l'état du résultat.

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

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

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

#### **Avantages du personnel**

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

#### **Comptabilisation des revenus**

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

## **CONTRÔLES ET PROCÉDURES**

Il n'y a eu aucune modification des contrôles internes de la Société à l'égard de l'information financière survenue au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur ses contrôles internes à l'égard de l'information financière.

## TAUX DE CHANGE

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 utilisés pour convertir les actifs et les passifs en dollars américains étaient comme suit aux :

	30 septembre 2014	31 décembre 2013	Augmentation (diminution)
Euro	1,2701	1,3791	(8) %
Dollar canadien	0,8962	0,9400	(5) %
Livre sterling	1,6227	1,6542	(2) %

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 2014	30 septembre 2013	Augmentation (diminution)
Euro	1,3283	1,3235	0 %
Dollar canadien	0,9205	0,9623	(4) %
Livre sterling	1,6728	1,5495	8 %

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

	30 septembre 2014	30 septembre 2013	Augmentation (diminution)
Euro	1,3565	1,3174	3 %
Dollar canadien	0,9146	0,9777	(6) %
Livre sterling	1,6698	1,5474	8 %

## PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2014				2013		2012	
	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième
Revenus	4 906 \$	4 891 \$	4 354 \$	5 324 \$	4 058 \$	4 430 \$	4 339 \$	4 625 \$
Résultat net	74 \$	155 \$	115 \$	97 \$	147 \$	180 \$	148 \$	(4) \$
RPA (en dollars)								
De base et dilué	0,03 \$	0,08 \$	0,06 \$	0,05 \$	0,08 \$	0,10 \$	0,08 \$	(0,01) \$
Résultat net ajusté <sup>(1)</sup>	222 \$	192 \$	151 \$	129 \$	165 \$	158 \$	156 \$	181 \$
RPA ajusté (en dollars) <sup>(1)</sup>								
De base et dilué	0,12 \$	0,10 \$	0,08 \$	0,07 \$	0,09 \$	0,09 \$	0,08 \$	0,10 \$

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

# RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

## Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 28 octobre 2014

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) <sup>(1)</sup>	1 892 000 000	314 273 255
Actions classe B (droits de vote limités) <sup>(2)</sup>	1 892 000 000	1 425 065 627 <sup>(3)</sup>
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

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

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

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	24 189 618
UAR et UAD émises et en cours en vertu des régimes d'UAR et d'UAD	22 511 789
Actions classe B détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR	18 736 908

## Date prévue de publication des rapports financiers de la Société pour les 12 prochains mois

Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2014	12 février 2015
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2015	7 mai 2015
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2015	30 juillet 2015
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2015	29 octobre 2015

## Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Fax : +1 514 861 2420

Courriel : [investisseurs@bombardier.com](mailto:investisseurs@bombardier.com)

## 29 octobre 2014

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

Les programmes de la gamme d'avions *CSeries*, l'avion *Learjet 85*, les avions *Global 7000* et *Global 8000* et l'avion *Challenger 650* sont présentement à la phase de développement et sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

*AVENTRA*, *Bombardier*, *Bombardier Vision*, *Challenger*, *Challenger 300*, *Challenger 350*, *Challenger 605*, *Challenger 650*, *CRJ*, *CRJ700*, *CRJ900*, *CRJ1000*, *CSeries*, *CS100*, *CS300*, *Global 5000*, *Global 6000*, *Global 7000*, *Global 8000*, *Learjet*, *Learjet 40*, *Learjet 45*, *Learjet 60*, *Learjet 70*, *Learjet 75*, *Learjet 85*, *NextGen*, *Q400*, *TALENT*, *L'évolution de la mobilité*, *TRAXX* et *XR* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

La version imprimée du présent rapport trimestriel utilise un papier Rolland Enviro100, contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 10 arbres matures, 426 kg de déchets solides, 1398 kg d'émissions atmosphériques (équivalant à 9351 kilomètres parcourus en voiture) et 34 764 litres d'eau.

Bombardier Inc., 800, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8  
Téléphone : +1 514 861 9481; télécopieur : +1 514 861 2420; site Web : [bombardier.com](http://bombardier.com)

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

# ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014

(Non audités)

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

<b>États financiers consolidés intermédiaires</b>	42
<b>Notes aux états financiers consolidés intermédiaires</b>	49
1. MODE DE PRÉSENTATION	49
2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	50
3. INFORMATION SECTORIELLE	51
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	54
5. AUTRES CHARGES (REVENUS)	54
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	55
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	56
8. RÉSULTAT PAR ACTION	57
9. INSTRUMENTS FINANCIERS	58
10. STOCKS	59
11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	60
12. AUTRES ACTIFS	60
13. PROVISIONS	61
14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	63
15. AUTRES PASSIFS	63
16. DETTE À LONG TERME	63
17. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	64
18. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	65
19. FACILITÉS DE CRÉDIT	65
20. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	66
21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	69

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

(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
		2014	2013	2014	2013
			30 septembre		30 septembre
Revenus		<b>4 906 \$</b>	4 058 \$	<b>14 151 \$</b>	12 827 \$
Coût des ventes	10	<b>4 226</b>	3 479	<b>12 220</b>	10 960
<b>Marge brute</b>		<b>680</b>	579	<b>1 931</b>	1 867
Charges de vente et d'administration		<b>315</b>	340	<b>1 007</b>	1 066
R et D	4	<b>80</b>	65	<b>235</b>	210
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		<b>(14)</b>	(24)	<b>(64)</b>	(102)
Autres charges (revenus)	5	<b>8</b>	(12)	<b>(14)</b>	(14)
Éléments spéciaux	6	<b>120</b>	—	<b>132</b>	(31)
<b>RAII</b>		<b>171</b>	210	<b>635</b>	738
Charges de financement	7	<b>66</b>	58	<b>185</b>	209
Revenus de financement	7	<b>(15)</b>	(22)	<b>(59)</b>	(102)
<b>RAI</b>		<b>120</b>	174	<b>509</b>	631
Impôts sur le résultat		<b>46</b>	27	<b>165</b>	156
<b>Résultat net</b>		<b>74 \$</b>	147 \$	<b>344 \$</b>	475 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		<b>68 \$</b>	145 \$	<b>334 \$</b>	469 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		<b>6</b>	2	<b>10</b>	6
		<b>74 \$</b>	147 \$	<b>344 \$</b>	475 \$
<b>RPA (en dollars)</b>	8				
De base et dilué		<b>0,03 \$</b>	0,08 \$	<b>0,18 \$</b>	0,26 \$

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	
	2014	2013	2014	2013
<b>Résultat net</b>	<b>74 \$</b>	<b>147 \$</b>	<b>344 \$</b>	<b>475 \$</b>
<b>AERG</b>				
<b>Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net</b>				
<b>Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie</b>				
Incidence des fluctuations de taux de change	9	(6)	11	(4)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	(153)	141	(243)	25
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	50	(34)	133	(14)
Impôts sur le résultat	29	(30)	24	(2)
	(65)	71	(75)	5
<b>Actifs financiers DAV</b>				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	—	2	4	(5)
<b>ECC</b>				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	(108)	104	(69)	3
Gain net (perte nette) sur éléments de couverture connexes	2	(19)	3	(8)
	(106)	85	(66)	(5)
<b>Éléments jamais reclassés en résultat net</b>				
<b>Avantages de retraite</b>				
Écarts actuariels nets	(250)	84	(602)	663
Impôts sur le résultat	23	(27)	29	(88)
	(227)	57	(573)	575
<b>Total des AERG</b>	<b>(398)</b>	<b>215</b>	<b>(710)</b>	<b>570</b>
<b>Total du résultat global</b>	<b>(324) \$</b>	<b>362 \$</b>	<b>(366) \$</b>	<b>1 045 \$</b>
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(325) \$	358 \$	(371) \$	1 039 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	1	4	5	6
	(324) \$	362 \$	(366) \$	1 045 \$

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 2014	31 décembre 2013	1 <sup>er</sup> janvier 2013
<b>Actifs</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		1 935 \$	3 397 \$	2 557 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 637	1 492	1 311
Stocks	10	8 773	8 234	7 540
Autres actifs financiers	11	574	637	443
Autres actifs	12	909	881	680
<b>Actifs courants</b>		<b>13 828</b>	<b>14 641</b>	<b>12 531</b>
Immobilisations corporelles		2 095	2 066	1 933
Outils des programmes aéronautiques		7 756	6 606	4 770
Goodwill		2 226	2 381	2 316
Impôts sur le résultat différés		1 199	1 231	1 421
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		309	318	311
Autres actifs financiers	11	1 441	1 568	1 339
Autres actifs	12	516	552	554
<b>Actifs non courants</b>		<b>15 542</b>	<b>14 722</b>	<b>12 644</b>
		<b>29 370 \$</b>	<b>29 363 \$</b>	<b>25 175 \$</b>
<b>Passifs</b>				
Fournisseurs et autres créditeurs		3 999 \$	4 089 \$	3 310 \$
Provisions	13	873	881	1 000
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		1 800	2 352	1 763
Avances sur programmes aéronautiques		3 488	3 228	3 053
Autres passifs financiers	14	861	1 009	455
Autres passifs	15	2 010	2 227	2 212
<b>Passifs courants</b>		<b>13 031</b>	<b>13 786</b>	<b>11 793</b>
Provisions	13	552	584	608
Avances sur programmes aéronautiques		1 943	1 688	1 600
Dette à long terme	16	7 619	6 988	5 360
Avantages de retraite		2 564	2 161	2 999
Autres passifs financiers	14	680	717	601
Autres passifs	15	1 049	990	957
<b>Passifs non courants</b>		<b>14 407</b>	<b>13 128</b>	<b>12 125</b>
		<b>27 438</b>	<b>26 914</b>	<b>23 918</b>
<b>Capitaux propres</b>				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		1 910	2 426	1 211
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		22	23	46
		<b>1 932</b>	<b>2 449</b>	<b>1 257</b>
		<b>29 370 \$</b>	<b>29 363 \$</b>	<b>25 175 \$</b>
Engagements et éventualités	21			

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

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

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.										
	Capital social		Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués	Pertes actuarielles nettes	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 30 juin 2014	347 \$	1 380 \$	2 768 \$	(2 316) \$	103 \$	9 \$	(213) \$	217 \$	2 295 \$	27 \$	2 322 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	68	—	—	—	—	—	68	6	74
AERG	—	—	—	(227)	—	—	(65)	(101)	(393)	(5)	(398)
	—	—	68	(227)	—	—	(65)	(101)	(325)	1	(324)
Dividendes	—	—	(48)	—	—	—	—	—	(48)	—	(48)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(6)	(6)
Revenus à base d'actions	—	—	—	—	(12)	—	—	—	(12)	—	(12)
<b>Au 30 septembre 2014</b>	<b>347 \$</b>	<b>1 380 \$</b>	<b>2 788 \$</b>	<b>(2 543) \$</b>	<b>91 \$</b>	<b>9 \$</b>	<b>(278) \$</b>	<b>116 \$</b>	<b>1 910 \$</b>	<b>22 \$</b>	<b>1 932 \$</b>
Au 30 juin 2013	347 \$	1 385 \$	2 460 \$	(2 276) \$	92 \$	3 \$	(263) \$	67 \$	1 815 \$	48 \$	1 863 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	145	—	—	—	—	—	145	2	147
AERG	—	—	—	57	—	2	71	83	213	2	215
	—	—	145	57	—	2	71	83	358	4	362
Dividendes	—	—	(52)	—	—	—	—	—	(52)	—	(52)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(29)	(29)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	8	—	—	—	8	—	8
<b>Au 30 septembre 2013</b>	<b>347 \$</b>	<b>1 385 \$</b>	<b>2 553 \$</b>	<b>(2 219) \$</b>	<b>100 \$</b>	<b>5 \$</b>	<b>(192) \$</b>	<b>150 \$</b>	<b>2 129 \$</b>	<b>23 \$</b>	<b>2 152 \$</b>

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				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués	Pertes actuarielles nettes	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2013	347 \$	1 380 \$	2 598 \$	(1 970) \$	92 \$	5 \$	(203) \$	177 \$	2 426 \$	23 \$	2 449 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	334	—	—	—	—	—	334	10	344
AERG	—	—	—	(573)	—	4	(75)	(61)	(705)	(5)	(710)
	—	—	334	(573)	—	4	(75)	(61)	(371)	5	(366)
Dividendes	—	—	(144)	—	—	—	—	—	(144)	—	(144)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(6)	(6)
Revenus à base d'actions	—	—	—	—	(1)	—	—	—	(1)	—	(1)
<b>Au 30 septembre 2014</b>	<b>347 \$</b>	<b>1 380 \$</b>	<b>2 788 \$</b>	<b>(2 543) \$</b>	<b>91 \$</b>	<b>9 \$</b>	<b>(278) \$</b>	<b>116 \$</b>	<b>1 910 \$</b>	<b>22 \$</b>	<b>1 932 \$</b>
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2013	347 \$	1 342 \$	2 239 \$	(2 794) \$	109 \$	10 \$	(197) \$	155 \$	1 211 \$	46 \$	1 257 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	469	—	—	—	—	—	469	6	475
AERG	—	—	—	575	—	(5)	5	(5)	570	—	570
	—	—	469	575	—	(5)	5	(5)	1 039	6	1 045
Options exercées	—	12	—	—	(3)	—	—	—	9	—	9
Dividendes	—	—	(155)	—	—	—	—	—	(155)	—	(155)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(29)	(29)
Actions distribuées - Régimes d'UAR	—	31	—	—	(31)	—	—	—	—	—	—
Charge à base d'actions	—	—	—	—	25	—	—	—	25	—	25
Au 30 septembre 2013	347 \$	1 385 \$	2 553 \$	(2 219) \$	100 \$	5 \$	(192) \$	150 \$	2 129 \$	23 \$	2 152 \$

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		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2014	2013	2014	2013
<b>Activités opérationnelles</b>					
Résultat net		74 \$	147 \$	344 \$	475 \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement		105	92	301	285
Impôts sur le résultat différés		11	36	59	95
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	5	—	1	(4)	—
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(14)	(24)	(64)	(102)
Charge (revenus) à base d'actions	17	(12)	8	(1)	25
Perte sur remboursement de dette à long terme	6, 16	—	—	43	—
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		1	40	63	97
Variation nette des soldes hors caisse	18	(89)	(226)	(979)	(893)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>		<b>76</b>	<b>74</b>	<b>(238)</b>	<b>(18)</b>
<b>Activités d'investissement</b>					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(444)	(612)	(1 484)	(1 716)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		—	16	15	56
Additions aux placements dans des titres DAV		—	—	(53)	(122)
Produit net de la cession d'une entreprise <sup>(1)</sup>		—	—	25	—
Autres		(3)	24	(4)	18
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>(447)</b>	<b>(572)</b>	<b>(1 501)</b>	<b>(1 764)</b>
<b>Activités de financement</b>					
Produit net de l'émission de dette à long terme	16	5	2	1 815	1 980
Remboursements de dette à long terme	16	(10)	(9)	(1 318)	(36)
Dividendes versés <sup>(2)</sup>		(45)	(49)	(137)	(148)
Autres		(3)	7	(14)	54
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>(53)</b>	<b>(49)</b>	<b>346</b>	<b>1 850</b>
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(117)	36	(69)	(35)
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>(541)</b>	<b>(511)</b>	<b>(1 462)</b>	<b>33</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période</b>		<b>2 476</b>	<b>3 101</b>	<b>3 397</b>	<b>2 557</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>		<b>1 935 \$</b>	<b>2 590 \$</b>	<b>1 935 \$</b>	<b>2 590 \$</b>
<b>Information supplémentaire<sup>(3)(4)</sup></b>					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		103 \$	109 \$	273 \$	232 \$
Impôts sur le résultat		27 \$	20 \$	80 \$	51 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		21 \$	7 \$	131 \$	26 \$
Impôts sur le résultat		2 \$	11 \$	6 \$	13 \$

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

<sup>(2)</sup> 5 millions \$ et 16 millions \$ de dividendes versés ont trait aux actions privilégiées pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 (6 millions \$ et 18 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2013).

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

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

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

# NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014

(Non audités)

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

## 1. MODE DE PRÉSENTATION

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

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

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 a été autorisée par le conseil d'administration le 29 octobre 2014.

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

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

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

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

	<b>Taux de change aux</b>		
	<b>30 septembre 2014</b>	31 décembre 2013	1 <sup>er</sup> janvier 2013
Euro	<b>1,2701</b>	1,3791	1,3194
Dollar canadien	<b>0,8962</b>	0,9400	1,0043
Livre sterling	<b>1,6227</b>	1,6542	1,6167

	<b>Taux de change moyens pour les</b>		<b>Taux de change moyens pour les</b>	
	<b>trimestres clos les</b>		<b>neuf mois clos les</b>	
	<b>30 septembre 2014</b>	30 septembre 2013	<b>30 septembre 2014</b>	30 septembre 2013
Euro	<b>1,3283</b>	1,3235	<b>1,3565</b>	1,3174
Dollar canadien	<b>0,9205</b>	0,9623	<b>0,9146</b>	0,9777
Livre sterling	<b>1,6728</b>	1,5495	<b>1,6698</b>	1,5474

## 2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

### Instruments financiers

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

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

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

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

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

### Avantages du personnel

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

### Comptabilisation des revenus

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

### 3. INFORMATION SECTORIELLE

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

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

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



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

	30 septembre 2014	31 décembre 2013	1 <sup>er</sup> janvier 2013
<b>Actifs</b>			
Total des actifs	<b>29 370 \$</b>	29 363 \$	25 175 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>1 935</b>	3 397	2 557
Impôts sur le résultat à recevoir <sup>(1)</sup>	<b>27</b>	27	—
Impôts sur le résultat différés	<b>1 199</b>	1 231	1 421
<b>Actifs sectoriels</b>	<b>26 209</b>	24 708	21 197
<b>Passifs</b>			
Total des passifs	<b>27 438</b>	26 914	23 918
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer <sup>(2)</sup>	<b>113</b>	116	66
Impôts sur le résultat à payer <sup>(3)</sup>	<b>206</b>	198	109
Dettes à long terme <sup>(4)</sup>	<b>7 669</b>	7 203	5 405
Impôts sur le résultat différés <sup>(3)</sup>	<b>—</b>	—	46
<b>Passifs sectoriels</b>	<b>19 450 \$</b>	19 397 \$	18 292 \$
<b>Actifs nets sectoriels</b>			
BA	<b>6 055 \$</b>	4 921 \$	2 618 \$
BT	<b>704 \$</b>	390 \$	287 \$

(1) Inclus dans les autres actifs.

(2) Inclus dans les fournisseurs et autres créiteurs.

(3) Inclus dans les autres passifs.

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

Les revenus de la Société par segments de marché ont été comme suit :

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2014	2013 <sup>(1)</sup>	2014	2013 <sup>(1)</sup>
<b>BA</b>				
Fabrication				
Avions d'affaires	<b>1 313 \$</b>	1 073 \$	<b>3 706 \$</b>	3 494 \$
Avions commerciaux	<b>615</b>	208	<b>1 453</b>	781
Autres	<b>122</b>	116	<b>384</b>	366
Total fabrication	<b>2 050</b>	1 397	<b>5 543</b>	4 641
Services <sup>(2)</sup>	<b>404</b>	477	<b>1 200</b>	1 389
Autres <sup>(3)</sup>	<b>118</b>	125	<b>430</b>	482
	<b>2 572</b>	1 999	<b>7 173</b>	6 512
<b>BT</b>				
Matériel roulant <sup>(4)</sup>	<b>1 538</b>	1 313	<b>4 584</b>	4 031
Services <sup>(5)</sup>	<b>402</b>	385	<b>1 283</b>	1 146
Systèmes et signalisation <sup>(6)</sup>	<b>394</b>	361	<b>1 111</b>	1 138
	<b>2 334</b>	2 059	<b>6 978</b>	6 315
	<b>4 906 \$</b>	4 058 \$	<b>14 151 \$</b>	12 827 \$

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

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

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

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

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

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

#### 4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
Coûts de R et D	402 \$	544 \$	1 386 \$	1 598 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(365)	(511)	(1 267)	(1 493)
	37	33	119	105
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	43	32	116	105
	80 \$	65 \$	235 \$	210 \$

#### 5. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
Modifications des estimations et de la juste valeur <sup>(1)</sup>	1 \$	(10) \$	(18) \$	(7) \$
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations)	3	—	8	2
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles	—	1	(4)	—
Autres	4	(3)	—	(9)
	8 \$	(12) \$	(14) \$	(14) \$

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

## 6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
Charge de restructuration	120 \$	— \$	142 \$	— \$
Perte sur remboursement de dette à long terme <sup>(1)</sup>	—	—	43	—
Gains sur résolution de litiges <sup>(2)</sup>	—	—	(18)	(43)
	<b>120 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>167 \$</b>	<b>(43) \$</b>
<b>Présentés dans</b>				
Éléments spéciaux dans le RAI	120 \$	— \$	132 \$	(31) \$
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme	—	—	43	—
Revenus de financement – Intérêts relatifs à la résolution de litiges	—	—	(8)	(12)
	<b>120 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>167 \$</b>	<b>(43) \$</b>

<sup>(1)</sup> Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$). Voir la Note 16 – Dette à long terme, pour plus de détails.

<sup>(2)</sup> Représente un gain de BA de 18 millions \$ lié à la résolution en faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec, dont 8 millions \$ représentent la tranche d'intérêts du gain pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 (43 millions \$, dont 12 millions \$ représentent la tranche d'intérêts du gain pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2013).

Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2014, la Société a comptabilisé une charge de restructuration de 120 millions \$ relative à la réduction des effectifs annoncée en juillet 2014, dont une tranche de 63 millions \$ a trait à BA et une autre de 57 millions \$, à BT. Ces mesures comprennent la réduction des effectifs d'environ 2000 employés de BA et de 900 employés de BT. En outre, au cours du trimestre clos le 31 mars 2014, la Société a comptabilisé une charge de restructuration de 22 millions \$ relativement à la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014 d'environ 1700 employés de BA.

## 7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
<b>Charges de financement</b>				
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	19 \$	28 \$	57 \$	85 \$
Perte sur remboursement de dette à long terme <sup>(1)</sup>	—	—	43	—
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	4	4	11	12
Perte nette sur certains instruments financiers <sup>(2)</sup>	23	—	10	—
Désactualisation des autres passifs financiers	4	8	9	20
Désactualisation des provisions	2	3	6	4
Autres	7	1	20	10
	<b>59</b>	<b>44</b>	<b>156</b>	<b>131</b>
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	7	14	29	78
	<b>66 \$</b>	<b>58 \$</b>	<b>185 \$</b>	<b>209 \$</b>
<b>Revenus de financement</b>				
Intérêts relatifs à la résolution de litiges <sup>(3)</sup>	— \$	— \$	(8) \$	(12) \$
Variation des taux d'actualisation des provisions	(3)	(1)	(1)	(12)
Gain net sur certains instruments financiers <sup>(2)</sup>	—	(7)	—	(17)
Autres	—	(1)	(14)	(18)
	<b>(3)</b>	<b>(9)</b>	<b>(23)</b>	<b>(59)</b>
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(6)	(8)	(21)	(25)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(3)	(4)	(6)	(11)
Revenu tiré des placements dans des titres	(3)	(1)	(9)	(7)
	<b>(12)</b>	<b>(13)</b>	<b>(36)</b>	<b>(43)</b>
	<b>(15) \$</b>	<b>(22) \$</b>	<b>(59) \$</b>	<b>(102) \$</b>

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

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

<sup>(3)</sup> Représente la tranche d'intérêts sur un gain de 18 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 lié à la résolution en faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec (43 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2013). Le solde de 10 millions \$ du gain a été comptabilisé dans le RAII comme un élément spécial pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 (31 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2013).

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé respectivement 77 millions \$ et 235 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014, selon des taux moyens de capitalisation de 4,86 % et 4,95 % (respectivement 73 millions \$ et 198 millions \$, selon des taux moyens de 5,50 % et 5,65 % pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2013). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation des autres passifs financiers, le cas échéant).

## 8. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR et d'UAD, en milliers)				
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	68 \$	145 \$	334 \$	469 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(8)	(8)	(23)	(25)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	60 \$	137 \$	311 \$	444 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	1 741 790	1 740 007	1 741 767	1 738 694
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD	320	2 425	673	2 199
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	1 742 110	1 742 432	1 742 440	1 740 893
<b>RPA (en dollars)</b>				
De base et dilué	0,03 \$	0,08 \$	0,18 \$	0,26 \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR et des UAD a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 38 534 187 et de 42 714 991 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 (41 738 905 et 44 196 904 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2013), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints.

## 9. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût amorti <sup>(1)</sup>	DDRC	Total de la valeur comptable	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
<b>30 septembre 2014</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 935 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	1 935 \$	1 935 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 637	—	1 637	1 637
Autres actifs financiers	37	603	368	431	576	2 015	2 018
	<b>1 972 \$</b>	<b>603 \$</b>	<b>368 \$</b>	<b>2 068 \$</b>	<b>576 \$</b>	<b>5 587 \$</b>	<b>5 590 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	3 999 \$	— \$	3 999 \$	3 999 \$
Dette à long terme <sup>(2)</sup>	—	—	s. o.	7 669	—	7 669	7 675
Autres passifs financiers	55	185	s. o.	728	523	1 491	1 596
	<b>55 \$</b>	<b>185 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>12 396 \$</b>	<b>523 \$</b>	<b>13 159 \$</b>	<b>13 270 \$</b>
<b>31 décembre 2013</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 397 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 397 \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 492	—	1 492	1 492
Autres actifs financiers	129	673	315	425	663	2 205	2 203
	<b>3 526 \$</b>	<b>673 \$</b>	<b>315 \$</b>	<b>1 917 \$</b>	<b>663 \$</b>	<b>7 094 \$</b>	<b>7 092 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 089 \$	— \$	4 089 \$	4 089 \$
Dette à long terme <sup>(2)</sup>	—	—	s. o.	7 203	—	7 203	7 346
Autres passifs financiers	25	142	s. o.	958	386	1 511	1 656
	<b>25 \$</b>	<b>142 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>12 250 \$</b>	<b>386 \$</b>	<b>12 803 \$</b>	<b>13 091 \$</b>
<b>1<sup>er</sup> janvier 2013</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 557 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 557 \$	2 557 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 311	—	1 311	1 311
Autres actifs financiers	92	697	217	133	643	1 782	1 782
	<b>2 649 \$</b>	<b>697 \$</b>	<b>217 \$</b>	<b>1 444 \$</b>	<b>643 \$</b>	<b>5 650 \$</b>	<b>5 650 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	3 310 \$	— \$	3 310 \$	3 310 \$
Dette à long terme <sup>(2)</sup>	—	—	s. o.	5 405	—	5 405	5 272
Autres passifs financiers	15	158	s. o.	712	126	1 011	1 146
	<b>15 \$</b>	<b>158 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>9 427 \$</b>	<b>126 \$</b>	<b>9 726 \$</b>	<b>9 728 \$</b>

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

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

s. o. : sans objet

## 10. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 septembre 2014	31 décembre 2013	1 <sup>er</sup> janvier 2013
Programmes aéronautiques	4 988 \$	4 847 \$	4 345 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 634	7 064	5 387
Moins : avances et facturations progressives	(5 688)	(5 406)	(4 014)
	1 946	1 658	1 373
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	384	420	408
Moins : avances et facturations progressives	(16)	(19)	(15)
	368	401	393
Produits finis <sup>(1)</sup>	1 471	1 328	1 429
	8 773 \$	8 234 \$	7 540 \$

<sup>(1)</sup> Les produits finis comprennent 4 avions neufs non rattachés à une commande ferme et 38 avions d'occasion, totalisant 485 millions \$ au 30 septembre 2014 (11 avions neufs et 43 avions d'occasion, totalisant 535 millions \$ au 31 décembre 2013, et 3 avions neufs et 74 avions d'occasion, totalisant 551 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2013).

Au 30 septembre 2014, les produits finis comprenaient 172 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (134 millions \$ au 31 décembre 2013 et 147 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2013). Le produit de vente correspondant est comptabilisé dans les obligations au titre des transactions de cession-bail.

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 3567 millions \$ et 11 069 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 (respectivement 3159 millions \$ et 9891 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2013). Ces montants comprennent des dépréciations de stocks de respectivement 37 millions \$ et 104 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 (respectivement 37 millions \$ et 103 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2013).

## 11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2014	31 décembre 2013	1 <sup>er</sup> janvier 2013
Instruments financiers dérivés	613 \$	792 \$	735 \$
Placements dans des titres <sup>(1)(2)</sup>	384	335	243
Placements dans des structures de financement <sup>(1)</sup>	360	331	329
Créances sur contrats à long terme <sup>(3)</sup>	326	319	—
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions <sup>(1)</sup>	299	400	423
Encaisse affectée	20	19	25
Autres	13	9	27
	<b>2 015 \$</b>	<b>2 205 \$</b>	<b>1 782 \$</b>
Dont la tranche courante	574 \$	637 \$	443 \$
Dont la tranche non courante	1 441	1 568	1 339
	<b>2 015 \$</b>	<b>2 205 \$</b>	<b>1 782 \$</b>

(1) Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 12 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 16 millions \$ de placements dans des titres et 44 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 30 septembre 2014 (respectivement 12 millions \$, 20 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2013 et 11 millions \$, 26 millions \$ et 44 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2013).

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

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

## 12. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2014	31 décembre 2013	1 <sup>er</sup> janvier 2013
Charges payées d'avance	649 \$	620 \$	366 \$
Taxe de vente et autres taxes	338	344	281
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	159	186	210
Charges de financement différées	142	100	103
Avantages de retraite	110	174	38
Frais différés – programme de multipropriété Flexjet	—	—	206
Autres	27	9	30
	<b>1 425 \$</b>	<b>1 433 \$</b>	<b>1 234 \$</b>
Dont la tranche courante	909 \$	881 \$	680 \$
Dont la tranche non courante	516	552	554
	<b>1 425 \$</b>	<b>1 433 \$</b>	<b>1 234 \$</b>

### 13. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit, pour le trimestre et la période 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	Autres <sup>(1)</sup>	Total
Solde au 31 décembre 2013	863 \$	463 \$	81 \$	58 \$	1 465 \$
Additions	153	1	40 <sup>(2)</sup>	8	202
Utilisation	(153)	(27)	(55)	(3)	(238)
Reprises	(23)	(5)	(8)	(9)	(45)
Charge de désactualisation	1	3	—	—	4
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	2	—	—	2
Incidence des fluctuations de taux de change	(4)	—	(1)	—	(5)
<b>Solde au 30 juin 2014</b>	<b>837</b>	<b>437</b>	<b>57</b>	<b>54</b>	<b>1 385</b>
Additions	93	—	138 <sup>(2)</sup>	5	236
Utilisation	(76)	(23)	(13)	(1)	(113)
Reprises	(19)	(12)	(5)	(1)	(37)
Charge de désactualisation	—	2	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(2)	—	—	(3)
Incidence des fluctuations de taux de change	(37)	—	(5)	(3)	(45)
<b>Solde au 30 septembre 2014</b>	<b>797 \$</b>	<b>402 \$</b>	<b>172 \$</b>	<b>54 \$</b>	<b>1 425 \$</b>
Dont la tranche courante	641 \$	44 \$	166 \$	22 \$	873 \$
Dont la tranche non courante	156	358	6	32	552
	<b>797 \$</b>	<b>402 \$</b>	<b>172 \$</b>	<b>54 \$</b>	<b>1 425 \$</b>

<sup>(1)</sup> Comprennent les litiges et les réclamations, de même que les passifs environnementaux.

<sup>(2)</sup> Comprennent des éléments spéciaux. Pour plus de détails sur les charges de restructuration de BA et BT, voir la Note 6 – Éléments spéciaux.

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres <sup>(1)</sup>	Total
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2013	907 \$	483 \$	127 \$	91 \$	1 608 \$
Additions	208	16	4	6	234
Utilisation	(181)	(10)	(30)	(11)	(232)
Reprises	(46)	(7)	(1)	(9)	(63)
Charge de désactualisation	—	1	—	—	1
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(10)	—	—	(11)
Incidence des fluctuations de taux de change	(15)	—	(2)	—	(17)
Solde au 30 juin 2013	872	473	98	77	1 520
Additions	48	—	—	1	49
Utilisation	(68)	(19)	(6)	(4)	(97)
Reprises	(11)	(2)	(2)	(2)	(17)
Charge de désactualisation	1	2	—	—	3
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(1)	—	—	(1)
Incidence des fluctuations de taux de change	20	—	3	1	24
Solde au 30 septembre 2013	862 \$	453 \$	93 \$	73 \$	1 481 \$
Dont la tranche courante	715 \$	79 \$	89 \$	31 \$	914 \$
Dont la tranche non courante	147	374	4	42	567
	862 \$	453 \$	93 \$	73 \$	1 481 \$

<sup>(1)</sup> Comprennent les litiges et les réclamations, de même que les passifs environnementaux.

## 14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2014	31 décembre 2013	1 <sup>er</sup> janvier 2013
Instruments financiers dérivés	578 \$	411 \$	141 \$
Avances gouvernementales remboursables	440	481	398
Incentifs à la location	185	142	158
Obligations au titre des transactions de cession-bail	176	138	168
Partie courante de la dette à long terme	50	215	45
Coûts non récurrents des fournisseurs	46	38	53
Autres	66	301	93
	<b>1 541 \$</b>	<b>1 726 \$</b>	<b>1 056 \$</b>
Dont la tranche courante	861 \$	1 009 \$	455 \$
Dont la tranche non courante	680	717	601
	<b>1 541 \$</b>	<b>1 726 \$</b>	<b>1 056 \$</b>

## 15. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2014	31 décembre 2013	1 <sup>er</sup> janvier 2013
Avantages du personnel	695 \$	750 \$	645 \$
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	574	529	364
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	547	630	677
Revenus différés	398	460	499
Impôts sur le résultat et autres taxes à payer	317	368	252
Impôts sur le résultat différés	—	—	46
Revenus différés – programme de multipropriété Flexjet	—	—	241
Autres	528	480	445
	<b>3 059 \$</b>	<b>3 217 \$</b>	<b>3 169 \$</b>
Dont la tranche courante	2 010 \$	2 227 \$	2 212 \$
Dont la tranche non courante	1 049	990	957
	<b>3 059 \$</b>	<b>3 217 \$</b>	<b>3 169 \$</b>

## 16. DETTE À LONG TERME

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

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

Par suite du rachat des billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$) en avril 2014, la Société a comptabilisé dans les charges de financement une perte connexe de 43 millions \$, qui est présentée comme un élément spécial (voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails).

En outre, en mai 2014, la Société a conclu des swaps de taux d'intérêt afin de convertir le taux d'intérêt fixe des billets de premier rang d'un montant de 1200 millions \$ à 6,00 % en taux d'intérêt variable, soit au Libor 3 mois + 3,5557.

## 17. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

### Régimes d'UAR et d'UAD

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

	Trimestres clos les 30 septembre			
	2014		2013	
	UAR	UAD	UAR	UAD
Solde au début de la période	16 980 181	6 716 783	16 484 434	6 438 438
Attribuées	—	16 381	7 597 510	2 117 247
Exercées	—	(48 997)	—	—
Annulées	(488 756)	(663 803)	(153 371)	—
Solde à la fin de la période	16 491 425	6 020 364 <sup>(1)</sup>	23 928 573	8 555 685 <sup>(1)</sup>

	Neuf mois clos les 30 septembre			
	2014		2013	
	UAR	UAD	UAR	UAD
Solde au début de la période	23 596 681	8 169 850	24 179 840	6 673 447
Attribuées	106 641	48 112	7 857 377	2 216 138
Ajustement du rendement	—	—	(1 543 133)	(333 900)
Exercées	—	(48 997)	(5 805 119)	—
Annulées	(7 211 897)	(2 148 601)	(760 392)	—
Solde à la fin de la période	16 491 425	6 020 364 <sup>(1)</sup>	23 928 573	8 555 685 <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> Sur lesquels les droits de 2 447 687 UAD étaient acquis au 30 septembre 2014 (2 544 396 au 30 septembre 2013).

Les revenus de rémunération, à l'égard des UAR et des UAD, se sont élevés à respectivement 12 millions \$ et 5 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 en raison de la révision des hypothèses relatives à la performance future (charge de rémunération de respectivement 6 millions \$ et 20 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2013).

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

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2014	2013	2014	2013
	Solde au début de la période	28 451 761	25 359 949	29 355 757
Attribuées	714 924	4 769 043	903 016	5 478 566
Exercées	—	(118 000)	(23 000)	(3 027 764)
Annulées	(1 829 379)	(112 250)	(2 165 648)	(517 399)
Échues	(3 147 688)	—	(3 880 507)	(524 750)
Solde à la fin de la période	24 189 618	29 898 742	24 189 618	29 898 742

Une charge de rémunération de respectivement néant et de 4 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 2 millions \$ et 5 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2013).

## 18. 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	
	2014	2013	2014	2013
Créances clients et autres débiteurs	(70) \$	(42) \$	(237) \$	(144) \$
Stocks	22	(415)	(654)	(1 167)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	88	24	86	193
Autres actifs	49	(101)	(31)	(378)
Fournisseurs et autres créditeurs	59	45	10	374
Provisions	86	(62)	11	(134)
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	(404)	16	(480)	(53)
Avances sur programmes aéronautiques	172	309	515	177
Passif lié aux avantages de retraite	(64)	(2)	(87)	47
Autres passifs	(27)	2	(112)	192
	(89) \$	(226) \$	(979) \$	(893) \$

## 19. FACILITÉS DE CRÉDIT

En mars 2014, les périodes de disponibilité des facilités de lettres de crédit de BT et de BA ont été prolongées d'une année, respectivement jusqu'en mai 2017 et juin 2017. En outre, les échéances des facilités de crédit renouvelables non garanties de 500 millions € (635 millions \$) de BT et de 750 millions \$ ont été prolongées d'un an jusqu'en mars 2016 et juin 2017. Également, en juin 2014, la période de disponibilité de la facilité de GCB a été prolongée d'une année jusqu'en juin 2015.

## 20. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

### **Méthodes et hypothèses**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 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 2014 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Actifs financiers</b>				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	287 \$	— \$	— \$	287 \$
Instruments financiers dérivés <sup>(1)</sup>	613	—	613	—
Placements dans des titres	354 <sup>(2)</sup>	89	265	—
Placements dans des structures de financement	316	—	150	166
	<b>1 570 \$</b>	<b>89 \$</b>	<b>1 028 \$</b>	<b>453 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>				
Incitatifs à la location	(185) \$	— \$	— \$	(185) \$
Instruments financiers dérivés <sup>(1)</sup>	(578)	—	(578)	—
	<b>(763) \$</b>	<b>— \$</b>	<b>(578) \$</b>	<b>(185) \$</b>

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

<sup>(2)</sup> Exclut 14 millions \$ de placements DAV comptabilisés au coût.

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

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Solde au 31 décembre 2013	388 \$	135 \$	(142) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net <sup>(1)</sup>	41	32	(21)
Émissions	4	—	(38)
Règlements	(125)	(1)	12
Solde au 30 juin 2014	308	166	(189)
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net <sup>(1)</sup>	(15)	1	(2)
Règlements	(6)	(1)	6
<b>Solde au 30 septembre 2014</b>	<b>287 \$</b>	<b>166 \$</b>	<b>(185) \$</b>

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2013	412 \$	135 \$	(158) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net <sup>(1)</sup>	1	5	(6)
Émissions	8	—	—
Règlements	(18)	(1)	20
Solde au 30 juin 2013	403	139	(144)
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net <sup>(1)</sup>	11	2	(4)
Règlements	(7)	—	8
Solde au 30 septembre 2013	407 \$	141 \$	(140) \$

<sup>(1)</sup> Dont des montants de 2 millions \$ et de 10 millions \$ représentent des gains réalisés au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 (des montants de néant et de 9 millions \$ représentent des pertes réalisées au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2013).

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

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 30 septembre 2014 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB et C (B+)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 2,85 % et 4,74 % (4,47 %)	Entre 1,42 % et 6,64 % (5,19 %)	s. o.

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

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

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

Incidence sur le RAI		Modification d'hypothèses			
Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour les :					
Gain (perte)	Trimestre clos le 30 septembre 2014	Neuf mois clos le 30 septembre 2014	Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	(21) \$	6 \$	(4) \$	(11) \$	(15) \$
Placements dans des structures de financement	(3) \$	24 \$	(4) \$	(11) \$	(12) \$
Incitatifs à la location	(1) \$	(20) \$	s. o.	3 \$	s. o.

s. o. : sans objet

## 21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 septembre 2014	31 décembre 2013	1 <sup>er</sup> janvier 2013
<b>Ventes d'avions</b>			
Valeur résiduelle	1 762 \$	1 828 \$	1 812 \$
Crédit	1 275	1 297	1 218
Risques mutuellement exclusifs <sup>(1)</sup>	(628)	(639)	(594)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 409 \$	2 486 \$	2 436 \$
Engagements de reprise	3 131 \$	3 416 \$	3 098 \$
Obligations de rachat conditionnelles	315 \$	472 \$	489 \$
<b>Autres</b>			
Crédit	48 \$	48 \$	47 \$
Garanties d'exécution	39 \$	43 \$	41 \$

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 402 millions \$ au 30 septembre 2014 (463 millions \$ au 31 décembre 2013 et 483 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2013) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 185 millions \$ au 30 septembre 2014 (142 millions \$ au 31 décembre 2013 et 158 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2013).

### Litiges

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

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

#### Poursuite intentée par S-Bahn

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

Des dommages-intérêts d'une valeur globale de 348 millions € (442 millions \$) sont réclamés dans le cadre de cette poursuite relativement à une prétendue défectuosité des roues et des systèmes de freinage. SB réclame ainsi un paiement de 241 millions € (306 millions \$) et un jugement déclaratoire obligeant la Société à indemniser SB pour tous les dommages futurs. SB prétend actuellement que ces dommages futurs seront de l'ordre de 107 millions € (136 millions \$).

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

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

#### Enquête au Brésil

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

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