

2016

RAPPORT FINANCIER

EXERCICE CLOS
LE 31 DÉCEMBRE 2016

BOMBARDIER

Nous sommes le leader mondial de la fabrication à la fois d'avions et de trains, exerçant nos activités dans quatre secteurs isolables : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport. Nous fournissons des solutions de transport plus efficaces, plus durables et plus agréables. Nos produits, nos services et surtout nos 66 000 employés dévoués et hautement compétents font de nous un leader mondial en mobilité et en innovation. À la date de ce rapport, nous avons 73 sites de production et d'ingénierie répartis dans 29 pays ainsi qu'un réseau mondial de centres de service.



AVIONS D'AFFAIRES

Conçoit et fabrique des biréacteurs d'affaires en tête de l'industrie et offre, lorsque combinés, le portefeuille de produits le plus complet de tous les avionneurs d'affaires. Avions d'affaires fournit aussi des services après-vente de calibre international pour ses avions *Learjet*, *Challenger* et *Global*, conçus avec expertise, dans plus de 60 installations de maintenance et de service à l'échelle mondiale.

Revenus⁽¹⁾
5,7 milliards \$

Carnet de commandes⁽²⁾
15,4 milliards \$

Employés⁽³⁾
9400



AVIONS COMMERCIAUX

Conçoit et fabrique un vaste éventail d'avions commerciaux des segments de marché des avions de 60 à 150 sièges, dont le biturbopropulseur *Q400*, les biréacteurs régionaux *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000*, ainsi que les monocouloirs *C Series*, les seuls avions optimisés pour le segment des avions de 100 à 150 sièges. Avions commerciaux fournit des services après-vente pour ces avions ainsi que pour des avions de 20 à 59 sièges.

Revenus⁽¹⁾
2,6 milliards \$

Carnet de commandes, en unités⁽¹⁾
436

Employés⁽³⁾
5350



AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

Conçoit et fabrique des composants structuraux d'avions en matériaux composites évolués et métalliques complexes pour des fabricants d'équipements d'origine, incluant des fuselages, des ailes et des nacelles de moteur. Il fournit aussi des services après-vente de réparation et de révision de composants ainsi que d'autres services d'ingénierie à la fois pour des clients internes et externes.

Revenus⁽¹⁾
1,5 milliard \$

Carnet de commandes externes⁽²⁾
42 millions \$

Employés⁽³⁾
10 000



TRANSPORT

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

Revenus⁽¹⁾
7,6 milliards \$

Carnet de commandes⁽²⁾
30,1 milliards \$

Employés⁽³⁾
37 150

Tous les montants de ce rapport financier sont exprimés en dollars américains, sauf indication contraire.

⁽¹⁾ Pour l'exercice 2016. ⁽²⁾ Au 31 décembre 2016. ⁽³⁾ Au 31 décembre 2016, y compris les employés contractuels et les employés inactifs. Quelque 4100 employés d'Ingénierie en développement de produits, du siège social et autres ne sont pas alloués à un secteur isolable.

SOLIDE EXÉCUTION POUR CRÉER DE LA VALEUR

Après avoir atténué avec succès les risques de Bombardier en 2016, nos efforts portent désormais sur notre capacité à dégager des bénéfices et à générer de plus solides flux de trésorerie disponibles. Tous les éléments sont en place pour exécuter notre plan et les premiers résultats démontrent clairement que nous sommes en bonne voie de réaliser nos objectifs pour 2020 et créer de la valeur durable pour nos actionnaires.

Chers actionnaires,

Au cours de la dernière année, nous avons fait de formidables progrès dans l'exécution de notre plan de redressement et dans l'établissement de solides bases pour l'avenir. Sur le plan de la performance financière, nous avons généré des résultats financiers de grande qualité, dépassant nos engagements. De plus, nous avons aussi atténué nos risques en renforçant notre bilan et en franchissant d'importantes étapes de nos programmes. Enfin, nous avons pris les mesures difficiles qui s'imposaient pour réaliser notre plan de redressement et mettre Bombardier sur la voie d'une forte croissance, en 2017 et après.

Je suis extrêmement fier de ce que l'équipe Bombardier a accompli en 2016, et je suis très enthousiaste quant aux occasions qui nous attendent pour faire croître notre valeur en tirant pleinement parti du portefeuille de Bombardier.

Tournés vers l'avenir, nous voyons d'immenses occasions de créer de la valeur dans l'ensemble de Bombardier. Nous avons quatre solides secteurs d'activité bien placés sur des marchés en croissance. Notre secteur du transport sur rail offre l'un des plus vastes et plus modernes portefeuilles de produits de l'industrie. Nous fabriquons des avions d'affaires comptant parmi les meilleurs au monde et nous nous apprêtons à mettre sur le marché un nouvel avion, établissant les normes de sa catégorie, grâce au programme *Global 7000* et *Global 8000*. De plus, le secteur des avions commerciaux dispose d'immenses occasions de croissance avec notre nouvelle gamme d'avions *C Series*. Enfin, notre secteur d'activité Aérostructures et Services d'ingénierie a des capacités de recherche, de conception et de fabrication de calibre international.

Nous sommes persuadés de pouvoir réaliser le plein potentiel de Bombardier et d'atteindre nos objectifs pour 2020 en poursuivant l'exécution disciplinée de notre plan de redressement. Nous sommes tout aussi persuadés de pouvoir concrétiser la vision à long terme que nous avons pour Bombardier : construire les avions et les trains les plus perfectionnés au

monde, créer de la valeur pour nos clients, être le leader sur les marchés de chacun de nos secteurs d'activité et offrir plus de valeur à nos actionnaires, quelle que soit la conjoncture du marché.

Les étapes franchies en 2016 par l'équipe de Bombardier ont à la fois démontré les premiers avantages de notre plan de redressement et mis en évidence la voie à suivre pour réaliser nos objectifs et concrétiser notre vision. Voici quelques-unes de nos réalisations les plus remarquables :

- **Des résultats financiers de haute qualité** : Pour l'exercice, nous avons dégagé un résultat avant intérêts et impôts et des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ supérieurs à nos prévisions, nous avons dépassé notre objectif de marge pour Transport, Avions d'affaires et Avions commerciaux, et notre trésorerie s'est améliorée de près de 800 millions \$ en douze mois.
- **Des risques atténués** : Nous avons achevé avec succès la première phase de notre plan de redressement, l'atténuation de risques, une phase cruciale. Grâce aux investissements en actions de la Caisse de dépôt et placement du Québec et du gouvernement du Québec, à la prorogation des échéances de nos facilités de crédit et au refinancement de 1,4 milliard \$ de billets de premier rang tout en prorogeant leur échéance jusqu'en 2021, nous avons obtenu les liquidités nécessaires pour mener à bien les deux dernières phases de notre plan de redressement : construire nos bénéfices et nos flux de trésorerie et, à compter de 2019, désendetter notre bilan.
- **Réaliser une solide exécution des programmes** : L'année 2016 a été remarquable du point de vue de l'exécution des programmes. Nous avons obtenu la certification des deux avions *C Series*. Nous avons grandement amélioré la qualité de notre carnet de commandes grâce aux contrats signés avec

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

Air Canada et Delta. Nous avons mis en service avec succès les deux modèles d'avions *C Series* lesquels affichent d'excellentes performances et une fiabilité supérieure. L'avion d'affaires *Global 7000* a réalisé son vol inaugural avec un degré de maturité démontrant combien nous avons pleinement tiré les enseignements du programme *C Series*.

- **Transformer l'entreprise** : Bombardier a terminé l'année 2016 en pleine transformation de ses activités. Les mesures prises, y compris les deux initiatives importantes de restructuration visant à réduire les coûts et à accroître l'efficacité de nos installations de fabrication ainsi que celle de l'ensemble de notre chaîne d'approvisionnement, nous ont mis en bonne voie d'améliorer de 3 % notre marge RAI d'ici 2020.⁽¹⁾ Nous avons également prouvé combien notre approche de gestion du fonds de roulement et d'allocation du capital est disciplinée. Cela favorisera la génération de trésorerie.

Forts d'une entreprise stabilisée et d'une stratégie claire, nous entamons l'année 2017 avec un vigoureux élan et un objectif clair de croissance de nos revenus et de nos bénéfices. Au cours des quatre prochaines années, nous prévoyons une forte croissance de nos revenus, alors que nous : (i) récolterons les fruits des importants investissements que nous avons réalisés en aéronautique au cours des dernières années; (ii) réaliserons notre carnet de commandes de 30 milliards \$ dans le secteur du transport sur rail; (iii) tirerons une valeur supplémentaire de l'entretien de nos importants parcs de véhicules ferroviaires et flottes d'avions, lesquels comptent environ 7000 avions en service et plus de 100 000 voitures de train en exploitation. Combiner ces occasions à notre nouvelle structure de coûts moindre nous permettra d'accroître fortement nos bénéfices et de générer de solides flux de trésorerie disponibles.

En terminant, 2016 a été une année de progrès remarquables. Ces progrès sont bien sûr le fruit du dévouement et du travail acharné de nos 66 000 employés dans le monde ainsi que de leur volonté d'être ouvert au changement et de soutenir notre plan de redressement. Au nom de tous nos actionnaires, je les remercie de leurs multiples contributions et de donner vie à notre vision.

Bien que nous soyons fiers de nos progrès, nous savons qu'il nous reste plus de la moitié de notre plan de redressement à réaliser et donc qu'il nous reste beaucoup à faire. Nous sommes conscients que nous devons continuer à réduire nos coûts, à mieux tirer parti de notre envergure, à franchir les étapes importantes de nos programmes, à accélérer la création de véritables centres d'excellence et à saisir toutes les occasions de croissance. Autrement dit, nous devons continuer à exécuter notre plan financier et à tenir les engagements que nous avons pris envers nos clients.

Nous reconnaissons que ce sont nos clients qui ont fait de nous un leader sur chacun de nos segments de marché. Ils ont des exigences, et c'est seulement en y répondant qu'ils continueront de nous choisir. Nous les remercions de la confiance qu'ils ont témoignée à Bombardier au cours de la dernière année, et nous avons la ferme intention de trouver des moyens encore plus pertinents, plus rapides et plus efficaces de créer de la valeur et de soutenir leur réussite, en 2017 et dans les années à venir.

En ce qui concerne nos objectifs financiers, c'est avec une confiance accrue que nous réaffirmons les objectifs fixés à l'automne 2015 lors de la mise en œuvre de notre plan de redressement, y compris porter, d'ici 2020, nos revenus à 25 milliards \$, notre marge RAI entre 7 et 8 % et nos flux de trésorerie disponibles durables entre 750 millions \$ et 1 milliard \$.⁽¹⁾ Nos performances de cette année le démontrent : nous avons la bonne équipe et la bonne stratégie, ainsi que la capacité d'exécuter et de tenir nos engagements.



Alain Bellemare
Président et chef de la direction

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire pour la mise en garde relative aux énoncés prospectifs. Se reporter aussi à la rubrique Priorités stratégiques de la section Sommaire pour les hypothèses reliées aux énoncés prospectifs.

BOMBARDIER INC.

RAPPORT DE GESTION

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2016

	PAGE
SOMMAIRE	5
AVIONS D'AFFAIRES	45
AVIONS COMMERCIAUX	62
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	82
TRANSPORT	90
AUTRES	108

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

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

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

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

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

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

Le rapport financier pour l'exercice 2016 comprend le message aux actionnaires du président et chef de la direction de la Société, le présent rapport de gestion et nos états financiers consolidés.

Le tableau suivant dresse une liste des abréviations utilisées dans ce rapport de gestion et les états financiers consolidés.

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

SOMMAIRE

		PAGE
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats Principaux événements	6
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs de rendement que nous utilisons pour évaluer nos progrès de manière consolidée Principales données financières des cinq derniers exercices	8
PRIORITÉS STRATÉGIQUES	Notre feuille de route jusqu'en 2020	9
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Prévisions et mise en garde liée à nos énoncés prospectifs	13
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	Nos résultats consolidés pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016	15
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	Explications des variations importantes de nos actifs, passifs et capitaux propres	20
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	Nos flux de trésorerie, nos sources de financement disponibles à court terme, nos exigences en matière de liquidités futures prévues et nos cotes de crédit	22
STRUCTURE DU CAPITAL	Indicateurs globaux que nous utilisons pour évaluer notre structure du capital	29
AVANTAGES DE RETRAITE	Survol de nos régimes d'avantages de retraite, ainsi que des risques connexes, des stratégies d'atténuation des risques et des principales données financières	31
GESTION DES RISQUES	Nos principaux risques de financement et de marché et nos stratégies connexes d'atténuation des risques	36
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	Définition de nos mesures financières non conformes aux PCGR et rapprochements avec les mesures les plus comparables des IFRS	41

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Nous créons de la valeur par une solide exécution

Dépassement des prévisions de rentabilité et de flux de trésorerie disponibles	Réalisation de jalons importants de développement de produits	Atténuation des risques liés à la liquidité	Transformation bien amorcée
--	---	---	-----------------------------

REVENUS	RAII	RPA DILUÉ	FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS OPÉRATIONNELLES
16,3 milliards \$	(58 millions) \$	(0,48) \$	137 millions \$

LIQUIDITÉS ⁽¹⁾	RAII AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX ⁽²⁾	RPA AJUSTÉ ⁽²⁾	UTILISATION DE FLUX DE TRÉSORERIE DISPONIBLES ⁽²⁾
4,5 milliards \$	427 millions \$	(0,15) \$	(1,1 milliard) \$

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2016	2015	Écart
Revenus	16 339 \$	18 172 \$	(10) %
RAII	(58) \$	(4 838) \$	ins
Marge RAI	(0,4) %	(26,6) %	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	427 \$	554 \$	(23) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	2,6 %	3,0 %	(40) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	798 \$	992 \$	(20) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	4,9 %	5,5 %	(60) pdb
Résultat net	(981) \$	(5 340) \$	ins
RPA dilué (en dollars)	(0,48) \$	(2,58) \$	ins
Résultat net ajusté ⁽²⁾	(268) \$	326 \$	ins
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	(0,15) \$	0,14 \$	ins
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 201 \$	1 862 \$	(35) %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	137	20	ins
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾	(1 064) \$	(1 842) \$	42 %
Aux 31 décembre	2016	2015	
Sources de financement disponibles à court terme ⁽¹⁾	4 477 \$	4 014 \$	12 %

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- **Nos résultats pour 2016 traduisent l'amélioration globale de la performance :**
 - Nous avons achevé la phase d'atténuation des risques de notre plan de redressement, notamment en alignant nos livraisons et nos revenus sur la demande du marché.
 - En 2016, nous avons continué à lancer et à exécuter plusieurs initiatives stratégiques générant une performance financière améliorée, ce qui nous a permis de dépasser nos prévisions de rentabilité⁽³⁾ et de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ sur une base consolidée. Nos revenus consolidés pour 2016 sont alignés avec les prévisions.
 - Les marges RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ se sont grandement améliorées dans les secteurs suivants :
 - La marge d'Avions d'affaires a atteint 6,4 %, en hausse par rapport à 4,4 %;
 - La marge d'Aérostructures et Services d'ingénierie a augmenté, passant de 5,8 % à 8,0 %; et
 - Transport a généré une marge de 7,4 %, en hausse par rapport à 5,6 %.
 - L'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ s'est améliorée de 778 millions \$ essentiellement en raison de la réduction des fonds investis dans le développement de produits à la suite de la certification des avions CS100 et CS300, et de notre approche rigoureuse en matière de gestion des fonds de roulement et de répartition du capital, conformément à notre plan de transformation.

⁽¹⁾ Définies comme la trésorerie et les équivalents de trésorerie plus le montant disponible en vertu des facilités de crédit renouvelables.

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR, Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽³⁾ Les prévisions de rentabilité se fondent sur le RAI avant éléments spéciaux, qui est une mesure non conforme aux PCGR.

- **Nos principaux programmes d'avions ont franchi d'importantes étapes :**
 - En 2016, Avions commerciaux a atteint un jalon historique, soit la certification et la mise en marché de chacune des variantes d'avions *C Series*, première gamme d'avions de conception entièrement nouvelle à servir le segment de marché des avions monocouloirs de 100 à 150 sièges en près de 30 ans. En 2016, nous avons aussi renforcé notre carnet de commandes grâce à plusieurs commandes importantes, provenant notamment de Delta Air Lines et d'Air Canada. La MES du programme a été réalisée avec un carnet de commandes fermes de plus de 350 avions et d'environ 600 avions si l'on tient compte des options. Avec un total de sept livraisons d'avions à la fin de l'exercice, l'avion *CS100* et l'avion *CS300* offrent comme prévu des coûts d'exploitation avantageux, une polyvalence opérationnelle supérieure, des performances et une autonomie exceptionnelles ainsi que du confort aux passagers.
 - Le 4 novembre 2016, nous avons effectué avec succès le vol inaugural du premier véhicule d'essai en vol (FTV) *Global 7000*, dont la grande maturité témoigne de la prise en compte de toutes les leçons tirées du programme d'avions *C Series*. Le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* établira la norme d'une nouvelle catégorie de grands avions d'affaires. L'avion *Global 7000* est le premier et l'unique biréacteur d'affaires de conception entièrement nouvelle présentant quatre zones habitables.
- **Nous avons obtenu les liquidités nécessaires à la mise en œuvre de notre plan de redressement :**
 - Nous avons conclu la vente d'un investissement en capitaux propres dans Transport à la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) et d'un investissement en capitaux propres dans le programme d'avions *C Series* au gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) pour un investissement total de 2,5 milliards \$.
 - Nous avons prolongé l'échéance de nos facilités de crédit jusqu'en 2019 et refinancé des billets de premier rang d'un montant en capital de 1,4 milliard \$, reportant leur date d'échéance à 2021.
- **Nous continuons de mettre en œuvre les initiatives de transformation qui font partie de notre feuille de route jusqu'à 2020 :**
 - Nos initiatives de transformation donnent des résultats : nous visons l'amélioration de l'efficacité de la fabrication, la réduction de la nomenclature des matières et produits et la rationalisation des coûts indirects. Nous mettons déjà en œuvre plus de 80 % de nos mesures de réduction de coûts, dont l'optimisation des effectifs, en vue d'améliorer nos marges de 300 pdb d'ici 2020.
 - En 2016, nous avons lancé deux grandes mesures de restructuration dont l'objectif était de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître notre compétitivité.
 - En février 2016, nous avons annoncé des réductions d'effectifs d'environ 7000 employés de production et non liés à la production au cours de 2016 et 2017.⁽¹⁾ Ces réductions ont été en grande partie effectuées en 2016, comme prévu.
 - En octobre 2016, nous avons annoncé des mesures de restructuration additionnelles, y compris rationaliser les fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'entreprise, optimiser les effectifs et spécialiser les sites. Environ 7500 postes devraient être touchés d'ici la fin de 2018.⁽²⁾
 - Ces mesures d'optimisation des effectifs seront contrebalancées en partie par de l'embauche stratégique pour soutenir l'accélération des principaux programmes en croissance, y compris le programme d'avions *C Series* et le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, par d'importants contrats ferroviaires obtenus ainsi que par notre stratégie de croissance dans les activités du marché de l'après-vente.
 - Ces mesures de restructuration organisationnelle devraient générer des économies annuelles de 500 millions \$ à 600 millions \$ d'ici la fin de 2018.⁽²⁾
 - Au cours de l'exercice 2016, nous avons comptabilisé des charges de restructuration de 215 millions \$, composées principalement d'indemnités de départ, dans les éléments spéciaux. Nous prévoyons comptabiliser des charges de restructuration supplémentaires de 250 millions \$ à 300 millions \$ dans les éléments spéciaux, à mesure qu'elles seront engagées, en 2017.⁽²⁾

⁽¹⁾ Les réductions d'effectifs prévues visaient environ 2000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits, ces dernières réductions n'étant pas affectées à un secteur isolable.

⁽²⁾ Énoncé prospectif. Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

Le tableau ci-dessous résume les mesures clés et indicateurs connexes de rendement évalués uniquement de manière consolidée. Nos secteurs isolables utilisent de nombreuses autres mesures de rendement clés pour évaluer les principaux indicateurs. Voir les rubriques Mesures clés et indicateurs de rendement respectives de chaque secteur isolable pour plus de détails.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
Rentabilité	• RPA dilué et RPA ajusté, ⁽¹⁾ comme mesures du rendement global.
Liquidités	• Sources de financement disponibles à court terme, ⁽²⁾ comme mesure de la suffisance des liquidités.
Structure du capital	• Ratio du RAII ajusté ⁽¹⁾ sur les intérêts ajustés, ⁽¹⁾ comme mesure de la couverture des intérêts. • Ratio de la dette ajustée ⁽¹⁾ sur le RAIIA ajusté, ⁽¹⁾ comme mesure de levier financier. • Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme, comme mesure du profil des échéances de la dette.

Sommaire des cinq derniers exercices

Aux 31 décembre et pour les exercices clos à ces dates	2016	2015	2014	2013	2012
Rentabilité					
Revenus	16 339 \$	18 172 \$	20 111 \$	18 151 \$	16 414 \$
RAII	(58) \$	(4 838) \$	(566) \$	923 \$	666 \$
Marge RAII	(0,4) %	(26,6) %	(2,8) %	5,1 %	4,1 %
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾⁽³⁾	427 \$	554 \$	923 \$	893 \$	806 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾⁽³⁾	2,6 %	3,0 %	4,6 %	4,9 %	4,9 %
RAIIA ⁽¹⁾	323 \$	(100) \$	1 117 \$	1 314 \$	1 030 \$
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾⁽³⁾	798 \$	992 \$	1 340 \$	1 284 \$	1 170 \$
Résultat net	(981) \$	(5 340) \$	(1 246) \$	572 \$	470 \$
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	(268) \$	326 \$	648 \$	608 \$	671 \$
RPA dilué (en dollars)	(0,48) \$	(2,58) \$	(0,74) \$	0,31 \$	0,25 \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	(0,15) \$	0,14 \$	0,35 \$	0,33 \$	0,36 \$
Liquidités					
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 201 \$	1 862 \$	1 964 \$	2 287 \$	2 074 \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	137 \$	20 \$	847 \$	1 380 \$	1 438 \$
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(1 064) \$	(1 842) \$	(1 117) \$	(907) \$	(636) \$
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	4 477 \$	4 014 \$	3 846 \$	4 837 \$	3 967 \$
Structure du capital					
Ratio de couverture des intérêts ⁽⁴⁾	0,8	1,5	3,1	2,8	3,2
Ratio du levier financier ⁽⁴⁾	9,7	7,3	4,7	5,4	4,2
Échéance moyenne pondérée de la dette à long terme (en années)	5,8	6,3	6,4	6,4	7,4

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR, Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2016 et en 2015.

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

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux comptabilisés en 2016 et 2015. En 2014, les éléments spéciaux avaient trait à une charge de dépréciation et autres charges de 1,4 milliard \$ liées à la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85* et à la dépréciation nette de 273 millions \$ d'actifs d'impôt différé à la suite de cette décision, à des charges de restructuration de 142 millions \$, à une perte de 43 millions \$ sur remboursement de dette à long terme et à un gain de 18 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec, dont un montant de 8 millions \$ a été comptabilisé dans les revenus de financement. En 2013, les éléments spéciaux avaient trait à un gain de 43 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la taxe sur le capital dont un montant de 12 millions \$ a été comptabilisé dans les revenus de financement, à une dépréciation des stocks de 24 millions \$ et à un gain de 23 millions \$ sur la cession d'activités. En 2012, les éléments spéciaux avaient trait à des charges de restructuration de Transport de 119 millions \$, à un gain de 40 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la taxe sur le capital dont un montant de 17 millions \$ avait été comptabilisé dans les revenus de financement, à une perte de 19 millions \$ liée à des inondations dans le New Jersey, aux É.-U., et à une perte de couverture de change de 25 millions \$.

⁽⁴⁾ Se reporter aux rubriques Structure du capital et Mesures financières non conformes aux PCGR pour le calcul de ces ratios.

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

Feuille de route jusqu'en 2020 : Libérer la valeur par une solide exécution

C'est en 2016 que la mise en œuvre de notre plan de transformation quinquennal a commencé. Une année de transition marquée par l'atteinte de jalons importants pour les programmes d'avions *C-Series*, *Global 7000* et *Global 8000* et par le renforcement des liquidités. Cette excellente exécution et le lancement de nos initiatives de transformation nous ont permis de réaliser la première phase du plan : l'atténuation des risques.



Nous nous concentrons maintenant sur la deuxième phase de notre plan de transformation, la phase de renforcement des résultats et des flux de trésorerie disponibles, pour libérer la valeur de notre portefeuille de produits et services. De nombreuses initiatives soutiennent cette transformation et nous fournissent une solide base pour l'atteinte de nos objectifs pour 2020 : une croissance annuelle des revenus d'environ 10 %, l'expansion des marges et la génération de flux de trésorerie solides.⁽¹⁾

		Nos objectifs pour 2020 ⁽¹⁾
Consolidés	Croissance	Revenus supérieurs à 25 milliards \$.
	Rentabilité ⁽²⁾	Marge RAIL à l'intérieur d'une fourchette de 7 % à 8 %.
	Flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾	Flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾ correspondant à plus de 80 % du résultat net.
Avions d'affaires	Croissance	Revenus supérieurs à 10 milliards \$.
	Rentabilité ⁽²⁾	Marge RAIL à l'intérieur d'une fourchette de 8 % à 10 %.
Avions commerciaux	Croissance	Revenus supérieurs à 5,5 milliards \$.
	Rentabilité ⁽²⁾	RAIL positif.
Aérostructures et Services d'ingénierie	Croissance	Revenus supérieurs à 2,5 milliards \$.
	Rentabilité ⁽²⁾	Marge RAIL à l'intérieur d'une fourchette de 9 % à 11 %.
Transport	Croissance	Revenus supérieurs à 10 milliards \$.
	Rentabilité ⁽²⁾	Marge RAIL supérieure à 8 %.

Revenus

En raison de notre solide portefeuille de produits et de nos flottes et parcs importants en service, tant en aéronautique qu'en transport sur rail, nous sommes en bonne position pour atteindre notre objectif et générer des revenus de plus de 25 milliards \$ d'ici 2020.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos objectifs.

Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs.

⁽²⁾ Les objectifs de rentabilité sont fondés sur la marge RAIL avant éléments spéciaux. Le RAIL avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles sont des mesures non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs.

À sa MES, le programme d'avions *C Series* avait plus de 350 commandes fermes dans son carnet de commandes et environ 600 avions, en tenant compte des options, la plupart devant être livrés d'ici 2020. Le programme d'avions est en bonne position pour obtenir une part importante des futures commandes d'avions de 100 à 150 sièges. Nous prévoyons livrer entre 90 et 120 avions par année d'ici 2020, ce qui soutiendra l'atteinte de l'objectif de croissance des revenus d'Avions commerciaux, lesquels devraient être supérieurs à 5,5 milliards \$ d'ici 2020.⁽¹⁾

L'avion *Global 7000* est en voie d'être mis en service au deuxième semestre de 2018. Sa performance en matière de distance franchissable, de manœuvrabilité à basse vitesse, d'innovation technologique et de confort établit la norme pour les grands biréacteurs d'affaires très long-courrier. Grâce à la MES à venir du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, combinée à la stabilisation des conditions du marché et à des perspectives économiques positives,⁽²⁾ les revenus d'Avions d'affaires devraient doubler pour atteindre plus de 10 milliards \$ d'ici 2020.⁽¹⁾

Transport tirera encore plus parti de son vaste portefeuille de produits et services pour offrir à ses clients des solutions complètes de mobilité, du matériel roulant à la signalisation en passant par l'intégration des systèmes et les services d'exploitation et de maintenance. Les perspectives positives du secteur mondial du transport sur rail,⁽²⁾ confirmées par l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE),⁽³⁾ ainsi que le ratio constant de nouvelles commandes sur revenus⁽⁴⁾ d'au moins 1,0 au cours des cinq derniers exercices appuient les plans de Transport en matière d'atteinte de son objectif de 2020, qui est de générer des revenus supérieurs à 10 milliards \$.⁽¹⁾

De plus, avec environ 7000 avions en service et 100 000 wagons ferroviaires en exploitation, nous entrevoyons d'importantes occasions d'offrir des services à une part plus grande des flottes d'avions et des parcs de trains de Bombardier. Plus particulièrement, Avions d'affaires prévoit accroître les revenus tirés de ses services après-vente d'environ 50 % d'ici 2020. L'ouverture récente de son centre de service de la grande région de Londres, au R.-U., et l'agrandissement prévu des centres de service à Tucson et à Fort Lauderdale aux É.-U. sont des initiatives qui devraient nous permettre d'obtenir une part plus grande de cette activité à marge élevée grâce aux flottes et parcs en service existants et en croissance. Transport continue de renforcer sa position sur le marché des services après-vente du transport sur rail et cherche aussi à accroître ses revenus tirés de ce marché d'ici 2020.⁽¹⁾

Rentabilité

Grâce à notre plan de transformation, la marge RAIL de Bombardier devrait augmenter pour atteindre sa valeur cible, se situant entre 5 % et 6 % en 2018, et entre 7 % et 8 % d'ici 2020.⁽¹⁾

Dans le cadre de notre transformation opérationnelle, nous mettons déjà en œuvre plus de 80 % des initiatives d'économies de coûts repérées, qui devraient générer un RAIL de plus de 750 millions \$ d'ici 2020, soit une amélioration de plus de 300 points de base par rapport au marge RAIL avant éléments spéciaux⁽⁵⁾ de 2016. Voici quelques exemples d'initiatives de transformation :

- promouvoir l'efficacité de la main-d'œuvre : En 2016, nous avons annoncé deux restructurations organisationnelles, qui devraient générer des économies annuelles de 500 millions \$ à 600 millions \$ d'ici la fin de 2018;
- créer des centres d'excellence dans les secteurs aéronautiques et Transport : Nous spécialisons nos sites de fabrication et d'ingénierie et créons des centres de ressources administratives partagées pour accroître l'efficacité et générer des économies de coûts;
- réduire la nomenclature des matières et produits des fournisseurs : Nous tirons parti de notre taille et réduisons le nombre de nos fournisseurs de manière à générer des économies de coûts directs de plus de 200 points de base d'ici 2020; et
- contrôler les coûts indirects : Nous avons créé une organisation mondiale chargée de gérer les biens et services indirects et avons l'intention de réduire les dépenses de 2 % par année d'ici 2020.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles se fondent les objectifs, se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après. Se reporter aussi à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs.

⁽²⁾ Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Industrie et conjoncture économique de chaque secteur isolable.

⁽³⁾ Étude *World Rail Market Study* de l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) publiée en septembre 2016.

⁽⁴⁾ Défini comme les nouvelles commandes externes par rapport aux revenus externes.

⁽⁵⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs.

Flux de trésorerie disponibles

L'objectif de notre plan quinquennal est de générer des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ neutres d'ici 2018, des flux de trésorerie disponibles positifs à compter de 2019 et des flux de trésorerie disponibles positifs de 750 millions \$ à 1 milliard \$ d'ici 2020.⁽²⁾

Les initiatives en matière de fonds de roulement et de répartition durable des capitaux, combinées à la croissance rentable des revenus et à l'expansion des marges, permettent d'accroître considérablement les flux de trésorerie disponibles. Déjà en 2016, première année de notre plan de transformation, la réalisation de diverses mesures nous a permis de générer des flux de trésorerie disponibles de plus de 500 millions \$, principalement en optimisant le fonds de roulement.

Ces mesures appuieront la troisième et dernière phase de notre plan quinquennal qui vise le désendettement de notre bilan et, par conséquent, la création d'une solide valeur pour les actionnaires.

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

⁽²⁾ Pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles se fondent les objectifs, se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après. Se reporter aussi à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs.

Énoncés prospectifs :

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur les hypothèses importantes suivantes :

Tous les secteurs

- l'exécution normale et la livraison des commandes fermes et des projets figurant dans le carnet de commandes;
- notre capacité d'exécuter et de réaliser des initiatives visant l'amélioration du modèle d'affaires;
- la capacité de comprendre les besoins des clients et d'offrir un portefeuille de produits et de services permettant de stimuler la demande sur le marché et d'obtenir des commandes stratégiques clés;
- la mise en œuvre et l'exécution réussies des stratégies de croissance, y compris les activités du marché de l'après-vente;
- la mise en œuvre et l'exécution soutenues des principales mesures prévues afin d'améliorer la conversion des revenus en bénéfices et en flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ accrus, grâce à l'amélioration des coûts d'approvisionnement, du contrôle des dépenses et de l'efficacité de la main-d'œuvre;
- l'atteinte des cibles du plan de transformation, en mettant en œuvre des restructurations et d'autres mesures visant la structure des coûts directs et indirects et en se concentrant sur la réduction durable des coûts et les améliorations opérationnelles, tout en réduisant l'utilisation du fonds de roulement;
- le fait de pouvoir tirer parti de la capacité de fabrication mondiale et de partager les pratiques exemplaires et la technologie à l'échelle des installations de production et de tirer parti d'emplacements géographiques à moindres coûts et d'économies émergentes;
- la capacité du bassin de fournisseurs de soutenir le développement de produits, les cadences de production prévues et l'exécution des projets;
- la capacité de repérer et de conclure d'autres partenariats de partage des risques;
- l'efficacité des mesures de déploiement rigoureuses du capital à l'égard des nouveaux programmes et produits afin de stimuler la croissance des revenus;
- la capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour mettre en œuvre la stratégie de développement des projets et d'exécution des produits;
- le maintien du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale;
- la stabilité des taux de change; et
- la capacité de disposer de liquidités suffisantes pour mettre en œuvre le plan stratégique, de respecter les clauses financières restrictives, de rembourser la dette à long terme ou de refinancer les facilités bancaires et de renégocier les échéances à compter de 2019.

⁽¹⁾ Se reporter aussi à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs de la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

⁽²⁾ Mesure non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur.

Secteurs aéronautiques

- l'ajustement des cadences de production en fonction de la demande du marché;
- un volume accru de livraisons d'avions et un environnement plus favorable sur le plan des prix à compter de 2018;
- la capacité d'accélérer la cadence de production et les livraisons de nouveaux programmes, particulièrement les avions *C Series* et incluant l'amélioration de la courbe d'apprentissage, et de respecter les dates de MES du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*;
- notre capacité à renforcer notre position sur le marché et notre proposition de valeur en ce qui concerne les programmes d'avions *CRJ Series* et *Q400*;
- le maintien de notre capacité de saisir et de remporter des campagnes et des projets d'après les prévisions du marché,⁽¹⁾ donnant lieu aux nouvelles commandes futures estimées; et
- la réduction des investissements et des dépenses de développement à des niveaux normalisés correspondant à l'amortissement d'ici 2019.

Transport

- la conversion des revenus et l'achèvement progressif de nos contrats antérieurs;
- un niveau soutenu de dépenses du secteur public;
- la réalisation des appels d'offres à venir et notre capacité à les remporter d'après les prévisions du marché,⁽²⁾ donnant lieu aux nouvelles commandes futures estimées;
- la capacité de transférer les meilleures pratiques et la technologie à toutes les étapes de production; et
- la mise en œuvre et l'exécution réussies des stratégies de croissance, y compris l'application du concept de chaîne de valeur et la création d'écosystèmes, la spécialisation des sites et la création de centres d'excellence en ingénierie, et l'évolution de la composition des revenus générés par un plus grand nombre de contrats dans le secteur de la signalisation et des systèmes de même que dans le secteur de l'exploitation et de la maintenance.

Pour une analyse des facteurs de risque importants associés à l'information prospective, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres.

⁽¹⁾ Les prévisions de la demande pour les secteurs aéronautiques sont fondées sur l'analyse des principaux indicateurs de marché, dont la croissance du PIB réel, la confiance de l'industrie, la création de richesse, la rentabilité de la clientèle du secteur aéronautique, l'utilisation des avions, les niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, les expéditions d'avions et les facturations, les volumes de trafic-passagers, les prix du carburant, la rentabilité des sociétés aériennes, les clauses de distance franchissable des conventions collectives des pilotes, les réglementations environnementales, la mondialisation du commerce, le nombre d'avions en service et l'âge moyen de la flotte, la demande de remplacement, les nouveaux programmes d'avions et les marchés non conventionnels et l'accessibilité à ceux-ci. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché de la rubrique Industrie et conjoncture économique des sections des secteurs aéronautiques.

⁽²⁾ Les prévisions de la demande pour le secteur Transport sont fondées sur un niveau soutenu de dépenses du secteur public et le maintien des tendances lourdes favorables, dont les tendances en matière d'urbanisation et de sensibilisation à l'environnement, la densification des villes et la demande pour des solutions de mobilité et les solutions numériques. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché de la rubrique Industrie et conjoncture économique.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

		Prévisions les plus récentes pour 2016	Ce que nous avons fait en 2016	Ce qui s'en vient pour 2017 ⁽¹⁾
Consolidées	Croissance	Revenus d'environ 16,5 milliards \$.	Revenus de 16,3 milliards \$.	Compte non tenu de l'incidence des taux de change, les revenus de 2017 devraient être plus élevés qu'en 2016, avec une croissance de quelques points de pourcentage.
	Rentabilité⁽²⁾	RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ à l'intérieur d'une fourchette de 350 millions \$ à 400 millions \$.	RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 427 millions \$.	RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ à l'intérieur d'une fourchette de 530 millions \$ à 630 millions \$.
	Flux de trésorerie disponibles⁽²⁾	Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾ à l'intérieur d'une fourchette de 1,15 milliard \$ à 1,45 milliard \$.	Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾ de 1,1 milliard \$.	Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽²⁾ à l'intérieur d'une fourchette de 750 millions \$ à 1,0 milliard \$.
Avions d'affaires	Croissance et livraisons	Revenus d'environ 5,5 milliards \$. Plus de 150 livraisons.	Revenus de 5,7 milliards \$. 163 livraisons.	Revenus d'environ 5,0 milliards \$. Environ 135 livraisons.
	Rentabilité⁽²⁾	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ supérieure à 6 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 6,4 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 7,5 %.
Avions commerciaux	Croissance et livraisons	Revenus d'environ 2,7 milliards \$. Entre 85 et 90 livraisons.	Revenus de 2,6 milliards \$. 86 livraisons.	Revenus d'environ 2,9 milliards \$. Entre 80 à 85 livraisons environ.
	Rentabilité⁽²⁾	RAII négatif avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 450 millions \$, découlant principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions <i>C Series</i> . ⁽³⁾	RAII négatif avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 417 millions \$.	RAII négatif avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 400 millions \$, découlant principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions <i>C Series</i> . ⁽³⁾
Aérostructures et Services d'ingénierie	Croissance	Revenus d'environ 1,6 milliard \$, provenant principalement de contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.	Revenus de 1,5 milliard \$, dont des revenus de 1,1 milliard \$ provenant de contrats intersectoriels.	Revenus d'environ 1,7 milliard \$, provenant principalement de contrats intersectoriels avec les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux.
	Rentabilité⁽²⁾	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 8,0 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 8,0 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ supérieure à 8,5 %.
Transport	Croissance	Revenus d'environ 8,0 milliards \$, selon les taux de change actuellement en vigueur en 2016.	Revenus de 7,6 milliards \$.	Revenus d'environ 8,5 milliards \$, selon l'hypothèse que les taux de change resteront stables en 2017 par rapport à 2016.
	Rentabilité⁽²⁾	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ supérieure à 6,5 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 7,4 %.	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 7,5 %.

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable et à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ci-après pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions.

⁽²⁾ Les prévisions de rentabilité sont fondées sur le RAII avant éléments spéciaux ou la marge RAII avant éléments spéciaux. Le RAII avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles (utilisation des flux de trésorerie disponibles) sont des mesures non conformes aux PCGR. Les flux de trésorerie disponibles (utilisation des flux de trésorerie disponibles) comprennent les flux de trésorerie liés aux éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs et aux rubriques Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement, ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable, pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2016.

⁽³⁾ Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement tandis que le prix de vente des premières unités est habituellement moins élevé.

En novembre 2016, nous avons indiqué que, sur une base consolidée, nous étions en voie d'atteindre nos prévisions de revenus et de rentabilité⁽¹⁾ de 2016. Nous avons peaufiné nos prévisions de revenus, pour les faire passer d'une fourchette de 16,5 milliards \$ à 17,5 milliards \$ à environ 16,5 milliards \$ et nous avons resserré la fourchette du RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ d'une fourchette d'environ 200 millions \$ à 400 millions \$ à une fourchette d'environ 350 millions \$ à 400 millions \$. En 2016, nous avons dépassé la prévision de rentabilité⁽¹⁾ consolidée et nos revenus consolidés ont été alignés avec nos prévisions.

En septembre 2016, nous avons révisé nos prévisions d'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ consolidés, pour les faire passer d'une fourchette de 1,0 milliard \$ à 1,3 milliard \$ à une fourchette de 1,15 milliard \$ à 1,45 milliard \$, à la suite de la révision de la prévision de livraisons pour le programme d'avions *C Series* attribuable au retard de livraison de moteurs. L'utilisation de nos flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ en 2016 a été meilleure que la partie inférieure de la fourchette présentée dans notre prévision.

Pour plus de détails sur les prévisions de 2016 et de 2017 par secteur isolable, se reporter à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable. Pour plus de détails sur l'utilisation des flux de trésorerie disponibles en 2016, se reporter à la rubrique Liquidités et sources de financement.

⁽¹⁾ Les prévisions de rentabilité sont fondées sur le RAI avant éléments spéciaux ou la marge RAI avant éléments spéciaux. Le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles (utilisation des flux de trésorerie disponibles) sont des mesures non conformes aux PCGR. Les flux de trésorerie disponibles (utilisation des flux de trésorerie disponibles) comprennent les flux de trésorerie liés aux éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs et aux rubriques Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement, ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable, pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2016.

Le présent rapport de gestion contient des énoncés prospectifs, qui peuvent comprendre, sans s'y limiter, des déclarations portant sur nos objectifs, nos prévisions, nos cibles, nos buts, nos priorités, nos marchés et nos stratégies, notre situation financière, nos croyances, nos perspectives, nos plans, nos attentes, nos anticipations, nos estimations et nos intentions; les perspectives de l'économie générale et les perspectives commerciales, les perspectives et les tendances d'une industrie; la croissance prévue de la demande de produits et de services; le développement de produits, y compris la conception, les caractéristiques, la capacité et la performance projetées; les dates prévues ou fixées de la mise en service de produits et de services, des commandes, des livraisons, des essais, des délais, des certifications et de l'exécution des projets en général; notre position en regard de la concurrence; l'incidence prévue du cadre législatif et réglementaire et des procédures judiciaires sur notre entreprise et nos activités; les liquidités disponibles et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; l'incidence et les avantages escomptés de l'investissement par le gouvernement du Québec dans la Société en commandite Avions C Series (SCACS) et du placement privé visant une participation minoritaire de la Caisse dans Transport sur nos activités, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; et l'incidence de ces investissements sur notre bilan et notre situation financière.

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

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale; à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets; aux pressions sur les flux de trésorerie exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie et notre plan de transformation; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; à l'environnement; à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs; aux ressources humaines; à la fiabilité des systèmes informatiques; à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide du financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de

l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable.

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

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Revenus	4 380 \$	5 017 \$	16 339 \$	18 172 \$
Coût des ventes	3 942	4 616	14 622	16 199
Marge brute	438	401	1 717	1 973
Charges de vente et d'administration	287	356	1 133	1 213
R et D	95	119	287	355
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(65)	(96)	(126)	(149)
Autres (revenus) charges	17	6	(4)	—
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	104	16	427	554
Éléments spéciaux	30	673	485	5 392
RAII	74	(657)	(58)	(4 838)
Charges de financement	281	95	819	418
Revenus de financement	(49)	(21)	(70)	(70)
RAI	(158)	(731)	(807)	(5 186)
Impôts sur le résultat	101	(54)	174	154
Résultat net	(259) \$	(677) \$	(981) \$	(5 340) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(251) \$	(679) \$	(1 022) \$	(5 347) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(8) \$	2 \$	41 \$	7 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,12) \$	(0,31) \$	(0,48) \$	(2,58) \$
En pourcentage des revenus totaux				
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	2,4 %	0,3 %	2,6 %	3,0 %
RAII	1,7 %	(13,1) %	(0,4) %	(26,6) %

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

Calcul du RPA dilué

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Résultat net attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.	(251) \$	(679) \$	(1 022) \$	(5 347) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(14)	(2)	(32)	(23)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(265) \$	(681) \$	(1 054) \$	(5 370) \$
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers d'actions)	2 194 304	2 221 868	2 212 547	2 082 683
RPA dilué (en dollars)	(0,12) \$	(0,31) \$	(0,48) \$	(2,58) \$

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
RAIIA	183 \$	(238) \$	323 \$	(100) \$
RAIIA avant éléments spéciaux	203 \$	139 \$	798 \$	992 \$
Résultat net ajusté	(141) \$	9 \$	(268) \$	326 \$
RPA ajusté	(0,07) \$	0,00 \$	(0,15) \$	0,14 \$

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

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Revenus				
Avions d'affaires	1 651 \$	2 086 \$	5 741 \$	6 996 \$
Avions commerciaux	699	644	2 617	2 395
Aérostructures et Services d'ingénierie	319	443	1 549	1 797
Transport	1 948	2 164	7 574	8 281
Siège social et élimination	(237)	(320)	(1 142)	(1 297)
	4 380 \$	5 017 \$	16 339 \$	18 172 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾				
Avions d'affaires	100 \$	28 \$	369 \$	308 \$
Avions commerciaux	(141)	(87)	(417)	(170)
Aérostructures et Services d'ingénierie	30	(9)	124	104
Transport	181	123	560	465
Siège social et élimination	(66)	(39)	(209)	(153)
	104 \$	16 \$	427 \$	554 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	1 \$	380 \$	(108) \$	1 560 \$
Avions commerciaux	3	240	486	3 800
Aérostructures et Services d'ingénierie	6	—	(4)	(1)
Transport	20	—	164	—
Siège social et élimination	—	53	(53)	33
	30 \$	673 \$	485 \$	5 392 \$
RAII				
Avions d'affaires	99 \$	(352) \$	477 \$	(1 252) \$
Avions commerciaux	(144)	(327)	(903)	(3 970)
Aérostructures et Services d'ingénierie	24	(9)	128	105
Transport	161	123	396	465
Siège social et élimination	(66)	(92)	(156)	(186)
	74 \$	(657) \$	(58) \$	(4 838) \$

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

Analyse des résultats consolidés

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

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2016	2015	2016	2015
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i>	1	— \$	— \$	492 \$	— \$
Charges de restructuration	2	35	—	215	9
Obligation au titre des avantages de retraite	3	—	—	(139)	—
Perte sur remboursement de dette à long terme	4	86	—	86	22
Charge de dépréciation et autres charges – programme d'avion <i>Learjet 85</i>	5	(5)	—	(59)	1 163
Litige fiscal	6	—	50	40	50
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport	7	—	—	(38)	—
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse	8	—	—	8	—
Charge de dépréciation et autres charges – programme d'avions <i>C Series</i>	9	—	—	—	3 235
Modifications des estimations et de la juste valeur	10	—	—	—	353
Charge de dépréciation – programme d'avions <i>CRJ1000</i>	11	—	243	—	243
Radition des frais différés	12	—	194	—	194
Résiliation des ententes de représentation commerciale et de distribution	13	—	133	—	133
Charge de dépréciation – gamme d'avions <i>Learjet</i>	14	—	53	—	53
Incidences fiscales des éléments spéciaux	15	(1)	—	(20)	106
		115 \$	673 \$	585 \$	5 561 \$
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAII		30 \$	673 \$	485 \$	5 392 \$
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme	4	86	—	86	22
Charges de financement – charge d'intérêts liée à un litige fiscal	6	—	—	26	—
Charges de financement – coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse	8	—	—	8	—
Charges de financement – perte sur instruments financiers	10	—	—	—	41
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	15	(1)	—	(20)	106
		115 \$	673 \$	585 \$	5 561 \$

1. Représente la provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016. L'élément spécial tient compte d'un montant compensatoire de 24 millions \$ comptabilisé dans Siège social et élimination.

2. À l'exercice 2016, les charges de restructuration comprenaient des indemnités de départ de 227 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 22 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 10 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées en février 2016 et en octobre 2016 (indemnités de départ de 28 millions \$, gains de compression de 3 millions \$ et charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 10 millions \$ pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2016).

En 2015, représente des charges de restructuration de 13 millions \$ ayant trait à une réduction des effectifs annoncée en janvier 2015 par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85*, contrebalancées en partie par des ajustements de 4 millions \$ aux provisions pour restructuration comptabilisées à l'exercice 2014.

3. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 139 millions \$ a été reprise.
4. Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016, représente la perte liée au remboursement de billets de premier rang de 650 millions \$ et 750 millions \$ échéant en 2018. Le montant pour l'exercice 2015 représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$ échéant en 2016.
5. En 2015, représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 919 millions \$ (y compris un crédit de 6 millions \$ porté au poste Siège social et élimination) ainsi que des dépréciations des stocks, des dépréciations des autres actifs, des immobilisations corporelles et d'autres immobilisations incorporelles, d'autres provisions et d'autres passifs financiers de 244 millions \$, par suite de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché.

En 2016, compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 59 millions \$, dont un montant de 5 millions \$ a été comptabilisé au quatrième trimestre. La diminution des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.

6. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.
7. Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.
8. Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco.
9. Représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 3,1 milliards \$, et des dépréciations des stocks et d'autres provisions de 165 millions \$, par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente d'octobre 2015. L'élément spécial comprend un crédit de 14 millions \$ qui a été porté au poste Siège social et élimination.
10. Représente une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle par suite de modifications apportées aux hypothèses formulées sur les courbes de valeur résiduelle des avions régionaux en raison des conditions difficiles du marché des avions d'occasion régionaux et d'une plus grande probabilité que le bénéficiaire de garantie se prévale de la garantie de valeur résiduelle, compte tenu de l'expérience récente en matière de garanties de valeur résiduelle et une perte sur certains instruments financiers en raison de modifications apportées à la juste valeur estimative.
11. Représente une charge de dépréciation de 243 millions \$ sur la partie résiduelle des coûts de développement du programme d'avions *CRJ1000*. La dépréciation était attribuable à l'absence de nouvelles commandes récentes et à la faiblesse du carnet de commandes fermes pour l'avion *CRJ1000*, découlant principalement des clauses de portée des conventions collectives des pilotes aux É.-U., qui limitent l'utilisation, le nombre de

sièges et le nombre d'avions régionaux volant pour le compte de transporteurs à réseaux. Comme nous n'anticipons pas à court terme d'assouplissement des clauses de portée aux É.-U., nous ne serons pas en mesure, pour l'instant, de vendre l'avion *CRJ1000* sur le marché des É.-U. L'élément spécial comprenait une charge de 3 millions \$ qui a été portée au poste Siège social et élimination.

12. Découlant principalement de la restructuration d'ententes commerciales avec des clients liées à la vente d'avions.
13. Représente les frais engagés à la résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution avec des tiers afin d'accroître le nombre de canaux de vente directe sur le marché.
14. Représente une charge de dépréciation sur la partie résiduelle de l'outillage du programme aéronautique de la gamme *Learjet*, par suite de la faiblesse prolongée du marché dans la catégorie des avions d'affaires légers.
15. En 2015, représente la dépréciation nette des actifs d'impôt différé, découlant principalement de la réorganisation et du regroupement de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu d'une participation minoritaire dans Transport. Ces dépréciations ont eu une incidence importante sur le taux d'imposition effectif en 2015.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 232 millions \$ et 749 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016, comparativement à 74 millions \$ et 348 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 158 millions \$ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- une perte sur remboursement de dette à long terme⁽¹⁾ (86 millions \$), comptabilisée comme un élément spécial;
- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles à la suite de la certification de type des avions *CS100* et *CS300* respectivement en décembre 2015 et juillet 2016 (44 millions \$); et
- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (22 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des revenus de financement découlant des modifications aux taux d'actualisation des provisions (16 millions \$).

L'augmentation de 401 millions \$ pour l'exercice est essentiellement attribuable à :

- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles à la suite de la certification de type des avions *CS100* et *CS300* respectivement en décembre 2015 et juillet 2016 (183 millions \$);
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (76 millions \$);
- une augmentation des pertes sur remboursement de dette à long terme⁽¹⁾ (64 millions \$), comptabilisées comme des éléments spéciaux; et
- une charge d'intérêt liée à une provision pour litige fiscal (26 millions \$), comptabilisée comme un élément spécial.

⁽¹⁾ Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 650 millions \$ et 750 millions \$ échéant en 2018. Le montant pour l'exercice 2015 représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$ échéant en 2016.

Impôts sur le résultat

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016, les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de (63,9) % et (21,6) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016, les taux d'imposition effectifs négatifs découlent surtout :

- de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires; et
- de la dépréciation des actifs d'impôt différé.

Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015, les taux d'imposition effectifs ont été respectivement de 7,4 % et (3,0) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada.

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2015, le taux d'imposition effectif plus faible était principalement attribuable essentiellement à la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux découlant de pertes fiscales et de différences temporaires attribuables essentiellement aux charges de dépréciation comptabilisées à titre d'éléments spéciaux relatives au programme d'avions *CRJ1000* et à la gamme d'avions *Learjet* ainsi qu'aux autres éléments spéciaux comptabilisés au quatrième trimestre de 2015.

Pour l'exercice 2015, le taux d'imposition effectif négatif découlait de :

- la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires en raison surtout de la charge de dépréciation et d'autres charges comptabilisées à titre d'éléments spéciaux liés au programme d'avions *C Series* et au programme d'avion *Learjet 85*; et
- la dépréciation nette des actifs d'impôt différé, découlant principalement de la réorganisation et du regroupement de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter l'obtention prévue d'une participation minoritaire dans Transport comptabilisée à titre d'élément spécial.

En partie contrebalancées par :

- les incidences positives de l'écart des taux d'imposition des filiales étrangères.

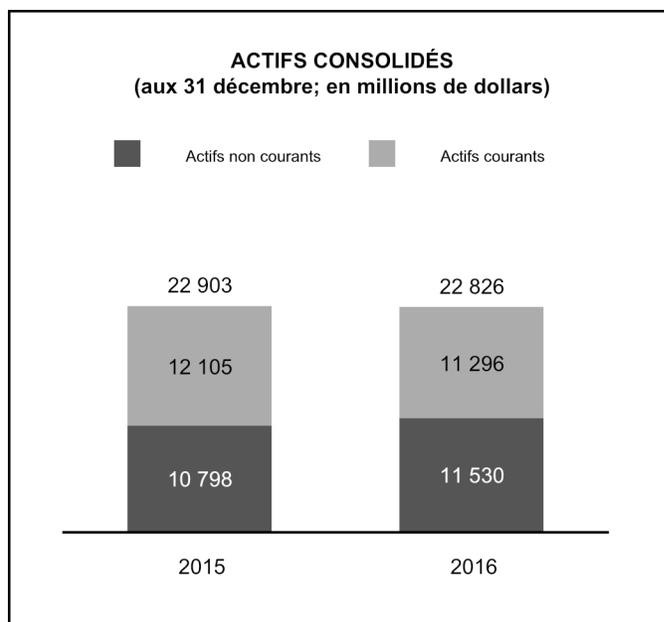
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a diminué de 77 millions \$ au cours de l'exercice, y compris une incidence négative des taux de change de 527 millions \$. L'augmentation de 450 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- une augmentation de 1,2 milliard \$ de l'outillage des programmes aéronautiques, y compris des coûts de développement acquis de 344 millions \$ engagés par nos fournisseurs et comptabilisés au moment de la première livraison de l'avion *CS100*. Se reporter au tableau Investissements dans le développement des produits des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux pour plus de détails; et
- une augmentation de 916 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Utilisation des flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 1,0 milliard \$ des stocks bruts, notamment les stocks de programmes aéronautiques d'Avions d'affaires;
- une diminution de 226 millions \$ des autres actifs, attribuable essentiellement à une baisse des actifs au titre des avantages de retraite;
- une diminution de 155 millions \$ des créances clients et autres débiteurs, essentiellement dans Transport; et
- une augmentation de 134 millions \$ des avances et facturations progressives liées à Transport.

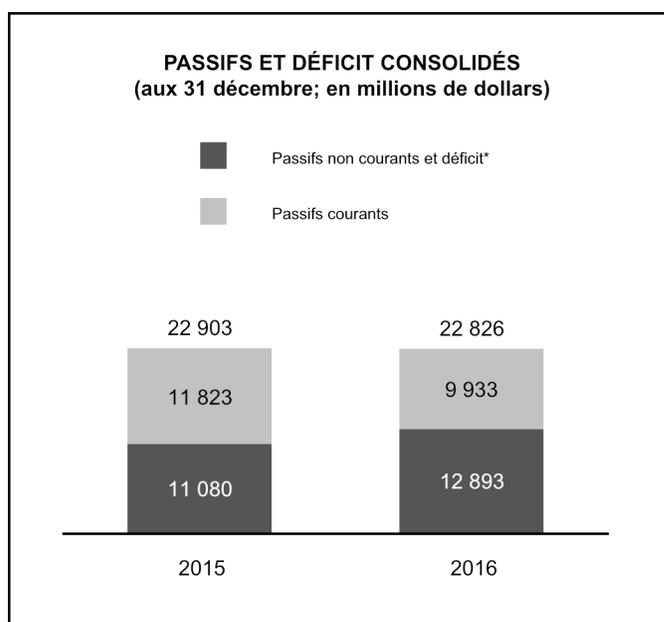


Le total des passifs et des capitaux propres a diminué de 77 millions \$ au cours de l'exercice, compte tenu de l'incidence de 527 millions \$ des taux de change. L'augmentation de 450 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change s'explique surtout par :

- une augmentation de 761 millions \$ des capitaux propres, attribuable principalement à l'émission de participations ne donnant pas le contrôle de 2,2 milliards \$ en raison de la vente d'actions convertibles de BT Holdco à la Caisse et de l'investissement du gouvernement du Québec dans la SCACS, contrebalancée en partie par une perte nette de 1,0 milliard \$ et d'autres éléments de la perte globale de 610 millions \$, dont un montant de 692 millions \$ se rapporte à une perte liée à la réévaluation des régimes de retraite à prestations définies;
- une augmentation de 521 millions \$ du passif lié aux avantages de retraite. Se reporter au tableau Variation du passif net lié aux avantages de retraite pour plus de détails; et
- une augmentation de 271 millions \$ des provisions attribuable principalement à la provision pour contrats déficitaires comptabilisée relativement à la conclusion de commandes fermes d'avions *C Series*.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 709 millions \$ des fournisseurs et autres créditeurs liée essentiellement à Avions d'affaires et Transport; et
- une diminution de 451 millions \$ des avances sur programmes aéronautiques principalement dans Avions d'affaires, contrebalancée en partie par Avions commerciaux.



* Comprend un déficit de 3,5 milliards \$ au 31 décembre 2016 et de 4,1 milliards \$ au 31 décembre 2015.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Résultat net	(259) \$	(677) \$	(981) \$	(5 340) \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	99	123	371	438
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	10	296	10	4 300
Impôts sur le résultat différés	121	(55)	31	63
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(65)	(96)	(126)	(149)
Perte sur remboursement de dette à long terme	86	—	86	22
Autres	—	—	3	11
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	31	18	141	77
Variation nette des soldes hors caisse	800	1 461	602	598
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	823	1 070	137	20
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(327)	(543)	(1 201)	(1 862)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾	496	527	(1 064)	(1 842)
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat reçus (versés)	(139)	48	(651)	(348)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat reçus ou versés⁽¹⁾	635 \$	479 \$	(413) \$	(1 494) \$

L'utilisation de nos flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ de 1,1 milliard \$ pour l'exercice a été meilleure que la partie inférieure de la fourchette présentée dans notre prévision.

La détérioration de 31 millions \$ des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- un écart négatif par rapport à l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse avant les éléments spéciaux⁽²⁾ comptabilisés au cours des quatrièmes trimestres de 2016 et de 2015 (304 millions \$) attribuable principalement :
 - aux variations négatives des autres actifs, des autres passifs et des autres actifs et passifs financiers nets;
 - aux indemnités de départ versées dans le cadre de nos mesures de transformation; et
 - à l'accélération de la production du programme d'avions *C Series*.

Contrebalancées en partie par :

- l'amélioration du fonds de roulement reflétant notre plan de transformation.

Contrebalancé par :

- une baisse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (216 millions \$) à la suite de la certification de type des avions *CS100* et *CS300*.

L'amélioration de 778 millions \$ de l'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour l'exercice est attribuable essentiellement à :

- une diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (661 millions \$) à la suite de la certification de type des avions *CS100* et *CS300*; et
- un écart positif par rapport à l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse avant les éléments spéciaux⁽²⁾ comptabilisés en 2016 et 2015 (621 millions \$) attribuable principalement :
 - à l'amélioration du fonds de roulement reflétant notre plan de transformation.

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

⁽²⁾ Éléments spéciaux présentés dans le RAI1, compte non tenu des charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles. Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux. Se reporter également au tableau Rapprochement du RAI1A avant éléments spéciaux et du RAI1A, par rapport au RAI1 à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR.

Contrebalancée en partie par :

- les variations négatives des autres actifs et passifs financiers nets et du passif lié aux avantages de retraite, excluant l'incidence de la réévaluation des régimes de retraite à prestations définies incluse dans les AERG;
- l'accélération de la production du programme d'avions *C Series*; et
- les indemnités de départ versées dans le cadre de nos mesures de transformation.

Contrebalancés en partie par :

- une perte nette plus importante avant les éléments sans effet de trésorerie et les éléments spéciaux⁽¹⁾ comptabilisés en 2016 et 2015 (568 millions \$), attribuable essentiellement à l'augmentation des charges d'intérêt et à l'accélération de la production du programme d'avions *C Series*.

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2016, les entrées de fonds de 800 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une baisse des stocks, notamment les stocks de programmes aéronautiques d'Avions d'affaires dans les catégories d'avions intermédiaires et de grande taille et une diminution des stocks de Transport à la suite des livraisons, contrebalancée en partie par l'accélération de la cadence de production.

En partie contrebalancée par :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires, surtout dans les catégories d'avions intermédiaires et de grande taille, contrebalancée en partie par une augmentation des avances sur programmes aéronautiques d'Avions commerciaux dans toutes les catégories d'avions.

Pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2015, les entrées de fonds de 1,5 milliard \$ étaient surtout attribuables à :

- une diminution des stocks de Transport par suite des livraisons, contrebalancée en partie par l'accélération de la cadence de production;
- une baisse des stocks des programmes aéronautiques d'Avions d'affaires;
- une diminution des autres actifs liée principalement à la radiation de frais différés par suite de la restructuration de certaines ententes commerciales avec des clients qui avait été comptabilisée comme un élément spécial;
- une hausse des autres passifs de Transport, liée principalement aux taxes de vente;
- une diminution des autres actifs et passifs financiers nets attribuable principalement à la résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution avec des tiers comptabilisée comme un élément spécial et au règlement d'un swap de taux d'intérêt; et
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons;
- une diminution des avances et des facturations progressives de Transport à la suite des livraisons, contrebalancée en partie par les avances sur des contrats existants et les nouvelles commandes; et
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs de Transport.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2016, les entrées de fonds de 602 millions de dollars s'expliquent surtout par :

- une diminution des stocks d'Avions d'affaires, surtout dans les catégories d'avions intermédiaires et de grande taille et d'avions d'occasion;
- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à de nouvelles commandes et à des contrats existants;
- une augmentation des avances sur programmes aéronautiques d'Avions commerciaux, principalement aux termes du programme d'avions *C Series*;
- une augmentation des provisions attribuable principalement à la provision pour contrats déficitaires – programme d'avions *C Series* comptabilisée comme un élément spécial au deuxième trimestre; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs, essentiellement dans Transport.

⁽¹⁾ Éléments spéciaux présentés dans le RAI1, compte non tenu des charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles. Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux. Se reporter également au tableau Rapprochement du RAI1A avant éléments spéciaux et du RAI1A, par rapport au RAI1 à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires;
- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs liée essentiellement à Avions d'affaires et Transport;
- une variation de l'obligation au titre des prestations de retraite, excluant l'incidence de la réévaluation des régimes de retraite à prestations définies incluse dans les AERG, liée principalement aux cotisations de la société et à la reprise d'une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite, comptabilisée comme un élément spécial au deuxième trimestre, à la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyons pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle; et
- une augmentation des stocks d'Avions commerciaux, attribuable surtout au programme d'avions *C Series*, en raison de l'accélération de la cadence de production et compte tenu de l'incidence de la dépréciation des premières unités en production,⁽¹⁾ contrebalancée en partie par une diminution dans les avions régionaux.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2015, les entrées de fonds de 598 millions de dollars étaient surtout attribuables à :

- une augmentation des provisions, principalement pour Avions commerciaux, y compris une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle ainsi que d'autres provisions comptabilisées dans les éléments spéciaux, et pour Avions d'affaires, y compris l'incidence de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* comptabilisée dans les éléments spéciaux;
- une diminution des autres actifs et passifs financiers nets, attribuable principalement à la résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution avec des tiers, comptabilisée comme un élément spécial, et au règlement d'un swap de taux d'intérêt;
- une baisse des stocks des programmes aéronautiques d'Avions d'affaires;
- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes;
- une hausse du passif lié aux avantages de retraite, liée principalement à Transport;
- une diminution des autres actifs liée principalement à la radiation des frais différés découlant de la restructuration d'ententes commerciales avec des clients, comptabilisée comme un élément spécial; et
- une diminution des stocks de produits finis d'Avions d'affaires, surtout dans les stocks d'avions d'occasion.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons; et
- une augmentation des stocks de Transport à la suite de l'accélération de la cadence de production avant les livraisons.

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

Sources de financement disponibles à court terme

Nous surveillons continuellement notre niveau des liquidités, y compris les sources de financement disponibles à court terme et les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, pour répondre aux besoins prévus, y compris soutenir les initiatives de développement de produits et assurer la souplesse financière. Pour évaluer nos besoins de liquidités, nous tenons compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, du profil des échéances de la dette à long terme, du financement des programmes de développement de produits, de l'importance des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, de la conjoncture économique et de l'accès aux marchés financiers. Nous utilisons des analyses de scénarios pour soumettre nos prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité.

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Solde au début de la période/de l'exercice	3 392 \$	2 344 \$	2 720 \$	2 489 \$
Produit net de la vente de participations minoritaires dans des filiales	(1)	—	2 418	—
Remboursements de dette à long terme	(1 510)	(15)	(1 566)	(831)
Produit net de l'émission de dette à long terme	1 366	—	1 367	2 218
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽¹⁾	496	527	(1 064)	(1 842)
Incidence des fluctuations des taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(153)	(36)	(252)	(104)
Dividendes versés aux participations ne donnant pas le contrôle	(33)	—	(77)	—
Achat d'actions classe B à droits de vote limités détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI	—	—	(43)	(9)
Dividendes versés	(4)	(5)	(17)	(19)
Variation nette des emprunts à court terme	(84)	—	—	—
Produit net de l'émission d'actions	—	—	—	822
Produit de placements dans une structure de financement	—	—	—	150
Variation nette des placements dans des titres DAV	—	—	—	(10)
Autres	(85)	(95)	(102)	(144)
Solde à la fin de la période/de l'exercice	3 384 \$	2 720 \$	3 384 \$	2 720 \$

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

Le 11 février 2016, nous avons conclu la vente à la Caisse, et reçu le produit brut de 1,5 milliard \$, d'une participation sous forme d'actions convertibles dans la société de portefeuille nouvellement créée de Transport, Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (BT Holdco). Les actions détenues par la Caisse sont convertibles en 30 % des actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance. Les fonds provenant de l'investissement ont été distribués à la Société au premier trimestre de 2016 et sont employés aux fins générales de l'entreprise. Les parties ont convenu que Bombardier devrait afficher une situation de trésorerie consolidée à la fin de chaque trimestre d'au moins 1,25 milliard \$. Cette exigence a été respectée à la clôture de chaque trimestre de 2016. Si la situation de trésorerie de Bombardier tombe en deçà de ce seuil, son conseil d'administration constituera un comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants acceptés par la Caisse, à qui il incombera d'élaborer un plan d'action pour améliorer la trésorerie. La mise en œuvre du plan, une fois acceptée par la Caisse, sera supervisée par ce même comité. Voir la rubrique Vente d'une participation minoritaire dans la section Transport pour plus de détails.

Le 30 juin 2016, nous avons obtenu un investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée, la SCACS, à laquelle nous avons transféré les actifs, passifs et obligations du programme d'avions C Series. Les 30 juin 2016 et 1^{er} septembre 2016, nous avons reçu l'investissement en deux tranches de 500 millions \$ chacune. Le produit de l'investissement est affecté entièrement aux flux de trésorerie du programme d'avions C Series. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux pour plus de détails.

Après la fin de l'exercice, nous avons annoncé que le gouvernement du Canada accordera 372 millions \$ CAN (environ 283 millions \$) qui seront versés sur quatre ans sous forme de contributions remboursables, en appui au programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* ainsi qu'au programme d'avions *C Series*. Les fonds seront remboursés sous forme de redevances en fonction des livraisons d'avions, ce qui rehausse notre souplesse financière au moment où nous mettons en œuvre notre plan.

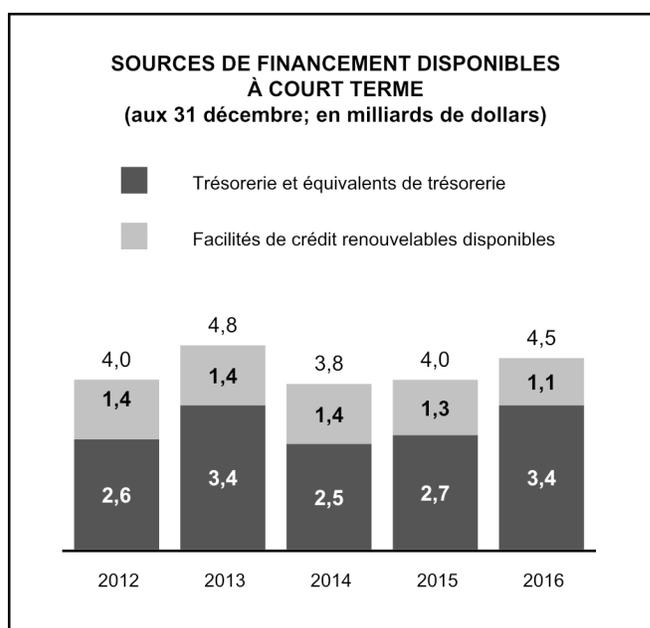
Sources de financement disponibles à court terme

	Aux	
	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	2 720 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	1 093	1 294
Sources de financement disponibles à court terme	4 477 \$	4 014 \$

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

En mars et en avril 2016, nous avons prolongé les dates d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 500 millions € et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$⁽¹⁾ respectivement jusqu'en octobre 2018 et juin 2019. Au deuxième trimestre de 2016, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € de Transport a été accrue, pour passer à 658 millions € (693 millions \$), et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$⁽¹⁾ a été ramenée à 400 millions \$ à la lumière de notre situation de trésorerie. En octobre 2016, nous avons encore prolongé d'un an la date d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 658 millions € (693 millions \$) jusqu'en octobre 2019.

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



Certains totaux ne correspondent pas en raison de l'arrondissement.

Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit ne sont disponibles qu'aux fins de l'émission de lettres de crédit. Comme ces facilités constituent des engagements non capitalisés de la part de banques, la Société les obtient généralement à un meilleur coût que les facilités de crédit qui sont utilisées à des fins d'emprunt. Les lettres de crédit sont généralement émises à l'appui des obligations d'exécution et des avances reçues des clients.

En avril 2016, nous avons prolongé d'une année les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,64 milliards € et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$,⁽¹⁾ respectivement jusqu'en mai 2019 et juin 2019. Également en avril 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾ a été ramené à 400 millions \$. En mai 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,64 milliards € a été ramené à 3,31 milliards € (3,5 milliards \$).

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

Au 31 décembre 2016, le montant confirmé en vertu de la facilité de lettres de crédit du secteur Transport et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$⁽¹⁾ s'établissait à 3,9 milliards \$ (4,6 milliards \$ au 31 décembre 2015). Les lettres de crédit émises en vertu de ces facilités totalisaient 3,4 milliards \$ au 31 décembre 2016 (3,4 milliards \$ au 31 décembre 2015).

En plus des lettres de crédit en cours susmentionnées, des lettres de crédit totalisant 1,9 milliard \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales et des lettres de crédit de 206 millions \$ en vertu de la facilité de GCB au 31 décembre 2016 (respectivement 1,7 milliard \$ et 173 millions \$ au 31 décembre 2015).

Nous utilisons aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 2,9 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2016 (2,6 milliards \$ au 31 décembre 2015).

Voir la Note 31 – Facilités de crédit, des états financiers consolidés, pour de plus amples renseignements.

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

Clauses financières restrictives

Aux termes de la facilité de lettres de crédit du secteur Transport et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$⁽¹⁾ et de nos deux facilités de crédit renouvelables non garanties disponibles aux fins d'emprunt, nous devons respecter diverses clauses restrictives financières tous les trimestres.

La facilité de lettres de crédit de 400 millions \$⁽¹⁾ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$ comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute, un seuil minimum du RAIIA et un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure le secteur Transport.

La facilité de lettres de crédit du secteur Transport de 3,31 milliards € (3,5 milliards \$) et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € (693 millions \$) exigent un seuil minimum de liquidités de 600 millions € (632 millions \$) à la fin de chaque trimestre, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données distinctes du secteur Transport.

Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport. Le niveau minimum de liquidités tel qu'il est défini ne comprend pas uniquement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé. Toute violation de ces ententes ou l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait à nos banques d'exiger la défaisance ou la couverture en espèces immédiate de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus.

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit ont toutes été respectées chaque trimestre de 2016 et de 2015.

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

Facilités de cession-bail au bilan

Avions d'affaires conclut des facilités de cession-bail avec des tiers, en vertu desquelles il peut vendre certains avions d'affaires d'occasion et les relouer pour une période d'au plus 24 mois. Nous avons le droit de racheter ces avions au cours de la période de location à des prix prédéterminés. Au 31 décembre 2016, nous avons conclu avec des tiers des facilités de cession-bail en vertu desquelles un montant total de 25 millions \$ était en cours (133 millions \$ au 31 décembre 2015).

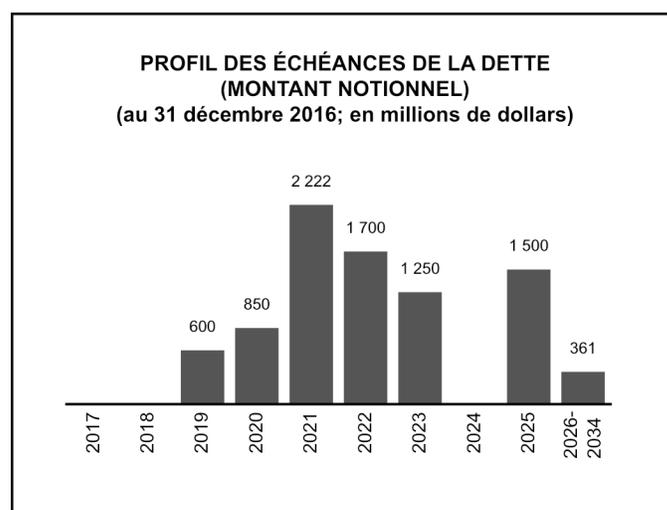
Besoins futurs de liquidités

Nos secteurs aéronautiques ont besoin de capitaux pour développer des produits à l'avant-garde de l'industrie et pour tirer parti des occasions stratégiques afin d'accroître leur compétitivité et de mettre en œuvre des stratégies de croissance. Nous tirons avantage des conditions favorables des marchés financiers lorsqu'elles se concrétisent pour prolonger l'échéance de la dette, réduire le coût du financement et accroître la diversité des sources de financement.

Nous gérons de façon continue nos passifs en prenant en compte les flux de trésorerie disponibles prévus,⁽¹⁾ les remboursements de la dette et d'autres décaissements importants devant survenir dans le futur. Nous avons un plan de financement visant à nous doter d'un profil financier souple et robuste par lequel nous avons accès aux marchés financiers, selon la conjoncture des marchés, pour mobiliser des capitaux propres et des capitaux d'emprunt à long terme.

Conformément à ce plan de financement, nous avons émis, en décembre 2016, des billets de premier rang non garantis de 1,4 milliard \$, portant intérêt à un taux nominal de 8,75 % et échéant le 1^{er} décembre 2021. Le produit tiré des billets de premier rang a été affecté au rachat anticipé optionnel de billets de premier rang d'un montant en capital de 750 millions \$, portant intérêt à un taux de 5,50 % et échéant en septembre 2018 et des billets de premier rang d'un montant en capital de 650 millions \$ portant intérêt à un taux de 7,50 % et échéant en mars 2018. L'échéance moyenne pondérée de la dette à long terme était de 5,8 ans au 31 décembre 2016. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2019.

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



Calendrier prévu des besoins futurs de liquidités

	Au 31 décembre 2016				
	Total	Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	Par la suite
Dette à long terme ⁽¹⁾	8 596 \$	31 \$	623 \$	3 113 \$	4 829 \$
Paiements d'intérêt	3 618	590	1 162	991	875
Obligations au titre des contrats de location simple	979	143	224	137	475
Obligations d'achat ⁽²⁾	12 446	4 120	7 004	1 276	46
Fournisseurs et autres créiteurs	3 239	3 176	17	1	45
Autres passifs financiers	1 404	107	218	275	804
Passifs financiers dérivés	457	426	30	—	1
	30 739 \$	8 593 \$	9 278 \$	5 793 \$	7 075 \$

⁽¹⁾ Inclut les remboursements de capital seulement.

⁽²⁾ Les obligations d'achat découlent d'ententes contractuelles exécutoires pour l'achat de biens ou de services dans le cours normal des affaires qui précisent toutes les modalités importantes, y compris les quantités fixes ou minimums devant être achetées; les modalités de prix fixe, minimum, variable ou indexé; et le moment approprié de l'opération. Ces ententes sont généralement résiliables moyennant une pénalité importante. Ces obligations d'achat sont généralement appariées aux revenus dans le cours normal des affaires.

Le tableau précédent présente le calendrier prévu des obligations contractuelles en matière de liquidités. D'autres paiements conditionnels aux événements futurs, comme les paiements au titre des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle liées à la vente d'avions et des garanties de produits, n'ont pas été inclus dans le tableau précédent en raison de l'incertitude du montant et du calendrier de paiements découlant de leur nature conditionnelle. En outre, les cotisations requises en trésorerie aux régimes de retraite n'ont pas été reflétées dans le tableau précédent, puisque les cotisations en trésorerie dépendent des évaluations actuarielles périodiques

aux fins de capitalisation. Pour 2017, les cotisations aux régimes de retraite sont estimées à environ 350 millions \$ (se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails). Les montants présentés dans le tableau représentent les paiements non actualisés et ne tiennent pas compte des instruments de couverture connexes, le cas échéant.

Nos sources de financement disponibles à court terme de 4,5 milliards \$ nous procurent des liquidités suffisantes pour mettre en œuvre notre plan. Nous sommes d'avis que ces sources de financement nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible.

Solvabilité

Nous évaluons et gérons la solvabilité en utilisant les indicateurs globaux définis à la rubrique Structure du capital. Nous surveillons continuellement notre structure du capital pour nous assurer que nous avons des liquidités suffisantes pour financer nos programmes de développement de produits. Notre objectif est d'améliorer nos indicateurs globaux et nos cotes de crédit. Nous visons également à améliorer nos indicateurs d'endettement en désendettant graduellement le bilan par des remboursements de dette à long terme stratégiques, dans le cadre de notre gestion active des liquidités consolidées, du coût du capital moyen pondéré et du profil des échéances.

Cotes de crédit

	Cote de premier ordre	Cote de Bombardier Inc.	
		15 février 2017	31 décembre 2015
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	B	B
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	B2	B2
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	B-	B

À long terme, nous croyons que nous serons bien placés pour améliorer nos cotes de crédit au fur et à mesure que nous progresserons vers l'atteinte de nos objectifs de rentabilité et que le niveau de nos investissements en développement de produits reviendra à la normale.

STRUCTURE DU CAPITAL

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

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

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

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

Ratio de couverture des intérêts

	Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015
RAIJ ajusté ⁽¹⁾	498 \$	777 \$
Intérêts ajustés ⁽¹⁾	618 \$	503 \$
Ratio du RAIJ ajusté sur les intérêts ajustés	0,8	1,5

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

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

- la baisse du RAII ajusté, en raison surtout de la diminution du RAIIA avant éléments spéciaux découlant de l'accélération du programme d'avions *C Series* et de la diminution des intérêts reçus imputable à la tranche d'intérêts liée au règlement d'un swap de taux d'intérêt comptabilisé au quatrième trimestre de 2015; et
- l'augmentation des intérêts ajustés attribuable à la hausse des intérêts versés, découlant principalement des billets de premier rang non garantis émis en mars 2015, et aux taux plus élevés à la suite du règlement d'un swap de taux d'intérêt en 2015.

Ratio du levier financier

	Aux 31 décembre et pour les exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015
Dette ajustée ⁽¹⁾	9 184 \$	9 289 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	943 \$	1 278 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	9,7	7,3

Bien que la dette ajustée soit demeurée stable, la détérioration du ratio du levier financier est attribuable à la baisse du RAIIA ajusté, en raison principalement de la diminution du RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾ du fait de l'accélération du programme d'avions *C Series* et de la baisse des intérêts reçus imputable à la tranche d'intérêts liée au règlement d'un swap de taux d'intérêt comptabilisé au quatrième trimestre de 2015.

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

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,5 milliards \$ au 31 décembre 2016 (1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. Se reporter à la rubrique Avantages de retraite pour plus de détails.

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

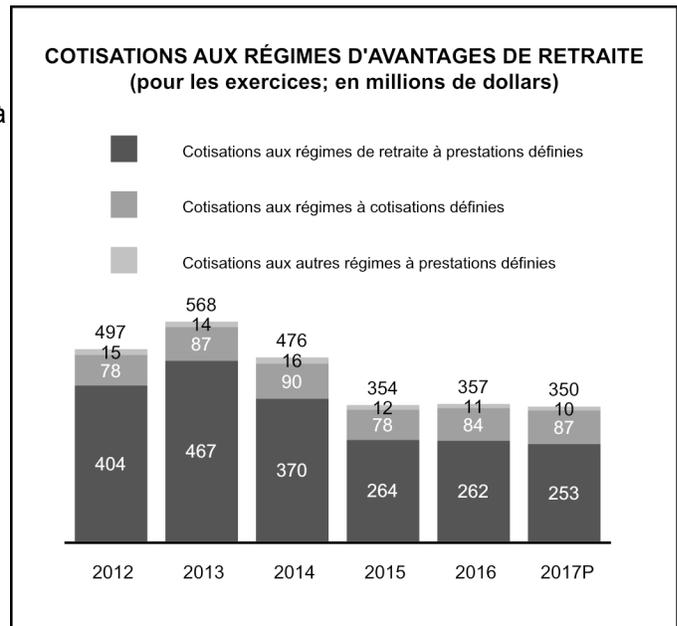
AVANTAGES DE RETRAITE

Survol des régimes d'avantages de retraite

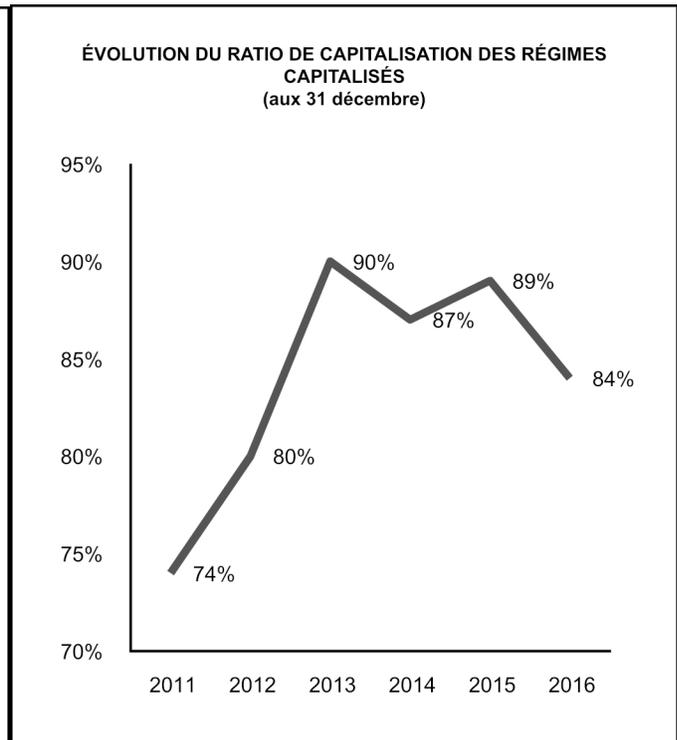
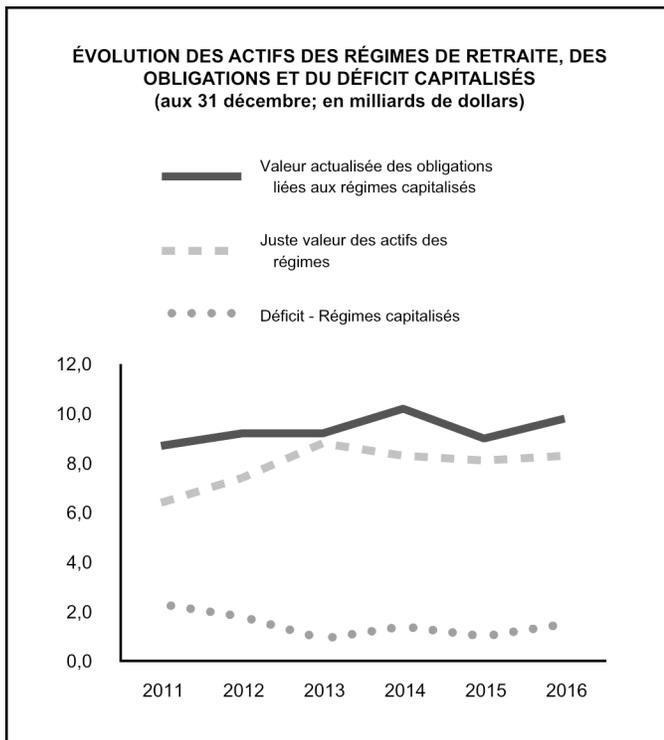
Bombardier offre plusieurs régimes d'avantages de retraite au Canada et à l'étranger qui comprennent des régimes de retraite capitalisés et non capitalisés, ainsi que d'autres avantages au titre des régimes de retraite à prestations définies non capitalisés. Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales. Il y aura donc toujours un déficit pour les régimes non capitalisés.

Les régimes de retraite sont soit des régimes à prestations définies, soit des régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies précisent le montant des prestations qu'un employé recevra à la retraite, tandis que les régimes à cotisations définies précisent le mode d'établissement des cotisations. Par conséquent, les régimes à cotisations définies n'affichent aucun déficit ni aucun excédent. Les régimes hybrides sont une combinaison de régimes à prestations définies et de régimes à cotisations définies.

Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies sont demeurées stables à 262 millions \$ en 2016, par rapport à 264 millions \$ pour l'exercice précédent, et devraient se maintenir à un niveau similaire en 2017.

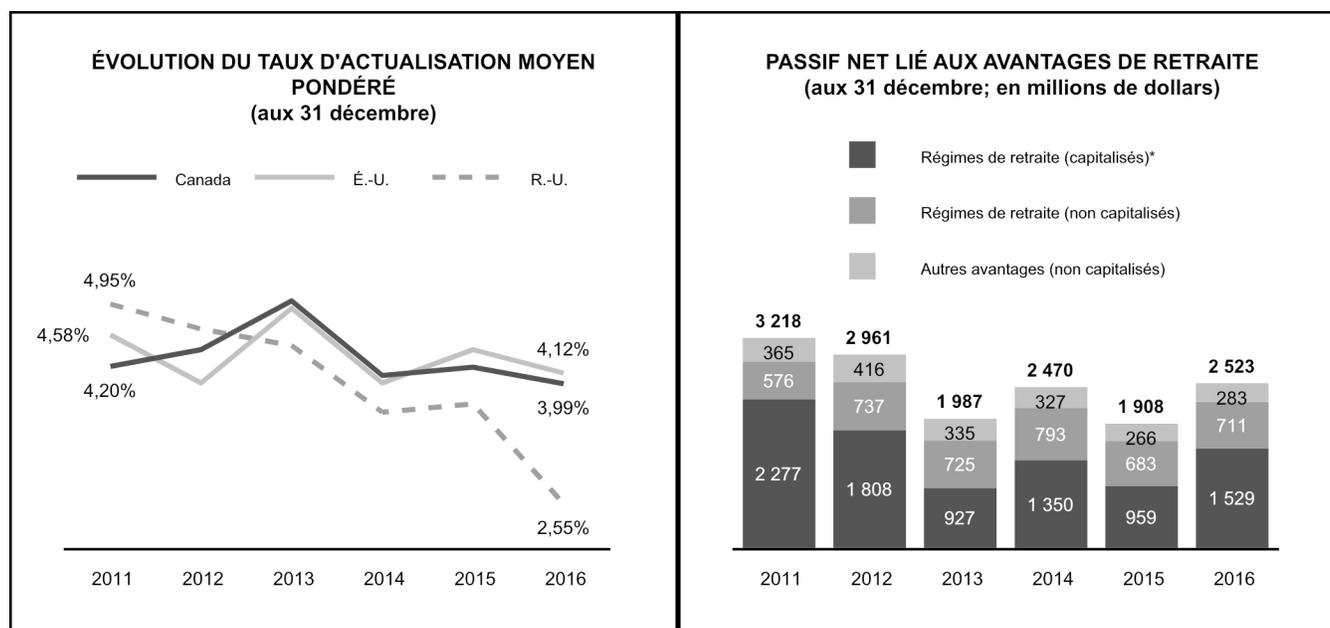


P : Préviation



Passif net lié aux avantages de retraite

La diminution des taux d'actualisation est la principale raison de l'augmentation de 615 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite, qui est passé de 1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015 à 2,5 milliards \$ au 31 décembre 2016.



* Comprennent le passif découlant de l'exigence de financement minimal et l'incidence du test de plafonnement de l'actif, le cas échéant.

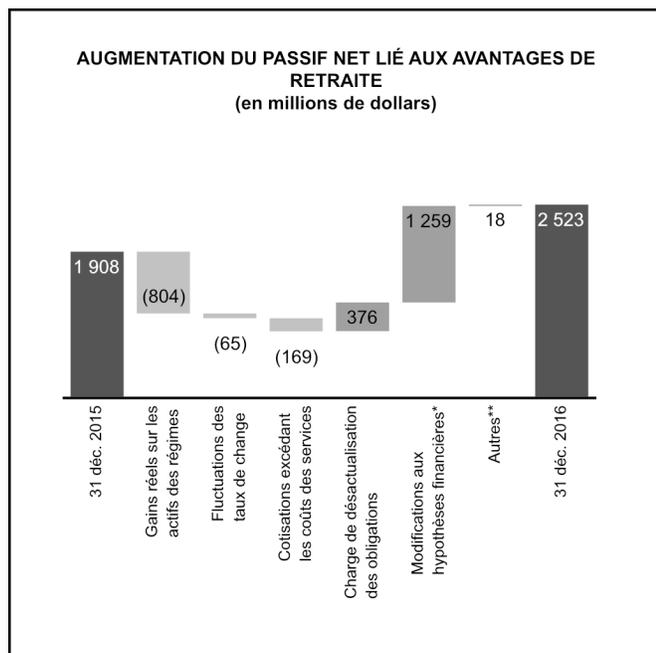
Variation du passif net lié aux avantages de retraite

Solde au 31 décembre 2015	1 908 \$ ⁽¹⁾
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	1 259
Autres gains actuariels nets sur les obligations au titre des prestations définies	(1)
Coûts des services	104
Fluctuations des taux de change	(65)
Cotisations de la Société	(273)
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(494)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	66
Autres	19
Solde au 31 décembre 2016	2 523 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend l'actif lié aux avantages de retraite de 124 millions \$ au 31 décembre 2016 (251 millions \$ au 31 décembre 2015) inclus dans les autres actifs.

La valeur des actifs des régimes est grandement tributaire du rendement de l'actif des caisses de retraite et du niveau des cotisations. Le rendement des marchés des capitaux est un facteur clé dans la détermination du rendement de l'actif des caisses de retraite, puisque les actifs des régimes sont composés surtout de titres de participation cotés en Bourse et de titres à revenu fixe. Les IFRS exigent que l'excédent (le déficit) du rendement réel des actifs des régimes en regard du rendement estimé soit comptabilisé à titre d'écart actuariel dans les AERG. Le rendement estimé des actifs des régimes doit être calculé au moyen du taux d'actualisation qui est utilisé pour évaluer les passifs nets liés aux avantages de retraite, qui est déterminé d'après les taux de rendement des obligations de sociétés de grande qualité. En 2016, le rendement réel sur les actifs des régimes (804 millions \$) était supérieur au rendement prévu, ce qui a donné lieu à la comptabilisation d'un gain actuariel de 494 millions \$.

Les cotisations aux régimes de retraite à prestations définies sont estimées à 263 millions \$ pour 2017. Le niveau futur des cotisations subira l'incidence de l'évolution des taux d'intérêt du marché et du rendement réel des actifs du régime.



Au Canada et aux É.-U., depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent aux régimes à cotisations définies (ils ne peuvent plus participer aux régimes à prestations définies ou aux régimes hybrides). Au R.-U., huit des neuf régimes à prestations définies n'acceptent plus de nouveaux participants. Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime original. Par suite de ces modifications, les cotisations aux régimes à cotisations définies ont augmenté au cours de ces dernières années. En 2016, les cotisations aux régimes de retraite à cotisations définies ont totalisé 84 millions \$. Ces cotisations sont estimées à 87 millions \$ pour 2017.

* Comprend principalement les fluctuations des taux d'actualisation.

** Comprend principalement les variations des autres hypothèses actuarielles, les changements dans les écarts entre résultats et prévisions et l'incidence du plafonnement de la valeur de l'actif.

Politiques d'investissement

Les politiques d'investissement sont élaborées dans le but d'obtenir un rendement des investissements à long terme qui, combiné avec les cotisations, permettra aux régimes de disposer d'un actif suffisant pour pouvoir verser les prestations promises tout en maintenant un niveau de risque acceptable compte tenu de la tolérance au risque des parties prenantes des régimes. Pour plus d'information, voir la section ci-après sur les initiatives de gestion des risques.

La répartition cible de l'actif est déterminée en fonction de la conjoncture et des conditions de marché prévues, du profil d'échéance des passifs des régimes, du niveau de capitalisation des régimes respectifs et de la tolérance au risque des parties prenantes des régimes.

La stratégie d'investissement des régimes consiste à investir majoritairement dans des titres à revenu fixe et des titres de capitaux propres et, dans une moindre mesure, dans des titres à rendement réel (y compris les titres liés aux actifs d'infrastructure et immobiliers mondiaux).

Au 31 décembre 2016, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 52 %, 54 % et 51 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.;
- 38 %, 31 % et 44 % en titres de capitaux propres, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.; et
- 10 %, 15 % et 5 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada, du R.-U. et des É.-U.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et/ou de contrats à terme sur des obligations à long terme) ont été mis en place en novembre 2016 pour un petit régime et seront mis en oeuvre pour d'autres régimes lorsque le marché sera favorable et que les éléments déclencheurs des régimes surviendront. Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies d'atténuation dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt seront établis au fil de l'amélioration continue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché. Le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc. surveille les déclencheurs d'atténuation des risques au quotidien pour assurer la mise en oeuvre rapide et efficace de ces stratégies. La Société effectue périodiquement, en collaboration avec les administrateurs, des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

Initiatives de gestion des risques

Nos régimes de retraite sont exposés à divers risques, y compris le risque lié aux titres de capitaux propres, le risque de taux d'intérêt, le risque d'inflation, le risque de change, le risque de liquidité et le risque de longévité. Plusieurs stratégies et politiques de gestion des risques ont été mises en place pour atténuer l'incidence que ces risques pourraient avoir sur le niveau de capitalisation des régimes à prestations définies et sur le niveau futur des cotisations. Une description des principaux risques et des mesures d'atténuation adoptées pour les contrôler est présentée ci-après.

Risque lié aux titres de capitaux propres

Le risque lié aux titres de capitaux propres est lié aux fluctuations du cours des titres de capitaux propres. Nous gérons ce risque au moyen de la diversification des portefeuilles par région, par secteur et par stratégie d'investissement.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt découle de la variation de la juste valeur des actifs et des passifs des régimes attribuable aux fluctuations des taux d'intérêt. Ce risque est géré en réduisant l'asymétrie entre la durée des actifs des régimes et celle des obligations au titre des avantages de retraite. La Société y parvient en ayant une tranche du portefeuille investie dans des titres à revenu fixe à long terme et des portefeuilles de superposition des couvertures de taux d'intérêt.

Risque d'inflation

Le risque d'inflation est le risque que les prestations indexées en fonction de l'inflation augmentent considérablement par suite des variations des taux d'inflation. Pour gérer ce risque, l'indexation des prestations a été plafonnée pour certains régimes et une partie des actifs des régimes a été investie dans des titres à revenu fixe à rendement réel et des titres à rendement réel.

Risque de change

L'exposition au risque de change découle des fluctuations de la juste valeur des actifs des régimes libellés dans une devise autre que la devise dans laquelle les passifs des régimes sont libellés. Le risque de change est géré au moyen de stratégies de couverture de change conformément aux politiques d'investissement des régimes.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est lié aux actifs détenus qui ne peuvent être facilement convertis en liquidités, aux fins du versement des prestations ou du rééquilibrage des portefeuilles. Le risque de liquidité est géré en investissant dans des obligations du Trésor, des obligations d'État et dans des contrats à terme standardisés sur des titres de capitaux propres et en ne détenant aucun investissement dans des placements privés ou des fonds de couverture.

Risque de longévité

Le risque de longévité est le risque que les prestations soient versées plus longtemps que prévu en raison de l'augmentation de l'espérance de vie. Ce risque est atténué en ayant recours aux tables de mortalité et d'amélioration de la mortalité les plus récentes pour établir le niveau des cotisations.

Coût des avantages de retraite

Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyons pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 139 millions \$ a été reprise et comptabilisée comme un élément spécial. Le coût des avantages de retraite a diminué en 2016, pour s'établir à 171 millions \$, surtout en raison de cette reprise.

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices :

	2016			2015		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Régimes à prestations définies	154 \$	17 \$	171 \$	381 \$	19 \$	400 \$
Régimes à cotisations définies	84	—	84	78	—	78
Total des coûts au titre des avantages de retraite	238 \$	17 \$	255 \$	459 \$	19 \$	478 \$
Se rapportant aux						
Régimes à prestations définies capitalisés	114 \$	s. o.	114 \$	340 \$	s. o.	340 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	40 \$	17 \$	57 \$	41 \$	19 \$	60 \$
Régimes à cotisations définies	84 \$	s. o.	84 \$	78 \$	s. o.	78 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAIL ou coûts capitalisés	183 \$	6 \$	189 \$	399 \$	7 \$	406 \$
Charges de financement	55 \$	11 \$	66 \$	60 \$	12 \$	72 \$

s. o. : sans objet

Le coût des avantages de retraite liés aux régimes à prestations définies pour l'exercice 2017 est estimé à 356 millions \$, dont un montant de 279 millions \$ a trait à la charge RAIL et aux coûts capitalisés et un montant de 77 millions \$ est lié aux charges nettes de financement.

Analyse de sensibilité

Le passif net au titre des avantages de retraite dépend grandement des hypothèses relatives aux taux d'actualisation, aux taux d'inflation prévus, aux taux de croissance prévus des salaires, à l'espérance de vie et au rendement réel des actifs des régimes. Les taux d'actualisation représentent le taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité à la fin de la période de présentation de l'information, conformes à la devise et à la durée estimée des obligations au titre des avantages de retraite. Par conséquent, les taux d'actualisation varient selon la conjoncture du marché.

Une augmentation de 0,25 point de pourcentage d'une des hypothèses actuarielles moyennes pondérées qui suivent aurait l'incidence suivante, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées :

Augmentation (diminution)	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2017	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2016
	<i>(Prévisionnel)</i>	
Taux d'actualisation	(28) \$	(479) \$
Taux d'inflation	5 \$	120 \$
Taux de croissance des salaires	8 \$	85 \$

Une augmentation d'un an de l'espérance de vie de tous les participants aux régimes à prestations définies aurait l'incidence suivante dans les régimes de ces principaux pays :

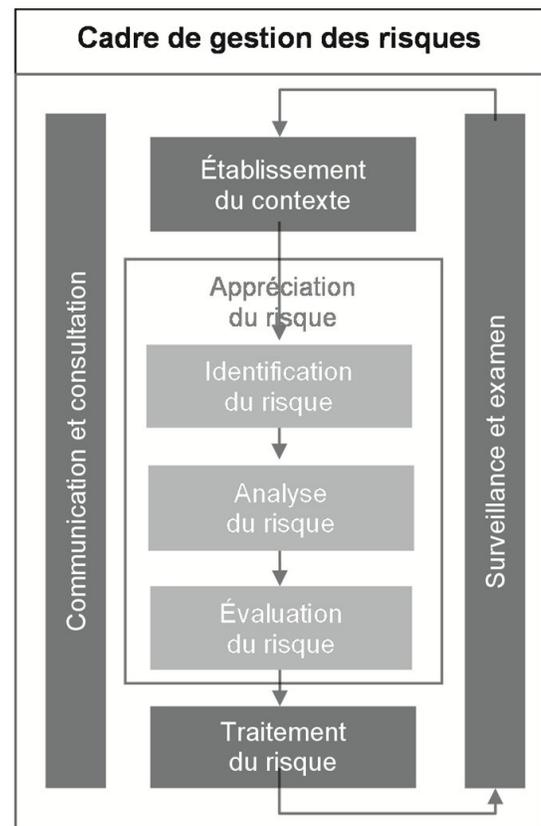
Augmentation	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2017 <i>(Prévisionnel)</i>	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2016
Canada	7 \$	107 \$
R.-U.	4 \$	100 \$
É.-U.	2 \$	31 \$

Pour plus de détails sur les hypothèses utilisées, se reporter à la Note 22 – Avantages de retraite, des états financiers consolidés.

GESTION DES RISQUES

La gestion active des risques a été l'une de nos priorités pendant nombre d'années et constitue une composante importante de notre cadre de la stratégie d'entreprise. Pour réaliser nos objectifs de gestion des risques, nous avons intégré des activités de gestion des risques dans les responsabilités opérationnelles de la direction. Ces activités font donc partie intégrante de la structure globale de gouvernance, de planification, de prise de décisions, de responsabilité et de la structure globale organisationnelle.

Pour chaque risque ou catégorie de risques, le processus de gestion du risque comporte des activités qui sont exécutées en un cycle continu. L'appréciation du risque, y compris l'identification, l'analyse et l'évaluation du risque, assure que chaque risque est analysé pour identifier les conséquences et la probabilité du risque et la suffisance des contrôles existants. Chaque secteur isolable est responsable de la mise en place des structures, des processus et des outils appropriés pour permettre l'identification adéquate des risques. Une fois les risques identifiés, analysés, gérés et évalués, l'atténuation des risques permet de déterminer les mesures que la direction doit prendre. Chaque secteur isolable a mis en œuvre des processus de gestion des risques qui font partie intégrante de la gouvernance ainsi que des activités visant à atteindre les objectifs de notre Politique corporative de gestion du risque.



Source : Norme 3100:2009 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO).

De plus, chaque année, l'équipe du service d'audit d'entreprise et d'évaluation des risques (« SAEER ») évalue nos principaux risques. La haute direction examine cette évaluation des risques et met au point des plans d'action pour traiter les risques identifiés. Le conseil d'administration est ultimement responsable de passer en revue l'ensemble des risques auxquels est exposée la Société. Le conseil d'administration s'acquitte de cette responsabilité par l'entremise du comité des finances et de gestion des risques, constitué de cinq administrateurs indépendants, qui examine les risques d'entreprise importants et les mesures que prend la direction pour surveiller, contrôler et gérer ces risques, y compris la suffisance des politiques, des procédures et des contrôles conçus par la direction pour évaluer et gérer ces risques. Pour compléter la revue annuelle du SAEER, chaque secteur isolable met en œuvre, en collaboration avec le SAEER, un processus d'examen annuel de ses risques qui permet d'élaborer des cartes de sensibilité normalisées.

Le développement de produits constitue un axe principal d'intérêt, car s'y trouvent nos occasions les plus prometteuses de créer de la valeur, mais aussi nos risques les plus importants. Reconnaissant le caractère à long terme des activités de développement de produits et l'importance des ressources humaines et financières requises, nous suivons un processus par étape rigoureux en matière de développement de produits pour nous assurer de l'identification précoce et de l'atténuation efficace des risques éventuels. Au cœur de ce processus se trouve le Système d'ingénierie de Bombardier, qui est appliqué par tous les programmes tout au long du cycle de développement de produits. Ce processus est constamment perfectionné pour y intégrer les leçons tirées de nos propres programmes et de l'industrie. Des jalons précis doivent être atteints avant qu'un produit puisse passer à l'étape suivante du développement. Des examens de passage sont effectués à chaque étape par des membres de divers paliers de gestion et des experts réputés en vue de démontrer la faisabilité technique, l'acceptation par les clients et le rendement financier.

Le développement de produits aéronautiques relève des responsabilités du vice-président, Développement des produits, et ingénieur en chef, qui a lancé une démarche de transformation complète de la gestion de produits, à laquelle participent toutes les parties prenantes en développement et en gestion de produits. Nous appliquons sans cesse ce que nous apprenons d'un programme sur les autres, en partageant les idées et en apprenant dans nos différents comités fonctionnels et grâce à des évaluations régulières entre pairs, en rassemblant l'expertise de toutes les plateformes pour favoriser l'harmonisation et les approches communes, établir les meilleures pratiques et tirer parti des connaissances et de l'expérience de notre personnel. Cette évaluation confirme la disponibilité des ressources humaines et financières, la préparation à l'entrée en fabrication et en service des nouvelles technologies et la solidité globale de l'analyse de rentabilité.

Nous avons aussi conçu des contrôles et des procédures de communication de l'information pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à la Société est communiquée de manière appropriée et que l'information devant être présentée dans les documents de dépôt public est enregistrée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par les lois sur les valeurs mobilières. Se reporter à la rubrique Contrôles et procédures de la section Autres pour plus de détails.

Principales expositions aux risques de financement et de marché et stratégies connexes d'atténuation des risques

Nos activités sont exposées à divers risques de financement et risques de marché. Nos principales expositions à ces risques ainsi que les stratégies mises en place pour atténuer ces risques sont décrites ci-après. Les risques de marché liés aux régimes de retraite sont analysés à la rubrique Avantages de retraite.

Exposition au risque de change

Nos principales expositions au risque de change sont gérées conformément à la politique de gestion du risque de change, dans le but d'atténuer l'incidence des fluctuations des taux de change. Cette politique exige que la direction de chaque secteur isolable identifie toute exposition au risque de change réelle ou possible découlant de ses activités. Cette information est communiquée à la fonction de trésorerie centralisée du siège social, qui est chargée d'exécuter les opérations de couverture conformément aux exigences de la politique. De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs libellés dans la même monnaie.

Gestion du change

Responsable	Risques couverts	Politique de couverture ⁽¹⁾	Stratégies d'atténuation des risques
Secteurs aéronautiques isolables	Sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les sorties de fonds, principalement en dollars canadiens et en livres sterling.	Couverture de 85 % des risques identifiés pour les trois premiers mois, de 75 % pour les 15 mois suivants et d'au plus 50 % pour les six mois suivants.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens et des livres sterling.
Transport	Entrées et sorties de fonds prévues libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les entrées ou les sorties de fonds.	Couverture de 100 % des risques identifiés au moment de la prise de commandes.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre ou acheter des dollars canadiens, des euros, des dollars américains, des francs suisses, des couronnes suédoises et d'autres devises d'Europe de l'Ouest.
Siège social	Sorties de fonds prévues autres que les intérêts, libellées dans une devise autre que la monnaie fonctionnelle de l'entité qui enregistre les flux de trésorerie, principalement en dollars canadiens.	Couverture de 85 % des risques identifiés pour les 18 premiers mois et d'au plus 75 % pour les six mois suivants.	Utilisation de contrats de change à terme, surtout pour vendre des dollars américains et acheter des dollars canadiens.
	Décassements d'intérêts libellés en devises autres que le dollar américain, c.-à-d. l'euro et le dollar canadien.	Couverture de 100 % des risques identifiés, sauf si l'exposition au risque est reconnue comme une couverture économique d'un risque découlant de la conversion en dollars américains des états financiers libellés en monnaie étrangère.	Utilisation de contrats de change à terme surtout pour vendre des dollars américains et acheter des euros et des dollars canadiens.
	Risque lié au bilan, y compris la dette à long terme et les placements nets dans des établissements étrangers qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.	Couverture de 100 % des risques identifiés ayant une incidence sur le résultat net de la Société.	Techniques de gestion des actifs et des passifs. Désignation de dettes à long terme à titre de couvertures des placements nets de la Société dans des établissements à l'étranger qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain.

⁽¹⁾ Des écarts à la politique sont permis sous réserve d'autorisation préalable et de limites maximales de risque préétablies.

Secteurs aéronautiques isolables

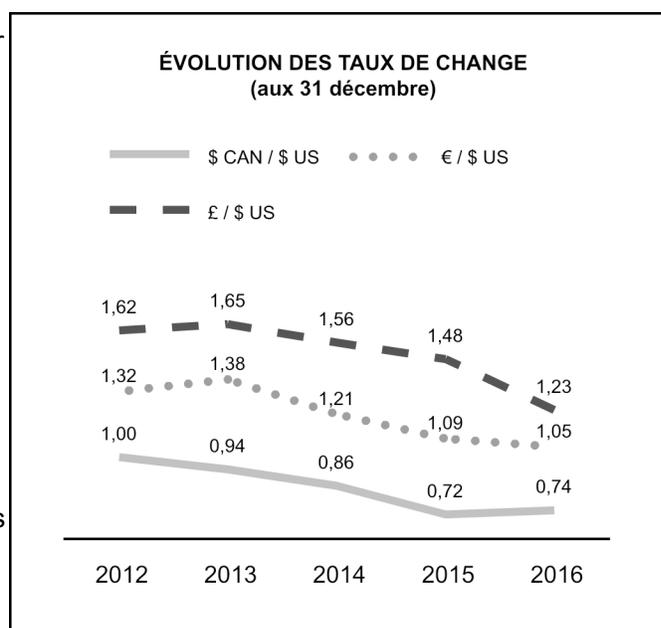
La partie couverte des coûts importants des secteurs aéronautiques isolables libellés en monnaie étrangère pour les exercices se terminant les 31 décembre 2017 et 2018 était comme suit au 31 décembre 2016 :

Pour les exercices	Dollars canadiens		Livres sterling	
	2017	2018	2017	2018
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère d'Avions d'affaires	1 368 \$	1 407 \$	—	—
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère d'Avions commerciaux	748 \$	823 \$	—	—
Coûts prévus libellés en monnaie étrangère d'Aérostructures et Services d'ingénierie	234 \$	249 \$	304 £	307 £
Partie couverte des coûts prévus libellés en monnaie étrangère	81 %	42 %	85 %	41 %
Taux de couverture moyens pondérés – devise / \$ US	0,7745	0,7642	1,5078	1,3084

Analyse de sensibilité

Une variation de un cent américain de la valeur du dollar canadien par rapport au dollar américain aurait une incidence sur les coûts prévus d'Avions d'affaires, d'Avions commerciaux et d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2017 d'environ respectivement 14 millions \$, 7 millions \$ et 2 millions \$, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de respectivement 3 millions \$, 1 million \$ et moins de 1 million \$ compte tenu de ces contrats).

Une variation de un cent américain de la valeur de la livre sterling par rapport au dollar américain aurait une incidence d'environ 3 millions \$ sur les coûts prévus d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2017, compte non tenu des contrats de change à terme (incidence de moins de 1 million \$, compte tenu de ces contrats).



Transport et siège social

L'exposition de Transport au risque de change découlant des contrats à long terme s'échelonne sur plusieurs années. Ce risque est habituellement couvert dans son intégralité au moment où de nouvelles commandes sont reçues, contrat par contrat, pour une période qui est souvent plus courte que la durée pendant laquelle Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Lorsque ces couvertures viennent à échéance, Transport conclut de nouvelles couvertures dans le cadre d'une stratégie de reconduction pour des périodes ne dépassant pas la durée pendant laquelle Transport court un risque lié aux flux de trésorerie. Par conséquent, les résultats opérationnels de Transport ne sont pas exposés de façon importante aux gains et pertes sur les opérations en devises, mais demeurent exposés aux risques liés à la conversion et, de façon temporaire, aux flux de trésorerie. Cependant, sur une base cumulative, les sorties ou les entrées de fonds au moment de la reconduction de ces couvertures sont contrebalancées par les entrées ou les sorties de fonds en sens inverse lorsque le risque lié aux flux de trésorerie se concrétise.

Les risques liés aux flux de trésorerie identifiés à notre siège social ne sont pas importants et découlent principalement des charges libellées en dollars canadiens. L'exposition aux risques liés au bilan du siège social découle principalement des placements dans des établissements étrangers et de la dette à long terme. Malgré nos stratégies d'atténuation des risques, l'incidence des fluctuations des taux de change sur les capitaux propres peut être considérable, étant donné l'importance de nos placements dans des établissements étrangers qui ont une monnaie fonctionnelle autre que le dollar américain, principalement l'euro.

Analyse de sensibilité

Pour les placements dans des établissements à l'étranger sensibles aux fluctuations des taux de change, une fluctuation de 1 % de la valeur des devises pertinentes au 31 décembre 2016 aurait une incidence sur les capitaux propres, avant impôts sur le résultat, de 11 millions \$.

Exposition au risque de crédit

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé de nos activités de gestion du risque. Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente.

Gestion du risque de crédit

Responsable	Principaux risques	Mesures d'atténuation des risques mises de l'avant par la direction
Siège social	Dans le cadre des activités normales de trésorerie, nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et de nos instruments de placement.	Le risque de crédit découlant des activités de trésorerie est géré par le groupe de trésorerie centralisée conformément à la politique de gestion du risque de change et à la politique de gestion des investissements. L'objectif visé par ces politiques est de réduire au minimum l'exposition au risque de crédit découlant des activités de trésorerie en assurant que nous ne traitons qu'avec des institutions financières et des fonds du marché monétaire de premier ordre, en fonction de limites préétablies de risque de contrepartie consolidé pour chaque institution financière et chaque fonds.
Tous les secteurs isolables	Nous sommes exposés au risque de crédit lié aux créances clients découlant des activités commerciales normales et des activités de prêt qui ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location accordés à la clientèle relativement à la vente d'avions commerciaux.	Les risques de crédit découlant des activités commerciales normales et des activités de prêt sont gérés et contrôlés par chaque secteur isolable, conformément à la politique du siège social. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de notre propre expérience auprès de nos clients. Le risque de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients. Ces cotes de crédit et limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions selon lesquelles du crédit ou du financement sont attribués à des clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que le risque de crédit découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.
Avions commerciaux	Dans le cadre de la vente de certains produits, principalement des avions commerciaux, nous fournissons des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales.	Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. Dans le cas d'un défaut de paiement, nous procédons habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. Le risque relatif aux garanties de crédit est en partie atténué par l'avantage net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles pour réduire le risque auquel nous sommes exposés en vertu de ces garanties. De plus, des passifs incitatifs à la location seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients.

Exposition au risque de liquidité

La gestion de l'exposition au risque de liquidité exige une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de l'établissement de prévisions détaillées de nos flux de trésorerie et de la situation financière, ainsi que de plans opérationnels et stratégiques à long terme. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique, de la conjoncture économique, des besoins saisonniers, du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. Nous participons en outre à certaines initiatives de financement du fonds de roulement comme la vente de créances, les transactions de cession-bail d'avions et la négociation de délais de règlement auprès de certains fournisseurs. Nous surveillons constamment les occasions de financement pour optimiser notre structure du capital et préserver une souplesse financière adéquate.

Exposition au risque de taux d'intérêt

Nos flux de trésorerie futurs sont exposés au risque de fluctuations des taux d'intérêt, surtout en raison des actifs et des passifs indexés sur des taux variables, y compris la dette à long terme à taux d'intérêt fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le LIBOR, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. La fonction de trésorerie centralisée du siège social gère ces risques dans le cadre de la politique de gestion globale des risques.

Nous sommes également exposés à des gains et à des pertes sur certains actifs et passifs, en raison des variations de taux d'intérêt, principalement sur les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et sur les garanties de crédit et les garanties de valeur résiduelle. Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur comprennent certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les incitatifs à la location et les instruments financiers dérivés.

Analyse de sensibilité

Une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt qui aurait une incidence sur l'évaluation des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur et des garanties de crédit et de valeur résiduelle, à l'exception du passif net lié aux avantages de retraite, aurait eu une incidence négative de 10 millions \$ sur le RAI pour l'exercice 2016.

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

Mesures financières non conformes aux PCGR

RAIIA ajusté	RAII ajusté, plus l'amortissement, les charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et l'ajustement pour l'amortissement afin de tenir compte des contrats de location simple.
Intérêts ajustés	Intérêts versés, d'après l'information supplémentaire fournie dans les états des flux de trésorerie consolidés, plus la charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail et l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple.

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

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

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

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

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

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
RAII	74 \$	(657) \$	(58) \$	(4 838) \$
Amortissement	99	123	371	438
Charge de dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	10	296	10	4 300
RAIIA	183	(238)	323	(100)
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	20	377	475	1 092
RAIIA avant éléments spéciaux	203 \$	139 \$	798 \$	992 \$

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

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre			
	2016		2015	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(259) \$		(677) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	30	0,01 \$	673	0,30 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	86	0,04	—	—
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	16	0,01	17	0,01
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	(12)	(0,01)	(5)	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et autres éléments d'ajustement	(2)	0,00	1	0,00
Résultat net ajusté	(141)		9	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	8		(2)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(14)		(2)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(147) \$		5 \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 194 304		2 221 868	
RPA ajusté	(0,07) \$		0,00 \$	

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

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre	
	2016	2015
RPA dilué	(0,12) \$	(0,31) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,05	0,31
RPA ajusté	(0,07) \$	0,00 \$

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

	Exercices clos les 31 décembre			
	2016		2015	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(981) \$		(5 340) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	485	0,22 \$	5 392	2,59 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	86	0,04	22	0,01
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	66	0,03	72	0,03
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	63	0,03	75	0,04
Tranche d'intérêts d'un gain lié aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	26	0,01	—	—
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse ⁽¹⁾	8	0,01	—	—
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et autres éléments d'ajustement	(21)	(0,01)	105	0,05
Résultat net ajusté	(268)		326	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(41)		(7)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(32)		(23)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier inc.	(341) \$		296 \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 212 547		2 082 683	
RPA ajusté	(0,15) \$		0,14 \$	

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

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

	Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015
RPA dilué	(0,48) \$	(2,58) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,33	2,72
RPA ajusté	(0,15) \$	0,14 \$

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

	Aux 31 décembre	
	2016	2015
Dette à long terme	8 769 \$	8 979 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(278)	(386)
Dette à long terme, montant net	8 491	8 593
Obligations au titre des transactions de cession-bail	25	133
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽²⁾	668	563
Dette ajustée	9 184 \$	9 289 \$

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

	Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015
RAlI	(58) \$	(4 838) \$
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	485	5 392
Intérêts reçus	20	156
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	51	67
RAlI ajusté	498	777
Ajustement pour l'amortissement des contrats de location simple ⁽⁴⁾	74	63
Amortissement	371	438
RAlIA ajusté	943 \$	1 278 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015
Intérêts versés	565 \$	427 \$
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	2	9
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	51	67
Intérêts ajustés	618 \$	503 \$

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

⁽²⁾ Actualisées en utilisant le taux moyen des obligations du Trésor américain à cinq ans plus l'écart de taux moyen, étant donné notre cote de crédit, pour la période correspondante.

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

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

AVIONS D’AFFAIRES

Les données exposées dans le présent rapport de gestion contiennent 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 à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour plus de détails.

		PAGE
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs connexes de rendement que nous utilisons pour évaluer nos progrès	45
FAITS SAILLANTS DE L’EXERCICE	Faits saillants de l’exercice à l’égard de nos résultats et principaux événements	46
PROFIL	Survol de nos activités et de nos produits et services	47
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	Facteurs de l’industrie et de l’économie ayant une incidence sur nos activités	49
ANALYSE DES RÉSULTATS	Rendement financier pour le quatrième trimestre et l’exercice clos le 31 décembre 2016 Mise à jour des investissements dans le développement de produits Livraisons, commandes, carnet de commandes et effectifs	53
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Ce que nous avons dit, ce que nous avons fait et ce qui s’en vient Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs	60

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

Le tableau ci-dessous résume les mesures clés et indicateurs connexes de notre rendement les plus pertinents.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
Croissance et position en regard de la concurrence	<ul style="list-style-type: none"> • Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. • Ratio de nouvelles commandes sur livraisons,⁽¹⁾ comme indicateur des revenus futurs. • Revenus et nombre de livraisons d’avions, comme mesures de la croissance. • Part de marché (en fonction des revenus et du nombre de livraisons d’avions), comme mesures de notre position en regard de la concurrence.
Rentabilité	<ul style="list-style-type: none"> • RAI, marge RAI, et RAI avant éléments spéciaux,⁽²⁾ et marge RAI avant éléments spéciaux,⁽²⁾ comme mesures du rendement.
Liquidités	<ul style="list-style-type: none"> • Flux de trésorerie disponibles,⁽²⁾ comme mesure de la génération de liquidités.
Satisfaction de la clientèle	<ul style="list-style-type: none"> • Livraisons à temps des avions, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients. • Ponctualité des vols, comme mesure de la fiabilité de nos produits. • Disponibilité régionale des pièces et des matériaux pour répondre aux demandes des clients, comme mesure de satisfaction des besoins de la clientèle tout au long de la vie utile des avions.
Exécution	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des étapes importantes dans le développement de programmes, comme mesure d’une exécution sans faille.

⁽¹⁾ Défini comme le ratio des commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d’avions, en unités.

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Alignement des activités sur la conjoncture du marché et réalisation d'étapes clés du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*

REVENUS	MARGE RAI	MARGE RAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX ⁽¹⁾	ADDITIONS NETTES AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES	CARNET DE COMMANDES
5,7 milliards \$	8,3 %	6,4 %	721 millions \$	15,4 milliards \$

RÉSULTATS

Pour les exercices clos les 31 décembre	2016	2015	Écart
Revenus	5 741 \$	6 996 \$	(18) %
Livraisons d'avions (en unités)	163	199	(36)
Commandes nettes (en unités) ⁽²⁾	114	(24)	138
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽³⁾	0,7	ins	ins
RAI	477 \$	(1 252) \$	ins
Marge RAI	8,3 %	(17,9) %	ins
RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	369 \$	308 \$	20 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	6,4 %	4,4 %	200 pdb
RAIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	528 \$	492 \$	7 %
Marge RAIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	9,2 %	7,0 %	220 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	721 \$	722 \$	— %
Aux 31 décembre	2016	2015	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	15,4 \$	17,2 \$	(10) %

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÈNEMENTS

- La performance financière d'Avions d'affaires en 2016 a dépassé toutes les prévisions. Avions d'affaires a effectué la livraison de 163 avions, tout en atteignant des revenus de 5,7 milliards \$ et une marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 6,4 %. La baisse prévue des revenus a été contrebalancée par une hausse de la rentabilité de 200 pdb, découlant essentiellement d'une gestion proactive des cadences de production s'alignant sur la demande du marché, ainsi que d'améliorations apportées au modèle d'affaires et d'initiatives de transformation.
- Les résultats financiers de 2016 témoignent de nos efforts soutenus visant la hausse durable de nos marges en améliorant l'efficacité de production, en transformant notre structure de coûts, en améliorant notre agilité sur le plan de la production ainsi que nos activités liées aux avions d'occasion.
- Nous avons également réalisé d'importants progrès dans le développement du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, établissant la norme d'une nouvelle catégorie de grands avions d'affaires. Le 4 novembre 2016, nous avons effectué avec succès le vol inaugural du premier véhicule d'essai en vol (FTV) *Global 7000*, consacré aux essais de fonctionnalité des systèmes de base et à l'évaluation des qualités de maniabilité et de vol de l'avion. L'avion *Global 7000* est le premier et l'unique biréacteur d'affaires de conception entièrement nouvelle présentant quatre zones habitables. Conçu avec une aile transsonique de dernière génération, cet avion offre une capacité d'approche à angle prononcé et des performances sur courte piste, et est doté de moteurs à haute efficacité, de la cabine la plus vaste de sa catégorie et d'un poste de pilotage très évolué.⁽⁴⁾
- Fidèles à notre stratégie axée sur l'expansion de nos activités de service après-vente, nous avons annoncé au cours de l'exercice des plans d'expansion de notre réseau de centres de service en différents endroits stratégiques, comme l'aéroport Biggin Hill, à Londres, en Angleterre; Fort Lauderdale, en Floride; Tucson, en Arizona; et Tianjin, en Chine. Nous accélérons actuellement les capacités à ces établissements.

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

⁽²⁾ Les commandes nettes pour 2016 et 2015 incluent respectivement 38 et 143 annulations.

⁽³⁾ Ratio des commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

⁽⁴⁾ Se reporter à la mise en garde relative au programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* à la fin du présent rapport de gestion.

PROFIL

Produits de calibre international

Nous concevons, développons, fabriquons et commercialisons trois gammes de biréacteurs d'affaires *Learjet*, *Challenger* et *Global*, en plus d'offrir des services après-vente pour ces avions. Notre portefeuille d'avions d'affaires comprend des avions des catégories d'avions légers à grands.

Avec environ 4600 avions en service dans le monde entier, Avions d'affaires a développé un réseau de services et de soutien d'établissements de service, dont des centres de service en propriété exclusive aux É.-U., en Europe et en Asie, des bureaux de soutien régionaux, des véhicules de réparation mobiles et une disponibilité hors pair de pièces d'avions soutenue par des entrepôts de pièces, des plaques tournantes de distribution des pièces et des installations de réparation de pièces de par le monde.

SEGMENT DE MARCHÉ : AVIONS D'AFFAIRES

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES LÉGERS

Modèles : *Learjet 70*, *Learjet 75*

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires légers

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Les appareils de la gamme *Learjet* présentent une autonomie exceptionnelle et offrent des vitesses de croisière élevées, des vitesses de montée impressionnantes et des plafonds opérationnels élevés.



Avion *Learjet 70*

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES INTERMÉDIAIRES

Modèles : *Challenger 350* et *Challenger 650*

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires intermédiaires

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Les avions de la gamme *Challenger* offrent des outils permettant d'améliorer la productivité en affaires, grâce à leurs cabines les plus confortables de leur catégorie. Chaque avion offre des frais d'exploitation peu élevés, une grande fiabilité et peut être personnalisé avec un équipement de télécommunication en cabine à la fine pointe de la technologie.



Avion *Challenger 350*

⁽¹⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service.

BIRÉACTEURS D'AFFAIRES DE GRANDE TAILLE

Modèles : *Global 5000*, *Global 6000*, *Global 7000*⁽¹⁾ et *Global 8000*⁽¹⁾

Catégorie de marché : Biréacteurs d'affaires de grande taille

Caractéristiques principales⁽²⁾ : La famille emblématique d'avions *Global* couvre la catégorie de marché des biréacteurs de grande taille avec quatre modèles d'avions qui offrent performances, confort et productivité pour les vols long-courrier ainsi que le système de connectivité Internet en vol le plus rapide du monde. L'avion *Global 7000*, définissant sa catégorie, agrandit la gamme en offrant une autonomie encore plus grande et assurera presque toutes les liaisons du monde sans escale. L'avion *Global 7000* entrera en service au second semestre de 2018.



Avion *Global 7000*

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

⁽²⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service.

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES À LA CLIENTÈLE

MAINTENANCE

Portefeuille de services : Capacités étendues pour répondre aux besoins en matière de maintenance, de remise à neuf et de modification d'avions d'affaires, de services de réparation et de révision de composants, ainsi que pour fournir des équipes de réparation mobiles pour les avions de nos clients.

Caractéristiques principales : Services et soutien dans le monde entier grâce à des centres de service détenus en propriété exclusive, à des installations de service agréées, dont des installations de maintenance en piste, une station de maintenance en piste en propriété exclusive et des véhicules et un avion d'intervention mobile Bombardier.

SERVICES DE PIÈCES ET SMART SERVICES

Portefeuille de services : Fourniture de pièces neuves et d'occasion, réparations de pièces pour les propriétaires-utilisateurs et un portefeuille croissant de plans innovateurs de facturation par heure de vol pour les avions *Learjet*, *Challenger* et *Global*. Les options comprennent *Smart Parts*, *Smart Parts Plus*, *Smart Parts Preferred* et *Smart Parts Maintenance Plus*.

Caractéristiques principales : Services de soutien en matière de pièces offerts aux clients 24 heures sur 24, sept jours sur sept, par l'intermédiaire d'installations de par le monde approvisionnées par deux principales plaques tournantes à Chicago et à Francfort. Un système de gestion des stocks sophistiqué assure la disponibilité des pièces partout dans le monde, dans l'ensemble de notre réseau d'entrepôts et de plaques tournantes ainsi que dans les centres de service détenus en propriété exclusive. Des installations de réparation en Amérique du Nord et en Europe fournissent des services de réparation de pièces aux propriétaires-utilisateurs. Accès illimité au service *Parts Express* de livraison de pièces pour les besoins liés aux avions immobilisés au sol. De la couverture des échanges aux réparations des composants de fuselages, y compris les suites avioniques des postes de pilotage, *Smart Services* offre une prévisibilité budgétaire et assure la disponibilité des pièces partout dans le monde.

SOUTIEN À LA CLIENTÈLE

Portefeuille de services : Portefeuille complet de soutien à la clientèle des avions d'affaires, y compris des centres de réponse à la clientèle ouverts 24 heures sur 24, un service à la clientèle en matière d'ingénierie, un réseau de personnel de service sur place, des camions dédiés pour les équipes d'intervention du service à la clientèle, des bureaux de soutien régionaux, des publications techniques et du soutien pour les MES.

Caractéristiques principales : Services aux exploitants via un guichet unique, 24 heures sur 24, 365 jours par année, pour répondre à toutes les demandes critiques et les demandes pour avions immobilisés au sol et soutenir toutes les exigences des clients, dès la MES et tout au long de leur détention de l'avion, en tirant parti d'un réseau de soutien mondial d'équipes stratégiquement situées.

FORMATION

Portefeuille de services : Services complets de formation au personnel navigant et au personnel de maintenance sur les avions d'affaires à deux installations et par l'intermédiaire d'un réseau de partenaires stratégiques à l'échelle mondiale. Nous fournissons aussi des services techniques là où se trouvent nos clients.

Caractéristiques principales : Un des seuls constructeurs d'avions d'affaires à fournir de la formation sur ses propres programmes d'avions. La formation est fournie au moyen de systèmes technologiques d'enseignement en classe de pointe conçus sur mesure, d'une gamme d'appareils de formation haute-fidélité et des simulateurs de vol complet de niveau D certifiés.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Stabilisation de la dynamique du marché et perspectives positives à long terme

Revue de l'année 2016

Conformément à nos prévisions de marché pour 2016,⁽¹⁾ le nombre de livraisons de l'industrie de l'aviation d'affaires a diminué en 2016, les fabricants d'équipement d'origine s'ajustant à la dynamique du marché. Dans les derniers mois, certains indicateurs de marché, dont l'indice mesurant la confiance de l'industrie, les bénéfices des entreprises aux É.-U. et les niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, montrent des signes d'amélioration. De plus, l'industrie continue d'améliorer son ratio de nouvelles commandes sur livraisons.

Le taux de croissance du PIB mondial est de 2,2 %⁽²⁾ en 2016, en raison de la croissance modeste des marchés développés et de la reprise timide des marchés émergents. L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires, qui mesure la confiance de l'industrie, a progressé au quatrième trimestre de 2016 pour s'établir à 51 points, dépassant désormais le seuil de stabilité du marché. Les bénéfices prévus des entreprises aux É.-U. pour 2016 devraient aussi augmenter pour atteindre 2,1 billions \$.⁽³⁾ De plus, le pourcentage des stocks d'avions d'occasion sur la flotte totale en service est demeuré stable et sain. La tendance positive de ces facteurs de croissance clés du marché devrait stimuler la demande d'avions d'affaires.

Les indicateurs clés suivants sont utilisés pour assurer le suivi de la vigueur du marché de l'aviation d'affaires à court terme :

Indicateur	Situation actuelle	État
Confiance de l'industrie	L'indice UBS du marché des biréacteurs d'affaires, qui mesure la confiance de l'industrie, a progressé au quatrième trimestre de 2016, essentiellement en raison de l'intérêt croissant des clients et de meilleures perspectives quant à la conjoncture du marché. L'indice mondial s'établit actuellement à 51, soit à son plus haut niveau depuis le premier trimestre de 2015, et se situe de nouveau au-dessus du seuil de stabilité du marché.	▲
Bénéfices des entreprises	Les bénéfices prévus des entreprises aux É.-U. devraient augmenter de 2,1 % comparativement à l'année dernière pour atteindre 2,1 billions \$ en 2016. ⁽³⁾	▲
Niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion	Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service a légèrement diminué au cours de l'année dernière, et s'est établi à 11,3 %. À notre avis, ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la fourchette normale pour l'ensemble du marché. Dans la catégorie des avions légers, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion a légèrement augmenté. Dans la catégorie des avions intermédiaires, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion a diminué. Dans la catégorie des avions de grande taille, le niveau des stocks d'avions d'affaires d'occasion a légèrement diminué pendant l'année écoulée et demeure en deçà de ce que nous considérons comme la fourchette normale pour l'ensemble du marché.	▶

▲ ▶ ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

⁽¹⁾ Les prévisions sur 10 ans du marché d'avions d'affaires de Bombardier pour 2016 à 2025 publiées en mai 2016 sont disponibles à l'adresse ri.bombardier.com

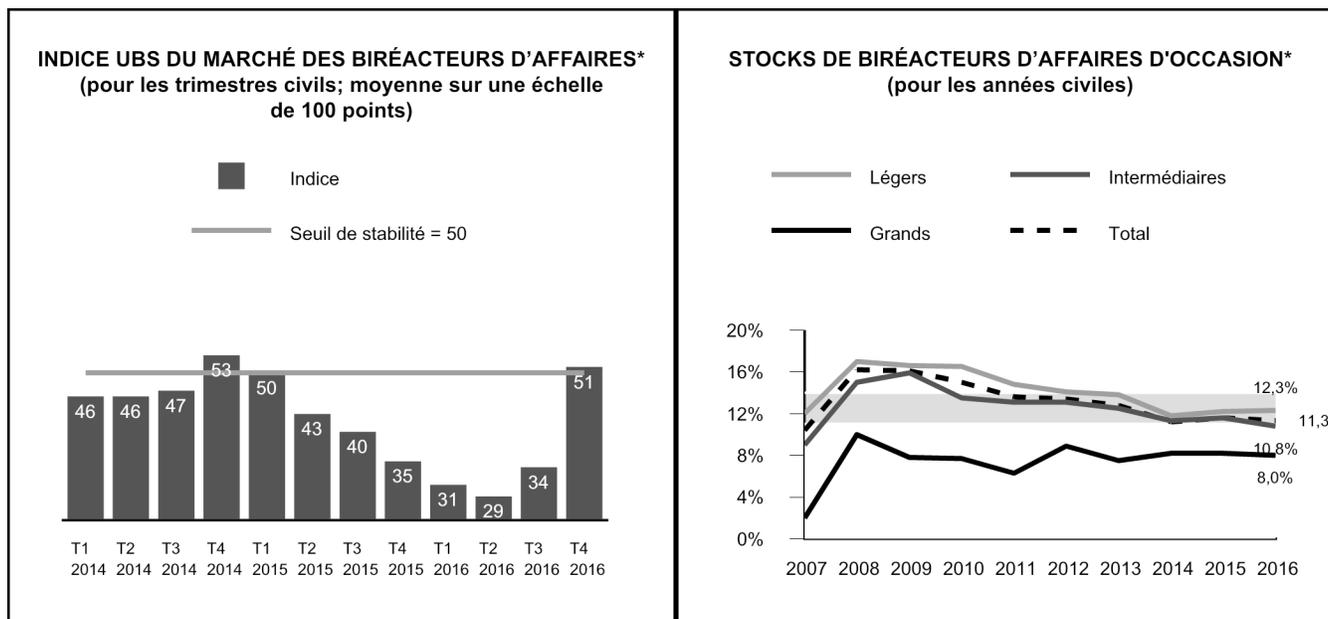
⁽²⁾ Selon le rapport sur les données économiques mondiales d'Oxford Economics daté du 16 janvier 2017.

⁽³⁾ Selon le communiqué de presse du Bureau of Economic Analysis des É.-U. daté du 22 décembre 2016.

Indicateur	Situation actuelle	État
Taux d'utilisation des avions	L'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a légèrement augmenté de 0,2 % en 2016 par rapport à celle de 2015. En 2016, l'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe est demeurée stable par rapport à celle de 2015.	►
Expéditions d'avions et facturations	En 2016, le nombre de livraisons d'avions d'affaires et le total des facturations dans les catégories d'avions d'affaires où nous livrons concurrence ont diminué par rapport à ceux de 2015, après que plusieurs fabricants d'équipement d'origine eurent aligné leur production sur la demande du marché. ⁽¹⁾	▼

▲ ► ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

⁽¹⁾ Selon nos estimations et selon l'information publique de certains de nos concurrents.



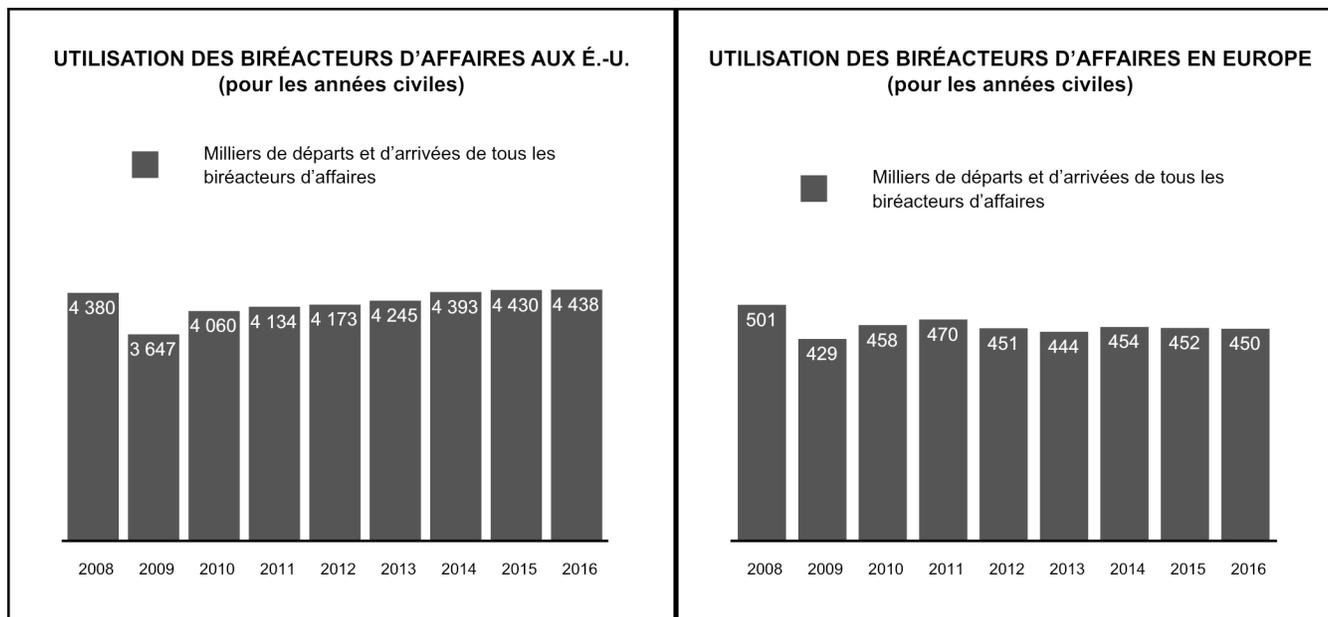
Source : UBS

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

Sources : JETNET et Ascend online

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

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



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

Source : Eurocontrol

Perspectives à court terme

Nous prévoyons que le marché des biréacteurs d'affaires continuera à se stabiliser en raison des meilleures perspectives économiques et du lancement de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies.

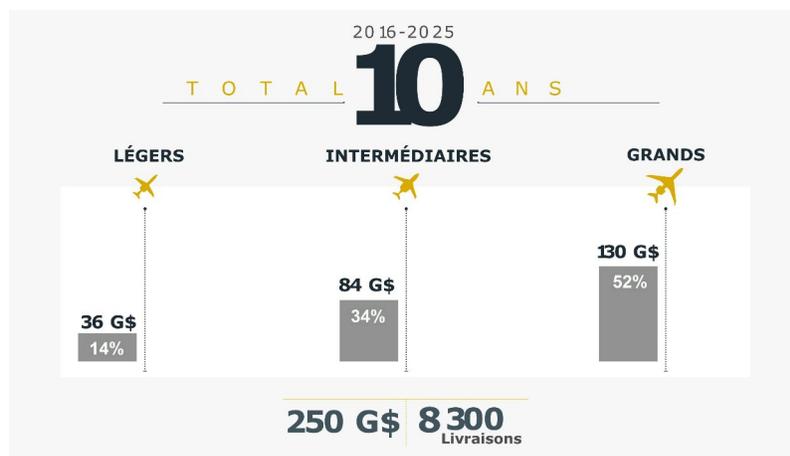
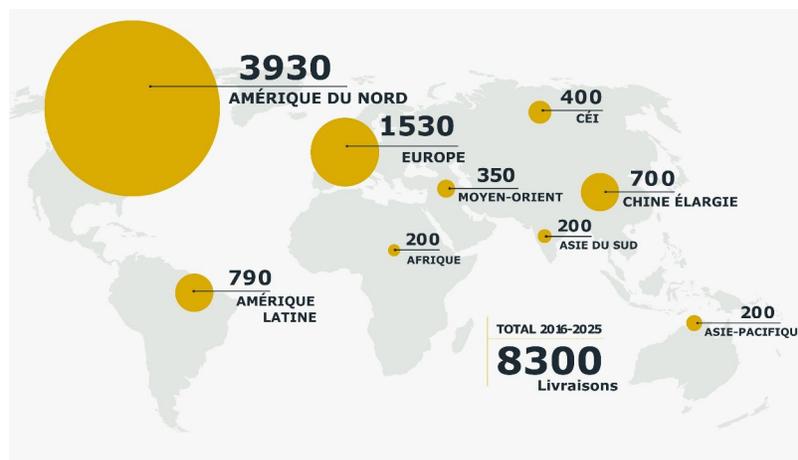
Le PIB en Amérique du Nord et en Europe devrait progresser de respectivement 2,2 % et 1,7 % en 2017, tandis que les marchés émergents devraient progressivement relancer leur économie respective.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Selon le rapport sur les données économiques mondiales d'Oxford Economics daté du 16 janvier 2017.

Perspectives à long terme

L'ensemble du marché des biréacteurs d'affaires devrait connaître une croissance vigoureuse à long terme. Nous prévoyons une croissance importante alimentée par une création soutenue de richesse dans les marchés matures, une hausse de la demande en biréacteurs d'affaires dans les marchés émergents et la mise en œuvre de nouveaux programmes d'avions. La demande d'avions de remplacement devrait demeurer stable, les niveaux des stocks et la valeur résiduelle des avions d'occasion se normalisant. La demande des exploitants de vols nolisés et d'avions en multipropriété devrait aussi demeurer stable, rendant les voyages d'affaires de plus en plus accessibles partout dans le monde.

En mai 2016, nous avons publié nos prévisions annuelles sur 10 années civiles du marché des avions d'affaires pour 2016 à 2025. Selon ces prévisions du marché des avions d'affaires, 8300 biréacteurs d'affaires devraient être livrés au total, ce qui représente environ 250 milliards \$ en revenus pour l'industrie.⁽¹⁾⁽²⁾ Il est prévu que plus de la moitié des revenus de l'industrie devrait être tributaire de la demande de grands avions.

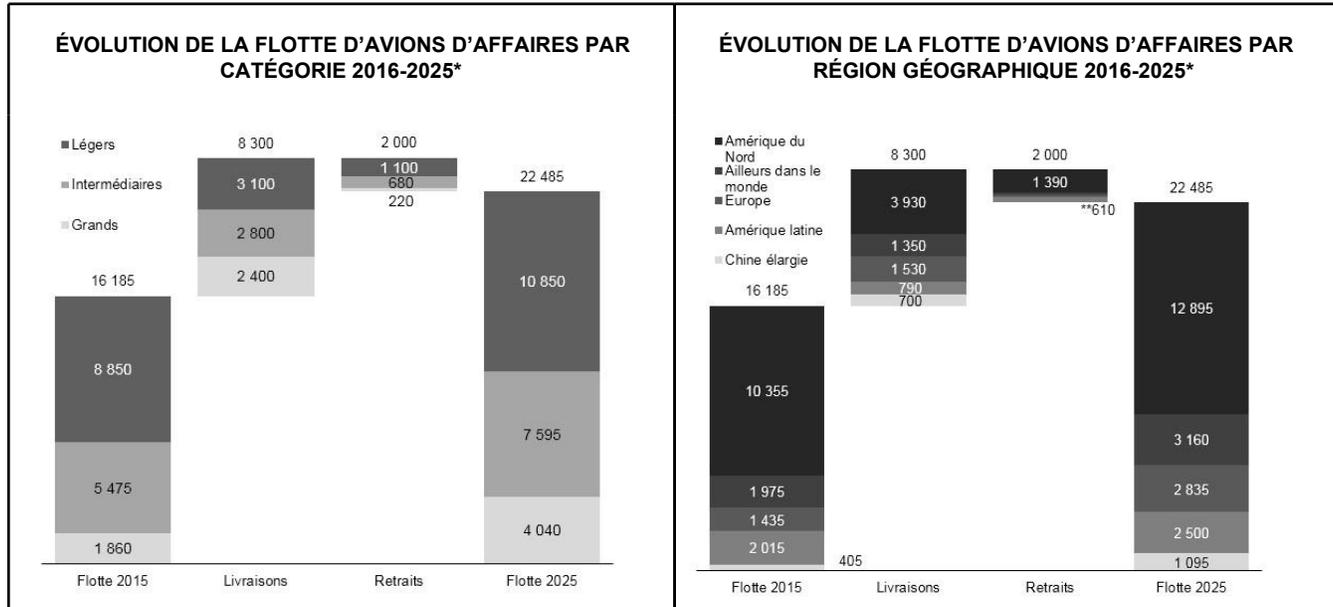


⁽¹⁾ Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions d'affaires publiées en mai 2016 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

⁽²⁾ Les valeurs unitaires sont fondées sur les prix de 2016 publiés dans la revue *Business & Commercial Aviation* (B&CA) et le *Purchase Planning Handbook*.

La flotte mondiale d'avions d'affaires devrait augmenter, passant d'environ 16 200 avions à la fin de 2015 à environ 22 500 avions en 2025. L'Amérique du Nord devrait recevoir le plus grand nombre de livraisons de biréacteurs d'affaires neufs au cours des 10 prochaines années avec 3 930 avions, suivie par l'Europe avec 1 530 avions. Il est à noter que l'Amérique latine devrait devenir le troisième marché en importance en fonction des livraisons de biréacteurs d'affaires, avec 790 livraisons entre 2016 et 2025.

De plus, les marchés émergents, comme la Chine élargie, la CEI, le Moyen-Orient et l'Asie du Sud, devraient avoir une forte incidence positive à long terme sur le marché des avions d'affaires, les prévisions de croissance dans ces marchés surpassant la moyenne mondiale.



* En unités. Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions d'affaires publiées en mai 2016 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

* En unités. Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions d'affaires publiées en mai 2016 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

** Comprend 305 retraits en Amérique latine, 165 retraits dans la région Ailleurs dans le monde, 130 retraits en Europe et 10 retraits en Chine élargie.

Services à la clientèle

Le réseau mondial de service à la clientèle d'Avions d'affaires comprend des centres de service en propriété exclusive, des plaques tournantes de pièces, des entrepôts de pièces, des installations de maintenance en piste, des bureaux de soutien régionaux, des centres de réponse à la clientèle, des équipes mobiles de réponse à la clientèle, des centres de formation ainsi que des installations de service agréées et des fournisseurs de formation agréés.

La demande de services et de soutien dépend de la taille de la flotte d'avions d'affaires Bombardier, du nombre d'heures de vol effectuées par cette flotte et de l'âge moyen de la flotte. Comme la flotte en service d'avions d'affaires est importante, nous continuerons de miser sur ces activités très rentables.

Indicateurs du marché

Indicateur	Situation actuelle	État
Flotte en service	En 2016, 4 595 avions d'affaires Bombardier étaient en service, soit une augmentation de 2,4 % en regard de 2015. ⁽¹⁾	▲
Nombre moyen d'heures de vol	Selon nos estimations, le nombre moyen annuel d'heures de vol d'avions d'affaires Bombardier a enregistré une augmentation légère de 0,6 % en 2016 par rapport à l'année précédente.	▶
Âge moyen de la flotte	En général, plus l'âge d'un avion augmente, plus ses coûts de maintenance directs sont élevés. Par conséquent, l'âge moyen de la flotte d'avions Bombardier aura une incidence sur la taille du marché de la maintenance. En 2016, l'âge moyen de la flotte d'avions d'affaires Bombardier est demeuré essentiellement le même qu'en 2015. ⁽¹⁾	▶

▲ ▶ ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

⁽¹⁾ D'après les données de la base de données d'Ascend sur les flottes par Flightglobal.

Perspectives à court terme

Selon les indicateurs de marché précités, la demande de pièces et de programmes de services devrait croître. Nous continuons de rechercher activement des endroits stratégiques pour notre expansion afin de nous rapprocher de nos clients, de raccourcir davantage les délais de réponse et d'établir des relations plus solides dans le monde entier.

Par le passé, les É.-U. représentaient la plus importante part de la flotte d'avions d'affaires. Toutefois, la création de richesse et le développement de l'économie dans les marchés non traditionnels sont à l'origine du virage de la proportion de la flotte d'avions d'affaires à l'extérieur des É.-U. Ce virage de la demande influe sur la configuration géographique de notre réseau de soutien. Dans les marchés non traditionnels, la stratégie vise à accroître la présence de nos services à la clientèle et à tirer parti de tiers pour déployer la totalité de notre gamme de services.

Perspectives à long terme

La croissance continue de la flotte en service devrait stimuler la demande de services à la clientèle. Même si les marchés traditionnels, comme l'Amérique du Nord et l'Europe, devraient dominer pour ce qui est de la taille de marché, l'accroissement de la flotte dans les marchés non traditionnels devrait créer de nouvelles occasions de service après-vente.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats supérieurs à toutes nos prévisions

Résultats opérationnels

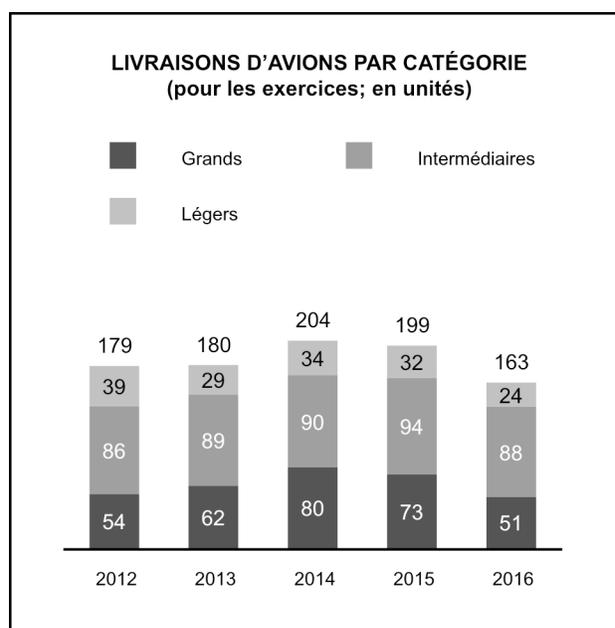
	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Revenus	1 651 \$	2 086 \$	5 741 \$	6 996 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	150 \$	83 \$	528 \$	492 \$
Amortissement ⁽²⁾	50	55	159	184
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	100	28	369	308
Éléments spéciaux	1	380	(108)	1 560
RAII	99 \$	(352) \$	477 \$	(1 252) \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	6,1 %	1,3 %	6,4 %	4,4 %
Marge RII	6,0 %	(16,9) %	8,3 %	(17,9) %

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

⁽²⁾ 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.

Revenus

La diminution respective de 435 millions \$ et de 1255 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice est attribuable principalement à la baisse prévue du nombre de livraisons d'avions après que nous ayons décidé en 2015 de réduire les cadences de production ainsi qu'au retour à des niveaux historiques normaux des revenus tirés des ventes d'avions d'occasion.



Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux inclus dans le RAIL ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2016	2015	2016	2015
Obligation au titre des avantages de retraite	1	— \$	— \$	(63) \$	— \$
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avion <i>Learjet 85</i>	2	(5)	—	(59)	1 169
Charges de restructuration	3	6	—	14	11
Radiation de frais différés	4	—	194	—	194
Résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution	5	—	133	—	133
Charge de dépréciation – gamme d'avions <i>Learjet</i>	6	—	53	—	53
		1 \$	380 \$	(108) \$	1 560 \$
Incidence sur la marge RAIL		(0,1) %	(18,2) %	1,9 %	(22,3) %

- Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 63 millions \$ a été reprise.
- Représente en 2015 une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 925 millions \$ et une charge de 244 millions \$ liée aux dépréciations des stocks et des autres actifs et à la comptabilisation d'autres provisions et passifs financiers découlant de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché. Un crédit de 6 millions \$ lié à cet élément spécial est porté au poste Siège social et élimination.

En 2016, compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 59 millions \$, dont un montant de 5 millions \$ a été

comptabilisé au quatrième trimestre. La diminution des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.

3. Représente en 2016 des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées en février et en octobre 2016.

En 2015, les éléments spéciaux étaient liés essentiellement à une charge de restructuration de 13 millions \$ découlant de la réduction des effectifs de 1000 employés liée au programme d'avion *Learjet 85*.

4. Découle principalement de la restructuration d'ententes commerciales liées à la vente d'avions.
5. Représente les frais engagés relativement à la résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution avec des tiers afin d'accroître le nombre de canaux de vente directe sur le marché.
6. Représente une charge de dépréciation liée au solde de l'outillage du programme aéronautique de la gamme d'avions *Learjet* à la suite de la faiblesse prolongée du marché dans la catégorie des avions d'affaires légers.

Marge RAI

La marge RAI pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2016 a augmenté de 22,9 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) a augmenté de 4,8 points de pourcentage, essentiellement en raison de :

- l'incidence favorable des améliorations du modèle d'affaires relatives aux activités liées aux avions d'occasion; et
- la marge tirée des avions globalement plus élevée.

La marge RAI pour l'exercice clos le 31 décembre 2016 a augmenté de 26,2 points de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour l'exercice a augmenté de 2,0 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- de l'incidence favorable des améliorations du modèle d'affaires relatives aux activités liées aux avions d'occasion;
- des marges plus élevées sur les activités de service à la clientèle; et
- de la combinaison favorable de livraisons d'avions.

En partie contrebalancées par :

- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration; et
- une rentabilité moindre dans la catégorie des avions légers, tenant compte des dépréciations des stocks, qui a contrebalancé la marge favorable dégagée dans les catégories d'avions de grande taille et d'avions intermédiaires.

L'avion *Global 7000* a réussi son vol inaugural et est en phase d'essais

Investissements dans le développement de produits

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Outillage des programmes ⁽¹⁾	220 \$	194 \$	710 \$	674 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	2	1	6	4
	222 \$	195 \$	716 \$	678 \$
En pourcentage des revenus	13,4 %	9,3 %	12,5 %	9,7 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 38 millions \$ et 120 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016 (respectivement 39 millions \$ et 125 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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

Au 31 décembre 2016, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽¹⁾ s'établissait à 2,6 milliards \$, comparativement à 2,0 milliards \$ au 31 décembre 2015. La hausse de la valeur comptable nette de l'outillage des programmes d'avions d'affaires au 31 décembre 2016 est principalement attribuable aux additions à l'outillage du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*.

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 266 millions \$ au 31 décembre 2016 (157 millions \$ au 31 décembre 2015).

Rapprochement de la valeur comptable de l'outillage des programmes aéronautiques

Solde au 31 décembre 2015	2 041 \$
Investissements dans le développement de produits	710
Amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	(120)
Solde au 31 décembre 2016	2 631 \$

Reconnaissant le caractère à long terme des activités de développement de produits et l'importance des ressources humaines et financières requises, un processus par étape est suivi pour le développement de produits, se concentrant sur la détermination précoce et l'atténuation des risques éventuels. Tous les programmes appliquent le Système d'ingénierie de Bombardier tout au long du cycle de développement de produits. Le processus de développement de produits est constamment perfectionné pour y intégrer les leçons apprises de nos programmes et de l'industrie. Le tableau qui suit décrit les étapes de ce processus et des jalons précis doivent être atteints avant qu'un produit puisse passer à l'étape suivante du développement. Ces jalons consistent en des examens de passage par des membres de divers paliers de gestion et des experts techniques en vue de prouver la faisabilité, l'acceptation de la clientèle et le rendement financier. Concevoir des produits ayant des incidences environnementales minimales durant tout leur cycle de vie est au cœur de notre stratégie en matière de responsabilité de produits. En plus de l'approche en matière d'écoconception, des considérations sur la santé et la sécurité sont aussi intégrées dans la conception des produits.

PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT DE PRODUITS		
Étape		Description
Définition conceptuelle	JTAP	Phase d'évaluation technique conjointe – Examen préliminaire avec des partenaires et fournisseurs éventuels en vue d'analyser les technologies souhaitées pour construire ou modifier un avion.
	JCDP	Phase de définition conceptuelle conjointe – Effort en collaboration avec 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	Phase conjointe de définition – 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	Phase de conception détaillée – 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.

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

Le 4 novembre 2016, nous avons effectué avec succès le vol inaugural du premier véhicule d'essais en vol (FTV1) *Global 7000*, dédié aux essais de fonctionnalité des systèmes de base et à l'évaluation des qualités de maniabilité et de vol de l'avion.

En décembre, le FTV1 *Global 7000* est arrivé au centre d'essais en vol de Bombardier à Wichita. En parallèle au programme d'essais en vol, nous effectuons des travaux sur le banc d'essai consacré à l'aménagement intérieur de l'avion *Global 7000*, qui simulera les efforts de flexion et de torsion du fuselage dans des conditions réelles. De plus, un deuxième banc d'essai nous permet de tester l'intégration des systèmes de la cabine pour nous assurer que tous les systèmes fonctionneront à leur plus haut degré de fiabilité à la mise en service de l'avion.

La fabrication des autres FTV *Global 7000* du programme continue de progresser et ceux-ci sont tous à divers stades de production et d'assemblage.

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

En avril 2016, le moteur du fournisseur a été certifié par la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U.

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

Nombre de livraisons d'avions supérieur aux prévisions dans un contexte difficile

Livraisons d'avions d'affaires (en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Légers				
<i>Learjet 70/75</i>	11	11	24	32
Intermédiaires				
<i>Challenger 300/350</i>	19	18	62	68
<i>Challenger 605/650</i>	11	14	26	25
<i>Challenger 850</i>	—	—	—	1
Grands				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	13	21	51	73
	54	64	163	199

Les livraisons au quatrième trimestre clos le 31 décembre 2016 comprennent la vente d'un avion à Avions commerciaux, qui personnalisera l'avion au moyen de solutions d'avions spécialisés pour répondre aux exigences des missions d'un client externe. Dans nos états financiers consolidés, les revenus et la marge associés à cet avion ont été repris et seront comptabilisés lorsque les travaux de spécialisation d'Avions commerciaux seront terminés.

Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2016, nous avons conquis une part de marché en fonction des revenus de 36 % du marché global sur lequel nous livrons concurrence, et notre part de marché en fonction des unités livrées a été de 32 %. Nous avons été le leader du marché en fonction du nombre d'unités livrées et deuxième en fonction des revenus. En comparaison, nos parts de marché en fonction des revenus et des unités livrées se sont élevées à respectivement 35 % et 33 % pour la période de trois ans close le 31 décembre 2015. Au cours de cette période, nous étions aussi le leader du marché en fonction du nombre d'unités livrées et deuxième en fonction des revenus.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Selon nos estimations, l'information publique de nos concurrents, les rapports annuels sur les livraisons de la General Aviation Manufacturers Association (GAMA) et les prix publiés par Ascend Flight Global et dans la revue B&CA.

Hausse importante du nombre de commandes brutes

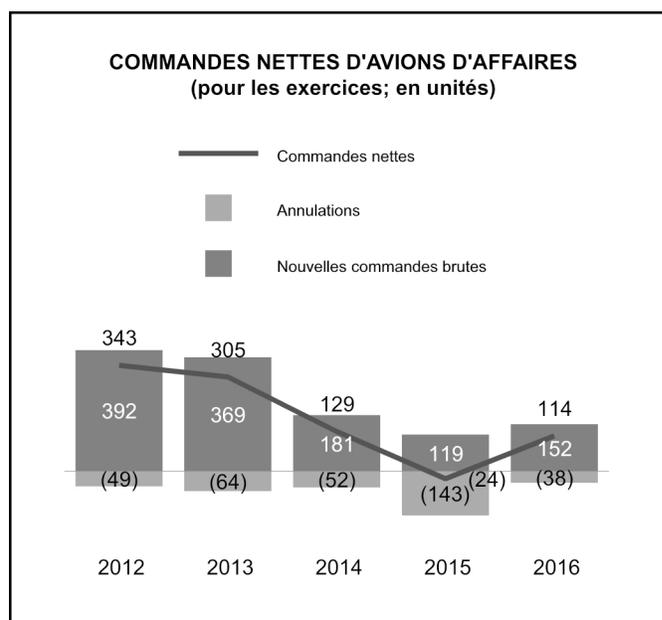
Commandes nettes

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Commandes brutes	30	31	152	119
Annulations	(8)	(50)	(38)	(143)
Commandes nettes	22	(19)	114	(24)

En 2016, nous avons reçu un nombre considérablement plus élevé de commandes brutes qu'en 2015. En 2015, nous avons pris des mesures proactives pour améliorer la qualité du carnet de commandes, ce qui a contribué à un nombre moins élevé d'annulations en 2016 qu'au cours de l'exercice précédent.

Le nombre négatif de commandes nettes pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2015 est essentiellement attribuable à l'annulation de 24 commandes fermes, découlant de la restructuration d'ententes commerciales liées à la vente d'avions.

En plus de l'annulation de 24 commandes fermes au quatrième trimestre de 2015, le nombre négatif de commandes nettes pour l'exercice 2015 s'explique par l'annulation de 74 commandes d'avions *Learjet 85*, dont 64 commandes ont été annulées au cours du troisième trimestre de 2015 après que nous avons décidé de mettre fin à ce programme d'avion en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché.



Carnet de commandes le plus important de l'industrie

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	Aux	
	31 décembre 2016	31 décembre 2015
	15,4 \$	17,2 \$

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

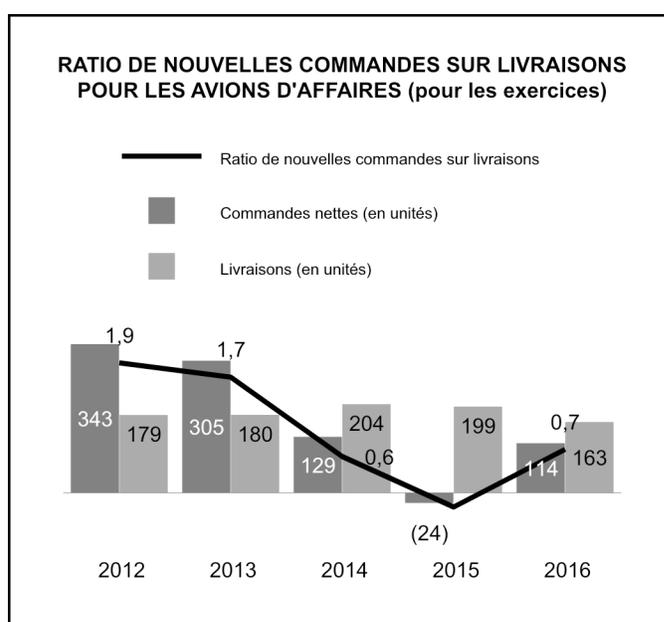
	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Commandes nettes	22	(19)	114	(24)
Livraisons	54	64	163	199
	0,4	ins	0,7	ins

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

La baisse du carnet de commandes au 31 décembre 2016 reflète un nombre de nouvelles commandes inférieur au nombre de livraisons d'avions d'affaires.

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

Le ratio de nouvelles commandes brutes sur livraisons, défini comme les commandes brutes reçues sur le nombre de livraisons d'avions en unités, s'est établi à 0,9 pour l'exercice clos le 31 décembre 2016, comparativement à 0,6 pour l'exercice précédent.



Effectifs

Nombre total d'employés

	Aux	
	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Permanents ⁽¹⁾	9 000	10 100
Contractuels ⁽²⁾	400	300
	9 400	10 400
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	41 %	43 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

⁽²⁾ Y compris les non-employés et le personnel imparti d'agences.

Les effectifs au 31 décembre 2016 comptaient 1000 employés, ou 10 %, de moins que ceux d'un an plus tôt.

Cette réduction découle essentiellement de la décision que nous avons prise en février 2016 de prendre des mesures pour optimiser nos effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique conformément à notre plan de transformation. Les réductions d'effectifs annoncées en février 2016 ont essentiellement eu lieu au cours de l'exercice 2016.

La réduction d'effectifs tient également compte des premières incidences de l'annonce que nous avons faite en octobre 2016 d'appliquer des mesures de restructuration supplémentaires, y compris la rationalisation des fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'entreprise et l'optimisation des effectifs. Cette réduction a été en partie compensée par de l'embauche stratégique visant à soutenir l'accélération du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, ainsi que par notre stratégie de croissance dans les activités du marché de l'après-vente.

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous nos sites récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. Un total de 5550 employés de par le monde, ou 62 % des employés permanents, participent au programme. En 2016, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Dernières prévisions pour 2016	Ce que nous avons fait en 2016	Ce qui s'en vient pour 2017 ⁽¹⁾
Croissance et livraisons	Revenus d'environ 5,5 milliards \$. Plus de 150 livraisons.	Revenus de 5,7 milliards \$. 163 livraisons.	Revenus d'environ 5,0 milliards \$. Environ 135 livraisons.
Rentabilité⁽²⁾	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾ supérieure à 6,0 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 6,4 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 7,5 %.

Mise à jour des prévisions pour 2016

En novembre 2016, nous avons mentionné qu'Avions d'affaires était en voie d'atteindre ses prévisions de revenus, de livraisons et de rentabilité⁽²⁾ pour 2016. Les revenus avaient bénéficié d'une combinaison favorable de livraisons d'avions, avec une plus forte proportion de livraisons d'avions intermédiaires et de grands avions par rapport aux prévisions initiales. Le RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ témoignait également de l'amélioration des performances opérationnelles. D'après les résultats pour les neuf premiers mois de 2016, nous avons précisé nos prévisions pour 2016, prévoyant des revenus d'environ 5,5 milliards \$ plutôt que des revenus supérieurs à 5,0 milliards \$, et plus de 150 livraisons plutôt qu'environ 150 livraisons. Nous avons également révisé nos prévisions de rentabilité⁽²⁾ pour 2016, prévoyant une rentabilité supérieure à 6 % plutôt qu'une rentabilité d'environ 6 %.

Nos revenus et notre rentabilité en 2016 ont tous deux dépassé nos prévisions révisées publiées en novembre 2016 atteignant 5,7 milliards \$ de revenus et une marge RAI avant éléments spéciaux de 6,4 %. Nous avons livré 163 unités, soit un nombre largement supérieur aux 150 unités prévues au moment de la révision. Nous avons surpassé nos prévisions à l'égard des livraisons en tirant parti des possibilités du marché, tout particulièrement au quatrième trimestre. La hausse des revenus et du RAI s'explique par la combinaison d'une augmentation du nombre de livraisons et par une plus forte proportion de livraisons d'avions intermédiaires et de grands avions. L'amélioration du RAI est largement tributaire d'une meilleure performance opérationnelle grâce aux progrès réalisés dans le cadre des initiatives de transformation.

Notre stratégie pour réaliser les prévisions pour 2017

En 2017, nous prévoyons que nos revenus diminueront à 5,0 milliards \$, soutenus par 135 livraisons, en raison principalement d'un ajustement des volumes de la gamme d'avions *Learjet*. Les profils de livraison pour les gammes d'avions *Challenger* et *Global* devraient généralement reposer sur les volumes de production établis à la fin de 2016. Tout en révisant prudemment à la baisse ses prévisions de revenus pour 2017, Avions d'affaires continuera d'améliorer sa marge, à la fois en dollars et en pourcentage, tendant vers un objectif d'environ 7,5 %, ⁽¹⁾⁽²⁾ principalement grâce aux progrès réalisés dans le cadre des initiatives de transformation et à une gestion active axée sur l'amélioration de la qualité du carnet de commandes.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

⁽²⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS pour 2016.

Énoncés prospectifs :

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur :

- le nombre de livraisons d'après le carnet de commandes fermes actuel et les nouvelles commandes futures estimatives;⁽²⁾
- un nombre moins élevé de livraisons d'avions à l'exercice 2017 que celui à l'exercice 2016 principalement en raison du rajustement de la cadence de production de l'avion *Learjet 75* et de la croissance des services à la clientèle;
- l'alignement des cadences de production sur la demande du marché;
- le déploiement et l'exécution continus des initiatives de transformation principales, particulièrement celles touchant les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité de la main-d'œuvre et l'amélioration du fonds de roulement;
- notre capacité d'exécuter et de réaliser les initiatives visant l'amélioration du modèle d'affaires;
- notre capacité de respecter les dates de MES et les coûts prévus du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer la stratégie de développement de nos produits;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir les cadences de production prévues;
- le maintien du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale; et
- la stabilité des taux de change.

⁽¹⁾ Se reporter aussi à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

⁽²⁾ Les prévisions de la demande sont fondées sur l'analyse des principaux indicateurs de marché, dont la croissance du PIB réel, la confiance de l'industrie, la rentabilité de notre clientèle, les niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, l'utilisation des avions, les expéditions d'avions et les facturations, le nombre d'avions en service et l'âge moyen de la flotte. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché dans la section Industrie et conjoncture économique.

AVIONS COMMERCIAUX

Les données exposées dans le présent rapport de gestion contiennent 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 à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour plus de détails.

		PAGE
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs connexes de rendement que nous utilisons pour évaluer nos progrès	62
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats et principaux événements	63
PROFIL	Survol de nos activités et de nos produits et services	64
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur nos activités	66
ANALYSE DES RÉSULTATS	Rendement financier pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016 Mise à jour des investissements dans le développement de produits Livraisons, commandes, carnet de commandes et effectifs	72
PARTENARIAT STRATÉGIQUE	Notre partenariat avec le gouvernement du Québec, qui investira 1,0 milliard \$ dans le programme d'avions <i>C Series</i>	79
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Ce que nous avons dit, ce que nous avons fait et ce qui s'en vient Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs	80

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

Le tableau ci-dessous résume les mesures clés et indicateurs connexes de notre rendement les plus pertinents.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
Croissance et position en regard de la concurrence	<ul style="list-style-type: none"> • Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. • Ratio de nouvelles commandes sur livraisons,⁽¹⁾ comme indicateur des revenus futurs. • Revenus et nombre de livraisons d'avions, comme mesures de la croissance. • Part de marché (en fonction des revenus et du nombre de livraisons d'avions), comme mesures de notre position en regard de la concurrence.
Rentabilité	<ul style="list-style-type: none"> • RAI, marge RAI, et RAI avant éléments spéciaux,⁽²⁾ et marge RAI avant éléments spéciaux,⁽²⁾ comme mesures du rendement
Liquidités	<ul style="list-style-type: none"> • Flux de trésorerie disponibles,⁽²⁾ comme mesure de la génération de liquidités.
Satisfaction de la clientèle	<ul style="list-style-type: none"> • Livraisons à temps des avions, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients. • Ponctualité des vols, comme mesure de la fiabilité de nos produits. • Disponibilité régionale des pièces et des matériaux pour répondre aux demandes des clients, comme mesure de satisfaction des besoins de la clientèle tout au long de la vie utile des avions.
Exécution	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des étapes importantes dans le développement de programmes, comme mesure d'une exécution sans faille.

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

⁽²⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

La gamme d'avions C Series débute la génération de revenus

REVENUS	RAII	RAII AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX ⁽¹⁾	ADDITIONS NETTES AUX IMMOBILISATIONS CORPORELLES ET INCORPORELLES	CARNET DE COMMANDES
2,6 milliards \$	(903) millions \$	(417) millions \$	392 millions \$	436 unités

RÉSULTATS

Pour les exercices clos les 31 décembre	2016	2015	Écart
Revenus	2 617 \$	2 395 \$	9 %
Livraisons d'avions (en unités)	86	76	10
Commandes nettes (en unités)	161	51	110
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽²⁾	1,9	0,7	1,2
RAII	(903) \$	(3 970) \$	ins
Marge RAI	(34,5) %	ins	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(417) \$	(170) \$	(145) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(15,9) %	(7,1) %	(880) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(353) \$	(66) \$	ins
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(13,5) %	(2,8) %	(1070) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	392 \$	963 \$	(59) %
Aux 31 décembre	2016	2015	
Carnet de commandes (en unités)	436	361	75

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

⁽²⁾ Ratio des commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d'avions, en unités.

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- La performance financière d'Avions commerciaux en 2016 a été marquée par l'accélération de la production et le passage à la phase génératrice de revenus du programme d'avions *C Series*. Les revenus et les livraisons ont été conformes aux prévisions. Le RAI négatif se compare avantageusement aux prévisions grâce à une solide exécution alors que nous accélérions la cadence de production et au contrôle des coûts durant les premiers mois suivant les MES des avions, le tout soutenu par la fiabilité des avions en service. Nous visons maintenant à accroître notre efficacité tout en accélérant la cadence vers la production à plein régime, à continuer d'accroître notre carnet de commandes, à livrer des avions *C Series* et à offrir du soutien à la clientèle.
- En 2016, Avions commerciaux a atteint un jalon historique, soit la certification et la mise en marché des deux variantes des avions *C Series*, première gamme d'avions de conception entièrement nouvelle à servir le segment de marché des avions monocouloirs de 100 à 150 sièges en près de 30 ans. Avec un total de sept livraisons d'avions effectuées à la fin de l'exercice, l'avion *CS100* et l'avion *CS300* offrent comme prévu des coûts d'exploitation avantageux, une polyvalence opérationnelle supérieure, des performances et une autonomie exceptionnelles ainsi que du confort aux passagers.
 - Nous avons livré le premier avion *CS100* à l'exploitant de lancement Swiss International Air Lines (SWISS) le 29 juin 2016 et participé aux préparatifs en vue de son entrée en service commerciale le 15 juillet 2016.
 - Le 28 novembre 2016, le premier avion *CS300* a été livré à l'exploitant de lancement Air Baltic Corporation AS (airBaltic). Le vol commercial inaugural de l'avion a eu lieu le 14 décembre 2016.

- Au cours de l'exercice, d'importantes commandes ont renforcé la position du programme d'avions *C Series* dans le segment de marché des avions de 100 à 150 sièges. Au total, 129 commandes fermes assorties de 80 options de Delta Air Lines, Air Canada, airBaltic et Air Tanzania ont été ajoutées au carnet de commandes, pour une valeur combinée de 10,1 milliards \$ aux prix affichés. Parallèlement aux commandes fermes comptabilisées au deuxième trimestre, nous avons comptabilisé une provision pour contrats déficitaires de 492 millions \$ de manière consolidée. À sa MES, le programme comptait sur un carnet de commandes fermes de plus de 350 avions et d'environ 600 avions en tenant compte des options.
- Au cours de l'exercice, nous avons obtenu un investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée, soit la Société en commandite Avions C Series (SCACS), qui poursuivra les activités liées à notre programme d'avions *C Series* et continuera d'être incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers.

PROFIL

Portefeuille de premier plan dans les segments des avions de 60 à 150 sièges

Nous concevons et fabriquons un vaste portefeuille d'avions commerciaux dans les segments d'appareils de 60 à 150 sièges, y compris les biréacteurs régionaux *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000*, ainsi que les biréacteurs de grande ligne *C Series* de conception entièrement nouvelle et le biturbopropulseur *Q400*. Nous offrons des services après-vente pour ceux du segment d'avions de 20 à 59 sièges. Environ 2300 avions Bombardier sont actuellement en service. Nous offrons également des solutions à des gouvernements, des organismes et des organisations spécialisées dans le monde entier en modifiant des avions d'affaires et des avions commerciaux pour répondre aux besoins des clients pour différentes exigences de mission.

SEGMENT DE MARCHÉ : AVIONS COMMERCIAUX

BIRÉACTEURS COMMERCIAUX

Modèles : *CS100* et *CS300*

Segment de marché : Biréacteurs commerciaux de 100 à 150 sièges

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Composée de l'avion *CS100* et de l'avion *CS300* de plus grande capacité, la gamme d'avions *C Series* allie performances et technologie. Il en résulte des avions qui offrent des performances et des caractéristiques économiques inégalées sur le segment de marché des avions de 100 à 150 sièges. Établissant une nouvelle norme en fait de conception et de polyvalence de cabine de monocouloirs, les avions *C Series* offrent une expérience passager sans pareille grâce à de plus grands sièges, coffres de rangement et hublots. Les turbosoufflantes à réducteur révolutionnaires combinées à l'aérodynamisme évolué des avions permettent une réduction de la consommation de carburant, du bruit et des émissions.



Gamme d'avions *C Series*

⁽¹⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service sur des vols court-courriers allant jusqu'à 500 NM.

BIRÉACTEURS RÉGIONAUX

Modèles : CRJ700, CRJ900 et CRJ1000

Segment de marché : Biréacteurs régionaux de 60 à 100 sièges

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Conçue pour accroître la portée des plaques tournantes et le nombre de vols directs, la gamme *CRJ Series* est optimisée pour les liaisons régionales de moyennes et longues distances. Programme d'avions régionaux le plus populaire, la gamme *CRJ Series* est la meilleure dans sa catégorie pour les frais d'exploitation, la consommation de carburant et les émissions. La gamme *CRJ Series* propose maintenant une cabine améliorée dotée d'une zone d'entrée plus ouverte et d'une plus grande capacité de rangement à bord, assurant une expérience passager améliorée.



Avion CRJ900

⁽¹⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service sur des vols court-courriers allant jusqu'à 500 NM.

BITURBOPROPULSEURS

Modèle : Q400

Segment de marché : Biturbopropulseurs de 60 à 90 sièges

Caractéristiques principales⁽¹⁾ : Offrant une vitesse digne d'un avion à réaction et une autonomie accrue, en plus d'une expérience passager à l'avant-garde de l'industrie et d'une empreinte environnementale réduite, l'avion Q400 est polyvalent et peut être adapté à différents types d'exploitation. Il est le seul biturbopropulseur en production pouvant être configuré pour accueillir jusqu'à 90 passagers. La configuration combi fret-passagers de l'avion Q400 est disponible en diverses configurations et propose une capacité fret tout en pouvant accueillir des passagers.

⁽¹⁾ Sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en service sur des vols court-courriers allant jusqu'à 500 NM.



Avion Q400

AVIONS SPÉCIALISÉS

Modèles : Divers avions d'affaires et avions commerciaux Bombardier

Caractéristiques principales : Les avions spécialisés offrent des solutions à des gouvernements, organismes et organisations spécialisées dans le monde entier en modifiant des avions d'affaires et des avions commerciaux pour répondre aux besoins des clients pour différentes exigences de mission, dont la patrouille maritime, l'évacuation sanitaire, le transport de dignitaires gouvernementaux, le renseignement, la surveillance, la reconnaissance, la communication et le transport militaire.

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES À LA CLIENTÈLE

SERVICES DE MAINTENANCE

Portefeuille de services : Capacités étendues pour répondre aux besoins en matière de maintenance, de remise à neuf et de modification d'avions commerciaux.

Caractéristiques principales : Offre de services et de soutien dans le monde entier grâce à des centres de service détenus en propriété exclusive ou à des centres que nous exploitons, à des installations de service agréées (ASF) et à des équipes de réparation mobiles.

SERVICES DE PIÈCES ET SMART SERVICES

Portefeuille de services : Fourniture de pièces neuves et d'occasion, de services d'approvisionnement initiaux, d'outillage, de réparations de pièces pour les propriétaires-utilisateurs, de locations et du programme *Smart Parts*.

Caractéristiques principales : Soutien aux clients couvrant tous leurs besoins en matière de pièces par l'intermédiaire de plaques tournantes de distribution de pièces et d'entrepôts de pièces à l'échelle mondiale. Le programme *Smart Parts* offre une prévisibilité budgétaire et une protection en matière de coûts à nos clients.

SOUTIEN À LA CLIENTÈLE

Portefeuille de services : Portefeuille complet de services à la clientèle, y compris des bureaux de soutien régionaux, des centres de réponse à la clientèle ouverts 24 heures sur 24, des publications techniques, des solutions d'ingénierie, de la planification en matière de maintenance, des pilotes de liaison avec les clients, un réseau de personnel de service sur place, des équipes mobiles de réparation, des techniciens chargés du soutien au démarrage, du soutien pour les MES et des services électroniques.

Caractéristiques principales : Offre de services aux exploitants via un guichet unique, 24 heures sur 24, 365 jours par année, pour répondre à toutes les demandes essentielles et les demandes pour avions immobilisés au sol. En 2016, le réseau de service à la clientèle a continué de se renforcer à l'échelle mondiale, grâce au prolongement de plusieurs ententes d'ASF pour les plateformes d'avions *Q Series* et *CRJ Series*, et à l'ajout d'un ASF pour la plateforme d'avions *C Series* en Europe.

FORMATION

Portefeuille de services : Gamme complète de services de formation au personnel navigant et au personnel de maintenance sur les avions commerciaux et spécialisés à notre installation et par l'intermédiaire d'un réseau de partenariats et de collaborations stratégiques à l'échelle mondiale. Nous comptons également des fournisseurs de formation approuvés offrant des services de formation dans le monde entier sous notre supervision.

Caractéristiques principales : En tant que fabricant d'équipement d'origine (OEM), nous modifions rapidement les didacticiels et les appareils de formation pour refléter les améliorations continues apportées aux avions et offrir une vaste gamme de solutions de formation qui répond aux besoins de nos clients.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Solides indicateurs clés soutenant les perspectives positives à long terme du segment des avions commerciaux de 100 à 150 sièges

La solide performance du marché des avions commerciaux se poursuit, le trafic-passagers et le rendement financier des sociétés aériennes demeurant remarquables en 2016. Les indicateurs clés suivants servent à effectuer le suivi de la vigueur du marché de l'aviation commerciale à court terme :

Indicateur	Situation actuelle	État
Volumes de trafic-passagers	La demande d'avions neufs est surtout tributaire de la demande de transport aérien. Le trafic-passagers national et international prévu, mesuré par les revenus passagers-kilomètres (RPK), a augmenté de respectivement 5,7 % et 6,7 % pour la période depuis le début de l'année jusqu'en décembre 2016, par rapport à la période correspondante de l'année précédente. ⁽¹⁾	▲
	En particulier, les hausses enregistrées par les marchés du transport aérien commercial national en Chine, aux É.-U. et en Inde représentent la plus grande partie de la croissance de 5,7 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente, hausses en partie contrebalancées par la baisse enregistrée au Brésil. Les hausses enregistrées par les marchés du transport aérien commercial international en Asie-Pacifique, en Europe et au Moyen-Orient représentent la plus grande partie de la croissance de 6,7 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente. ⁽¹⁾	
	Les sociétés aériennes ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges de respectivement 82,2 % et 79,6 % depuis le début de l'année jusqu'en décembre 2016, comparativement aux coefficients de respectivement 81,5 % et 79,7 % pour la période correspondante de l'année précédente. Au premier semestre de 2016, la tendance haussière du trafic-passagers a été ralentie par des attaques terroristes à grand retentissement, l'instabilité politique et la faiblesse de l'activité économique. Toutefois, au second semestre de l'année, les passagers se sont adaptés au contexte incertain et l'économie mondiale a connu une reprise modérée, ce qui a stimulé la tendance haussière du trafic-passagers. ⁽¹⁾	▲
	En 2016, le trafic-passagers régional, mesuré par RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U. et de leurs affiliés, ⁽²⁾ qui représente une partie importante du trafic-passagers aérien régional aux É.-U., notre principal marché, a augmenté légèrement de 0,8 % en regard de 2015.	▶
	Ces transporteurs aériens ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 80,3 % en 2016, en baisse par rapport à 81,4 % en 2015.	▼

▲ ▶ ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

⁽¹⁾ D'après les rapports *Air Passenger Market Analysis* et *Airlines Financial Monitor* pour le mois de décembre 2016 de l'IATA.

⁽²⁾ Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines et Alaska Air.

Indicateur	Situation actuelle	État
Prix du carburant	<p>Il est difficile pour les sociétés aériennes de planifier lorsque le prix de l'une des plus importantes composantes de leurs coûts opérationnels demeure volatil. Le prix moyen annuel du pétrole brut Brent a diminué, passant de 52 \$ le baril en 2015 à 44 \$ le baril en 2016. Depuis que l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) a décidé en novembre 2016 de réduire sa production de pétrole brut et que les pays producteurs non membres de l'OPEP semblent leur emboîter le pas, les prix du pétrole ont progressé pour atteindre en décembre un sommet en 17 mois. À la fin de 2016, le pétrole brut se négociait à 55 \$ le baril. Au cours de la première semaine du mois de février 2017, il se négociait à environ 56 \$ le baril.⁽¹⁾ Les marchés à terme prévoient maintenant une faible tendance haussière des cours du pétrole, lesquels devraient demeurer relativement faibles jusqu'en 2020.⁽²⁾</p> <p>Bien que les faibles prix du carburant pourraient inciter certaines sociétés aériennes à reporter leur décision de renouveler leur flotte à court terme, ils devraient continuer à favoriser la rentabilité des sociétés aériennes, leur donnant ainsi l'occasion de réinvestir dans leurs flottes. La volatilité élevée des prix du pétrole brut devrait entraîner une demande soutenue d'avions écoénergétiques.</p>	<p>▼</p> <p>▲</p>
Rentabilité des sociétés aériennes	<p>La performance financière des sociétés aériennes s'est légèrement améliorée en 2016. Les profits des sociétés aériennes devraient totaliser 35,6 milliards \$ en 2016, un record et une septième année d'affilée de bénéfices nets positifs pour l'industrie. Les transporteurs aériens d'Amérique du Nord sont ceux qui devraient générer les profits en dollars et les marges bénéficiaires les plus élevés en raison d'une combinaison de la consolidation de l'industrie, entraînant la hausse des coefficients d'occupation des sièges, des frais accessoires et de la baisse des coûts du carburant, suivis des transporteurs aériens de l'Europe et de l'Asie-Pacifique. La performance financière des sociétés aériennes devrait ralentir en 2017, pour atteindre des profits totaux de 29,8 milliards \$ en raison de la hausse prévue du prix du carburant et du ralentissement anticipé de la croissance de l'achalandage à mesure que se dissipe l'effet stimulant de la baisse du prix du pétrole sur la demande.⁽³⁾</p> <p>Atteignant des niveaux de rentabilité sans précédent, les sociétés aériennes devraient être davantage portées à réinvestir dans leurs flottes.</p>	▲
Réglementations environnementales	<p>Les questions et les nouvelles réglementations environnementales devraient façonner de plus en plus l'industrie mondiale du transport aérien. Ces questions peuvent être regroupées en larges catégories ayant trait à la qualité de l'air à l'échelle locale, aux émissions des avions et au bruit ambiant. Tout au long de son histoire, l'industrie de l'aviation a constamment amélioré sa performance environnementale et devrait continuer de le faire. L'industrie de l'aviation s'est engagée à afficher une croissance neutre en carbone d'ici 2020 et une réduction de 50 % des émissions de carbone d'ici 2050 par rapport à leur niveau de 2005. L'application de nouvelles technologies à la conception d'avions devrait jouer un rôle important dans le respect de ces engagements et accélérer le retrait des anciens avions à l'échelle mondiale.⁽⁴⁾</p> <p>De plus, une récente assemblée de l'OACI a adopté une résolution pour implanter une mesure globale fondée sur le marché sous la forme d'un programme de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).</p>	▲
Expéditions d'avions	<p>Dans le segment des avions de 60 à 100 sièges, la tendance des livraisons est demeurée constante au cours des deux dernières années, témoignant de la forte demande dans ce segment de marché.⁽⁵⁾</p> <p>Dans le segment des avions de 100 à 150 sièges, le nombre moins élevé de livraisons reflète le fait que le segment de marché traverse une période de transition.⁽⁵⁾</p> <p>Nous prévoyons une augmentation des livraisons à mesure que les fabricants accélèrent la cadence de production d'avions de dernière génération.</p>	<p>►</p> <p>▼</p> <p>▲</p>
Demande de remplacement	<p>Nous estimons que la plupart des avions commerciaux ont un cycle de vie de 15 à 30 ans. Au 31 décembre 2016, environ 1280 avions représentant un pourcentage estimatif de 21 % de la flotte mondiale en service dans le segment des avions de 60 à 150 sièges avaient plus de 15 ans, par rapport à un pourcentage de 19 % à la fin de 2015.⁽⁵⁾</p>	▲

▲ ► ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

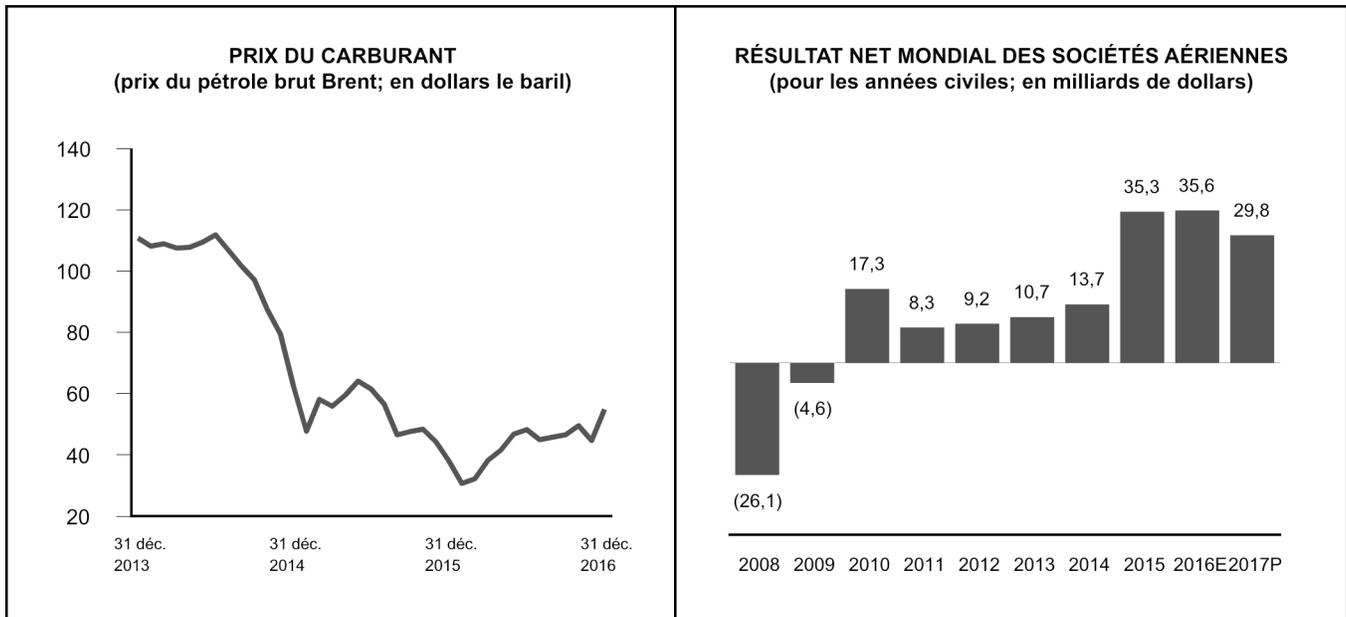
⁽¹⁾ Selon le site Web de l'Energy Information Administration (EIA) des É.-U.

⁽²⁾ D'après les rapports *Air Passenger Market Analysis* et *Airlines Financial Monitor* pour le mois de décembre 2016 de l'IATA.

⁽³⁾ D'après les prévisions de l'IATA dans son rapport de fin d'année *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2016.

⁽⁴⁾ Selon nos prévisions pour le marché des avions commerciaux, publiées en juin 2015 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

⁽⁵⁾ D'après les données de la base de données d'Ascend sur les flottes par Flightglobal.



Source : EIA des É.-U.

Sources : Prévisions de l'IATA dans son rapport de fin d'année *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2016.

E : Estimation; P : Prévisionnel

D'après l'IATA, les sociétés aériennes dans le monde entier devraient afficher collectivement des profits nets record en 2016. La performance financière des sociétés aériennes s'est améliorée dans la plupart des régions au cours de l'année, surtout aux É.-U. à la suite de regroupements de sociétés aériennes et de la baisse du prix du carburant.⁽¹⁾

La conjoncture économique mondiale et celle de chaque pays représentent des facteurs déterminants de la demande de transport aérien. Ainsi, la vigueur de l'industrie aéronautique dépend de la conjoncture économique et, en général, d'un décalage entre la reprise économique et le moment où elle influe sur les livraisons et les revenus des fabricants d'équipement d'origine. La croissance du PIB réel est une mesure généralement acceptée de l'activité économique. Le PIB réel mondial a augmenté de 2,2 % en 2016, soit une augmentation inférieure à celle de 2,7 % en 2015.⁽²⁾

Perspectives à court terme

La tendance positive actuelle des indicateurs du marché et la hausse future prévue des taux de croissance du PIB devraient entraîner une croissance supplémentaire de la demande en transport aérien et la demande d'avions neufs devrait suivre. L'économie mondiale devrait croître de 2,6 % en 2017, de 2,9 % en 2018 et de 2,8 % en 2019.⁽²⁾

Nous croyons que le segment de marché des avions régionaux de plus grande taille et des avions de grande ligne de plus petite taille devrait enregistrer une croissance en Amérique du Nord, tandis que les sociétés aériennes continueront de se concentrer sur l'optimisation de leur flotte, l'efficacité énergétique et la réduction des impacts environnementaux. Le PIB des É.-U., le marché le plus important pour les avions commerciaux, devrait croître de 2,3 % en 2017, de 2,5 % en 2018 et de 1,8 % en 2019 par rapport à une croissance de 1,6 % en 2016.⁽²⁾

En Europe, le PIB devrait croître de 1,7 % en 2017, en 2018 et en 2019.⁽²⁾ Ainsi, nous ne prévoyons guère de croissance de la demande d'avions régionaux en Europe. Les sociétés aériennes européennes devraient continuer de se concentrer sur la consolidation et la restructuration de leurs activités.

⁽¹⁾ D'après les prévisions de l'IATA dans son rapport de fin d'année *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2016.

⁽²⁾ Selon le rapport sur les données économiques mondiales d'Oxford Economics au 16 janvier 2017.

La Chine élargie et l'Inde, régions à fort potentiel de croissance pour l'aviation commerciale, devraient connaître une croissance respective de 6,3 % et 6,7 % en 2017, comparativement à 6,7 % et 7,1 % en 2016. Après avoir connu une décroissance en 2016, la CÉI et l'Amérique latine, en contexte de reprise économique, devraient connaître une croissance respective de 1,6 % et 1,1 % en 2017.⁽¹⁾

La corrélation marquée entre le trafic-passagers et la croissance économique des marchés non traditionnels devrait se traduire par une demande soutenue d'avions dans un proche avenir. Cette demande devrait être satisfaite par une combinaison d'avions d'occasion et d'avions neufs.

⁽¹⁾ Selon le rapport sur les données économiques mondiales d'Oxford Economics au 16 janvier 2017.

Perspectives à long terme

Nous demeurons persuadés que la croissance économique soutenue devrait améliorer la demande de transport aérien durant les 20 prochaines années. Les perspectives financières des sociétés aériennes dans le monde s'améliorent en même temps que la croissance économique dans la plupart des régions.

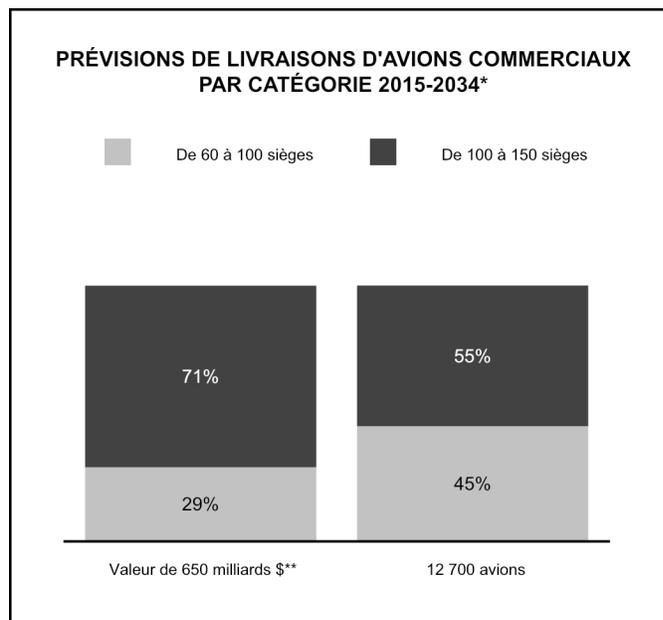
En juin 2015, nous avons publié nos prévisions pour le marché mondial sur 20 ans pour 2015 à 2034.⁽¹⁾

Selon les prévisions pour le marché des avions commerciaux, 12 700 avions commerciaux de 60 à 150 sièges seront livrés au cours des 20 prochaines années.

La valeur des livraisons des 20 prochaines années, visant surtout le segment des avions de 100 à 150 sièges, est estimée à 650 milliards \$.⁽²⁾ Au cours des 20 prochaines années, 5000 avions commerciaux de 60 à 150 sièges devraient être retirés du service.

⁽¹⁾ Disponibles à l'adresse ri.bombardier.com.

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



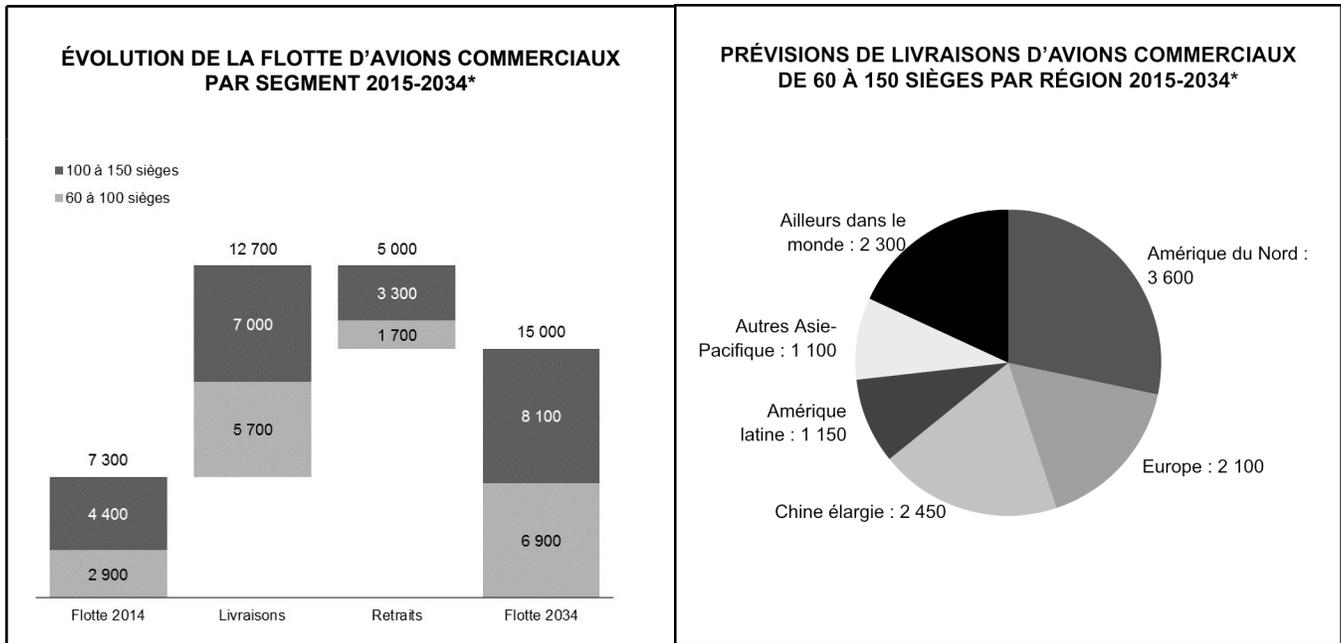
* Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions commerciaux publiées en juin 2015 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

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

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

La plupart des livraisons d'avions neufs de 60 à 150 sièges sur les marchés développés de l'aviation, notamment l'Amérique du Nord, l'Europe, l'Océanie et l'Asie du Nord-Est (le Japon et la Corée du Sud) devraient servir à remplacer des flottes retirées du service.

Sur les marchés émergents, la demande de transport aérien augmente avec la croissance du PIB et l'expansion de la classe moyenne. Les industries du transport aérien des régions émergentes (Autres Asie-Pacifique, Chine élargie, Inde, Amérique latine et CÉI) en sont à des stades divers de développement, mais toutes devraient avoir besoin d'avions offrant différents nombres de sièges et différentes caractéristiques économiques d'exploitation pour répondre à la demande passagers.



* En unités. Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions commerciaux publiées en juin 2015 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

À long terme, la flotte d'avions de 60 à 150 sièges dans le monde entier devrait croître pour atteindre 15 000 unités d'ici 2034. Environ 55 % des livraisons sont prévues dans le segment des avions de 100 à 150 sièges, pour une valeur approximative de 460 milliards \$.⁽¹⁾⁽²⁾ Les sociétés aériennes exerçant leurs activités dans ce segment, qui ont connu des contraintes avec les technologies actuellement offertes par ces avions, devraient assister à une transformation majeure de leur flotte. Les avions en service aujourd'hui dans ce segment de marché sont plus vieux que les avions monocouloirs plus grands. La flotte de ce segment n'a quasiment pas été renouvelée et, à ce jour, les avions *C Series*, mis en service en 2016, sont les seuls de conception entièrement nouvelle sur ce marché. Même si d'autres avions redessinés devraient faire leur entrée sur le marché, la gamme *C Series* offrira de meilleures caractéristiques économiques aux exploitants et plus de confort aux passagers. Nous prévoyons obtenir une part prépondérante des 7 000 livraisons prévues dans le marché des avions de 100 à 150 sièges au cours des 20 prochaines années.⁽¹⁾ Les réglementations environnementales et la nécessité d'exploiter des avions de plus grande taille que celle des avions régionaux devraient générer de la croissance sur ce segment de marché.

Le marché des avions de 60 à 100 sièges devrait connaître une croissance importante pendant la période prévisionnelle avec une demande de 5 700 avions, d'une valeur de 190 milliards \$.⁽¹⁾⁽²⁾ Dans l'ensemble, la demande d'avions régionaux sur le marché des avions de 60 à 100 sièges devrait être répartie de façon approximativement égale entre les biturbopropulseurs et les biréacteurs au chapitre du nombre d'unités.

⁽¹⁾ Selon nos prévisions pour le marché des avions commerciaux, publiées en juin 2015 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

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

Services à la clientèle

Le réseau mondial de service à la clientèle d'Avions commerciaux comprend des centres de service en propriété exclusive ou des centres que nous exploitons, des plaques tournantes de pièces, des entrepôts de pièces, des bureaux de soutien régionaux, des centres de réponse à la clientèle, des équipes de réparation mobiles, un centre de formation ainsi que des installations de service agréées et des fournisseurs de formation agréés.

La demande de services à la clientèle est stimulée par la taille de la flotte d'avions commerciaux Bombardier, le nombre d'heures de vol effectuées par cette flotte et l'âge moyen des avions de la flotte.

Indicateurs du marché du service à la clientèle

Indicateur	Situation actuelle	État
Flotte en service	Le nombre d'avions commerciaux Bombardier en service a augmenté, passant de 2210 avions en 2015 à 2326 avions en 2016. ⁽¹⁾	▲
Nombre moyen quotidien d'heures de vol	Selon nos estimations, le nombre moyen quotidien d'heures de vol de la flotte d'avions commerciaux Bombardier a enregistré une baisse d'environ 1,3 % pour la période de douze mois close le 31 octobre 2016, comparativement à la période correspondante de l'année précédente.	▼
Âge moyen de la flotte	En général, plus l'âge d'un avion augmente, plus ses coûts de maintenance directs sont élevés. Par conséquent, l'âge moyen de la flotte des avions Bombardier devrait avoir une incidence sur la taille du marché de la maintenance. L'âge moyen de la flotte des avions commerciaux Bombardier a légèrement augmenté en 2016 par rapport à celui en 2015. ⁽¹⁾	▲

▲ ► ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

⁽¹⁾ D'après les données de la base de données d'Ascend sur les flottes par Flightglobal.

Perspectives à court terme

Par le passé, les É.-U. représentaient la plus importante part des livraisons d'avions commerciaux. Toutefois, la création de richesse et le développement de l'économie dans les marchés non traditionnels sont à l'origine du virage de la proportion d'avions commerciaux livrés à l'extérieur des É.-U. Cette tendance de la demande influe sur la configuration géographique de notre réseau de soutien. Dans les marchés non traditionnels, la stratégie vise à accroître notre présence locale sur le marché des services à la clientèle et à tirer parti de tiers pour déployer la totalité de notre gamme de services.

Perspectives à long terme

La croissance continue de la flotte en service devrait stimuler la demande de services à la clientèle. Même si les marchés traditionnels, comme l'Amérique du Nord et l'Europe, devraient dominer pour ce qui est de la taille de marché, l'accroissement de la flotte dans les marchés non traditionnels s'accélère et crée de nouvelles occasions pour le service à la clientèle.

Au cours des 10 prochaines années, les livraisons de l'industrie des avions commerciaux devraient afficher les taux de croissance les plus élevés dans les économies émergentes comme l'Asie du Sud et la Chine. Cette demande croissante conjuguée à notre offre de services à la clientèle devraient stimuler la croissance à l'extérieur des marchés traditionnels.⁽¹⁾

La performance financière des sociétés aériennes s'améliore ces dernières années pour atteindre des sommets,⁽²⁾ mais les marges demeurent tributaires de facteurs de coûts importants, comme la main-d'œuvre, la maintenance et le carburant. Les exploitants axent de plus en plus et inlassablement leurs efforts sur la gestion des coûts, et portent notamment une attention particulière à la gestion des dépenses de maintenance.

La flotte de transport aérien commercial mondiale comprend plus de 27 000 avions. Environ 33 % de la flotte est établie en Amérique du Nord, tandis que l'Europe abrite 25 % de la flotte mondiale. L'Asie-Pacifique, qui englobe la Chine et l'Inde, constitue légèrement plus de 25 % de la flotte mondiale.⁽³⁾ Cette répartition changera au cours des dix prochaines années. La proportion de la flotte en Amérique du Nord devrait diminuer de 7 %, la croissance nette de cette dernière étant limitée par les efforts importants de renouvellement de flotte déployés par les grands exploitants. Les marchés d'Asie devraient connaître la plus forte croissance et compter la plus grande flotte au monde pendant cette période prévisionnelle, formant ainsi le cœur du développement de l'industrie de la maintenance, de la réparation et de la révision.⁽⁴⁾

Le marché mondial de la demande en maintenance, réparation et révision lié au transport aérien commercial s'élevait à 64,3 milliards \$ en 2015. Il devrait croître à un taux de croissance annuel composé de 4,1 % pour atteindre 96 milliards \$ d'ici 2025.⁽³⁾

⁽¹⁾ Comme indiqué dans nos prévisions pour le marché des avions commerciaux publiées en juin 2015 et accessibles à l'adresse ri.bombardier.com.

⁽²⁾ D'après les prévisions de l'IATA dans son rapport de fin d'année *Economic Performance of the Airline Industry*, publié en décembre 2016.

⁽³⁾ Selon la présentation *MRO Market Update & Industry Trends* faite par ICF International dans le cadre de la conférence Aviation Week MRO Europe, du 18 au 20 octobre 2016.

⁽⁴⁾ Selon le rapport *Global Fleet and MRO Market Economic Assessment* publié en 2016 et préparé par CAVOK, division de Oliver Wyman.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Solide exécution tout en accélérant la cadence de production des avions C Series

Résultats opérationnels

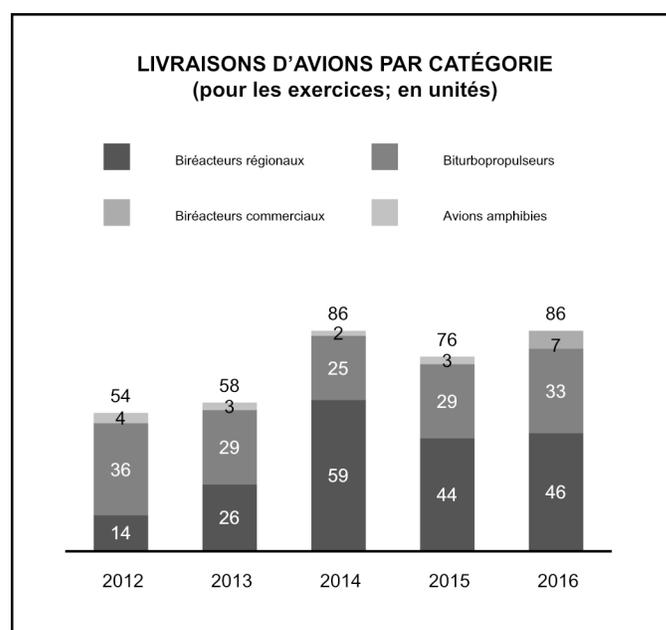
	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Revenus	699 \$	644 \$	2 617 \$	2 395 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(127) \$	(58) \$	(353) \$	(66) \$
Amortissement ⁽²⁾	14	29	64	104
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(141)	(87)	(417)	(170)
Éléments spéciaux	3	240	486	3 800
RAII	(144) \$	(327) \$	(903) \$	(3 970) \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(20,2) %	(13,5) %	(15,9) %	(7,1) %
Marge RAII	(20,6) %	(50,8) %	(34,5) %	ins

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

⁽²⁾ 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.

Revenus

Les augmentations de respectivement 55 millions \$ et 222 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice s'expliquent principalement par la hausse des revenus tirés des ventes d'avions neufs et d'avions d'occasion, en partie contrebalancée par une baisse des revenus attribuable à la vente de notre programme d'avions amphibies.



Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
		2016	2015	2016	2015
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i>	1	— \$	— \$	516 \$	— \$
Obligation au titre des avantages de retraite	2	—	—	(33)	—
Charge de restructuration	3	3	—	3	(1)
Charge de dépréciation et autres charges – programme d'avions <i>C Series</i>	4	—	—	—	3 249
Modifications des estimations et variations de la juste valeur	5	—	—	—	312
Charge de dépréciation – Outillage du programme d'avion <i>CRJ1000</i>	6	—	240	—	240
		3 \$	240 \$	486 \$	3 800 \$
Incidence sur la marge RAI		(0,4) %	(37,3) %	(18,6) %	ins

- Parallèlement à la clôture des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016, nous avons comptabilisé, de manière consolidée, une provision pour contrats déficitaires de 492 millions \$, déduction faite d'un montant de 24 millions \$ comptabilisé dans Siège social et élimination.
- Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 33 millions \$ a été reprise.
- Représente en 2016 des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées en octobre 2016.

La charge de restructuration en 2015 découlait d'un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée en 2014.

- Représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 3,1 milliards \$, et des dépréciations des stocks et d'autres provisions de 179 millions \$, par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente d'octobre 2015. Une contrepartie de 14 millions \$ liée à cet élément spécial est portée au poste Siège social et élimination.
- Élément lié à une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle par suite de modifications apportées aux hypothèses formulées sur les courbes de valeur résiduelle des avions régionaux en raison des conditions difficiles du marché des avions d'occasion régionaux et d'une plus grande probabilité que le bénéficiaire de garantie se prévale de la garantie de valeur résiduelle, compte tenu de l'expérience récente en matière de garanties de valeur résiduelle et d'une perte sur certains instruments financiers en raison de modifications apportées à la juste valeur estimative.
- Représente une charge de dépréciation de 240 millions \$ liée au solde des coûts de développement du programme aéronautique *CRJ1000*. La dépréciation s'expliquait par le manque de nouvelles commandes récentes et du faible carnet de commandes fermes pour l'avion *CRJ1000*, découlant principalement des clauses de portée des conventions collectives des pilotes aux É.-U., qui limitent l'utilisation, le nombre de sièges et le nombre d'avions régionaux volant pour le compte de transporteurs à réseaux. Comme nous n'anticipons pas à court terme d'assouplissement des clauses de portée aux É.-U., nous ne serons pas en mesure, pour l'instant, de vendre l'avion *CRJ1000* sur le marché des É.-U. L'élément spécial comprenait une charge de 3 millions \$ qui a été portée au poste Siège social et élimination.

Marge RAI

La marge RAI pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2016 a augmenté considérablement par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (se reporter à la description des éléments spéciaux susmentionnés) pour le quatrième trimestre a diminué de 6,7 points de pourcentage et cette diminution est essentiellement attribuable à :

- une augmentation des autres dépenses liée à un écart net négatif des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle et des instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur; et
- des pertes du programme d'avions *C Series* en raison de l'accélération de la production, principalement liées à la production des premières unités.⁽¹⁾

Au cours de l'exercice, la marge RAI a augmenté considérablement par rapport à celle de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (se reporter à la description des éléments spéciaux susmentionnés) pour l'exercice a diminué de 8,8 points de pourcentage essentiellement en raison :

- des pertes du programme d'avions *C Series* en raison de l'accélération de la production, principalement liées à la production des premières unités;⁽¹⁾
- de l'augmentation des autres charges liée à l'écart négatif net des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle et des instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur; et
- d'une diminution des marges tirées des livraisons d'avions.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des charges de R et D découlant essentiellement de la diminution de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques en raison de la baisse de la valeur comptable des coûts de développement de la gamme d'avions *CRJ*; et
- une dépréciation non récurrente des stocks de pièces de rechange d'occasion liés au programme d'avions *CRJ200* comptabilisée au troisième trimestre de 2015.

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

Mise en service réussie des deux modèles du programme d'avions révolutionnaire *C Series*

Investissements dans le développement de produits

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Outillage des programmes ⁽¹⁾	113 \$	220 \$	365 \$	937 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	2	1	4	3
	115 \$	221 \$	369 \$	940 \$
En pourcentage des revenus	16,5 %	34,3 %	14,1 %	39,2 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 10 millions \$ et 24 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016 (respectivement 12 millions \$ et 60 millions \$ pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2015), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

Les additions à l'outillage des programmes sont liées au développement du programme d'avions *C Series*. Pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016, les additions à l'outillage des programmes ont diminué par rapport à celles des périodes correspondantes de l'exercice précédent étant donné que les avions du programme *C Series* ont été certifiés.

Au 31 décembre 2016, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions commerciaux⁽¹⁾ s'établissait à 2,6 milliards \$, comparativement à 1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015. L'augmentation de la valeur comptable nette de l'outillage des programmes d'avions commerciaux au 31 décembre 2016 découle principalement des additions à l'outillage pour le programme d'avions *C Series*.

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions commerciaux totalisaient 299 millions \$ au 31 décembre 2016 (294 millions \$ au 31 décembre 2015).

Rapprochement de la valeur comptable de l'outillage des programmes aéronautiques

Solde au 31 décembre 2015	1 914 \$
Investissements dans le développement de produits	352
Acquisition de coûts de développement engagés par nos fournisseurs ⁽¹⁾	344
Amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	(24)
Solde au 31 décembre 2016	2 586 \$

⁽¹⁾ Montant comptabilisé dans l'outillage des programmes aéronautiques lors de la première livraison de l'avion CS100 pour des coûts de développement acquis engagés par nos fournisseurs. Le montant représente un élément sans effet de trésorerie, car il est payable à la livraison future des avions et aura une incidence sur les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles dans les flux de trésorerie lorsque les fournisseurs seront payés à la livraison des avions.

Le programme d'avions C Series

L'avion de ligne CS100 a obtenu la validation de type de l'AESA et de la FAA des É.-U. à la suite de l'obtention de l'homologation de type de Transports Canada. Le premier avion CS100 a été livré à SWISS le 29 juin 2016 et est entré en service commercial le 15 juillet 2016.

Après avoir obtenu l'homologation de type de Transports Canada, l'avion CS300 a obtenu la validation de l'AESA et de la FAA des É.-U. Le premier avion CS300 a été livré au client de lancement airBaltic le 28 novembre 2016 et le premier vol commercial de l'avion a eu lieu le 14 décembre 2016.

Les avions CS100 et CS300 démontrent tous deux une fiabilité élevée pour des avions entièrement nouveaux.

Déclaration environnementale de produit

Le 26 septembre 2016, une déclaration environnementale de produit (EPD^{MD}) portant sur l'avion CS100 a été publiée par le système international EPD^{MD} présentant de l'information sur l'incidence environnementale de l'avion tout au long de son cycle de vie. La publication de cette déclaration est une première dans l'industrie aéronautique.

Même certification de type

Transports Canada, l'EASA et la FAA des É.-U. ont terminé l'évaluation opérationnelle des avions CS100 et CS300 et ont déterminé que les deux modèles partageront la même certification de type pour les pilotes. La même certification de type, qui reflète le fait que les deux avions ont en commun plus de 99 pour cent de leurs pièces, permet aux exploitants de tirer avantage du fait qu'une formation minimale et rentable est nécessaire à la mutation de pilotes d'un modèle à l'autre. Le haut niveau d'éléments en commun s'étend également aux procédures de maintenance et à la manutention au sol et procure des occasions d'économiser aux clients.

Résultats de performance

Les résultats de performance des essais en vol et des essais structuraux des avions ont dépassé les objectifs initiaux en matière de consommation de carburant, de charge utile, de distance franchissable et de performances sur piste.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Principaux objectifs de performance, sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en production, sur des vols de 500 milles marins.

Accélération de la cadence de production et activités de soutien à la clientèle

Nos efforts viseront à accélérer la cadence vers la production à plein régime, à livrer des avions et à assurer un soutien complet à nos clients :

- Le simulateur de vol complet des avions *C Series* joue un rôle important dans la formation des pilotes des deux modèles d'avion.
- En juin 2016, nous avons inauguré le nouveau centre de réponse à la clientèle (CRC) de pointe pour le programme d'avions *C Series* à Mirabel, au Canada. Le CRC, qui fournit déjà un soutien aux clients *C Series*, assure en tout temps des services techniques, de l'expertise en ingénierie et des services de matériel mondiaux.
- Au cours de l'année, nous avons annoncé des ententes *Smart Parts* de respectivement dix ans et cinq ans avec SWISS et airBaltic. En vertu de ces ententes, nous fournirons des services complets de maintenance, de réparation et de révision des composants, l'accès à une banque d'échange de pièces située à un endroit stratégique et à des stocks de pièces sur place aux principales plaques tournantes respectives de ces sociétés aériennes.

Hausse du nombre de livraisons entraînée par la MES des deux modèles d'avions *C Series*

Livraisons d'avions

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Biréacteurs commerciaux				
<i>CS100</i>	3	—	5	—
<i>CS300</i>	2	—	2	—
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700</i>	—	—	1	2
<i>CRJ900</i>	5	6	37	38
<i>CRJ1000</i>	3	3	8	4
Biturbopropulseurs				
<i>Q400</i>	10	10	33	29
Avions amphibies	—	1	—	3
	23	20	86	76

Le nombre de livraisons d'avions commerciaux pour l'exercice clos le 31 décembre 2016 est en hausse par rapport à celui atteint pour l'exercice précédent, en raison surtout de la mise en service des avions *C Series* en 2016.

Pour la période de trois ans close le 31 décembre 2016, nous avons conquis 29 % du marché en fonction des unités livrées dans le segment des avions de 60 à 100 sièges. En comparaison, la part de marché s'est élevée à 28 % pour la période de trois ans close le 31 décembre 2015.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Nos estimations d'après les données disponibles sur les livraisons d'avions de la base de données d'Ascend sur les flottes par Flightglobal.

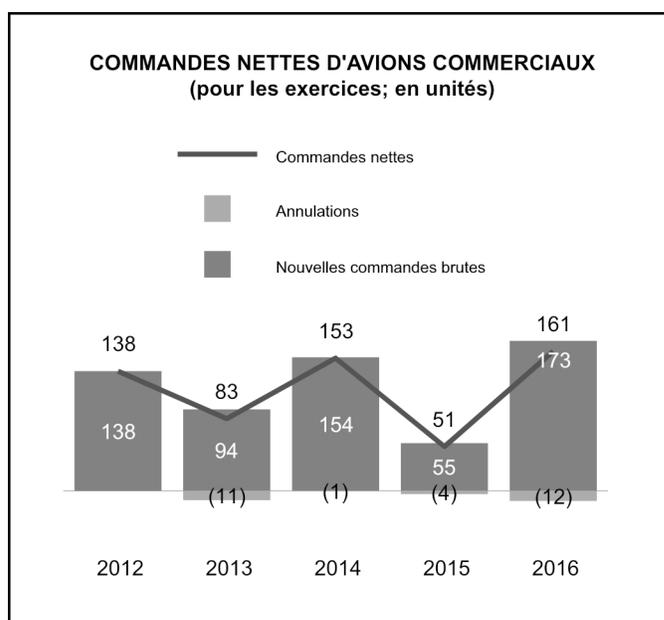
Année charnière pour les commandes d'avions C Series

Commandes nettes

(en unités)	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Biréacteurs commerciaux				
CS100	—	—	75	—
CS300	2	—	42	—
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	—	—	—	2
CRJ900	—	18	19	25
CRJ1000	—	—	—	(2)
Biturbopropulseurs				
Q400	7	3	25	26
	9	21	161	51

L'augmentation des commandes au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2016 par rapport à celles de l'exercice précédent s'explique par les commandes importantes d'avions C Series reçues au deuxième trimestre de 2016.

Les annulations au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2016 reflètent la restructuration, en août 2016, de l'entente d'achat signée en 2013 avec la société de crédit-bail établie à Moscou, Ilyushin Finance Co. (IFC), afin de nous adapter aux besoins actuels de son marché. La commande ferme a été modifiée, passant d'une commande de 32 avions CS300 assortie d'options pour 10 avions CS300 supplémentaires à une commande de 20 avions CS300 et un biturbopropulseur Q400 assortie d'options pour cinq avions Q400 supplémentaires.



Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2016 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾	Options ⁽²⁾
Quatrième trimestre			
République unie de Tanzanie (Tanzanie) ⁽³⁾	2 CS300 et 1 Q400	200 \$	—
Philippine Airlines, Inc. (Philippines)	5 Q400	165 \$	—
Deuxième trimestre			
Delta Air Lines, Inc. (É.-U.)	75 CS100	5 600 \$	50 CS100
Air Canada (Canada)	45 CS300	3 800 \$	30 CS300
Air Baltic Corporation AS (Lettonie)	7 CS300	506 \$	—
Industrial Bank Financial Leasing Co., Ltd. (également connue comme CIB Leasing) (Chine)	10 CRJ900	472 \$	—
WestJet Encore Ltd. (Canada)	9 Q400	293 \$	—
Chorus Aviation Inc. (Canada)	5 CRJ900	229 \$	—

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

⁽²⁾ Non incluses dans le carnet de commandes.

⁽³⁾ Les avions seront exploités par Air Tanzania.

Après la fin de l'exercice, Cityjet a signé une entente d'achat ferme pour six avions *CRJ900* assortie d'options pour quatre avions supplémentaires. D'après le prix affiché, l'entente ferme est évaluée à 280 millions \$ et pourrait atteindre 467 millions \$ si CityJet exerçait toutes ses options. Le carnet de commandes au 31 décembre 2016 ne tenait pas compte de cette entente.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	Aux 31 décembre			
	2016		2015	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
Biréacteurs commerciaux				
<i>CS100</i>	118 ⁽¹⁾	99	53 ⁽¹⁾⁽²⁾	49
<i>CS300</i>	235 ⁽¹⁾	133	190 ⁽¹⁾⁽²⁾	113
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700</i>	9	—	10	—
<i>CRJ900</i>	26	18	44	24
<i>CRJ1000</i>	17	—	25	9
Biturbopropulseurs				
<i>Q400</i>	31	12	39	77
	436	262	361	272

⁽¹⁾ Le total de 353 commandes comprend 137 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *C Series* au 31 décembre 2016 (le total de 243 commandes comprenait 86 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions *C Series* au 31 décembre 2015).

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

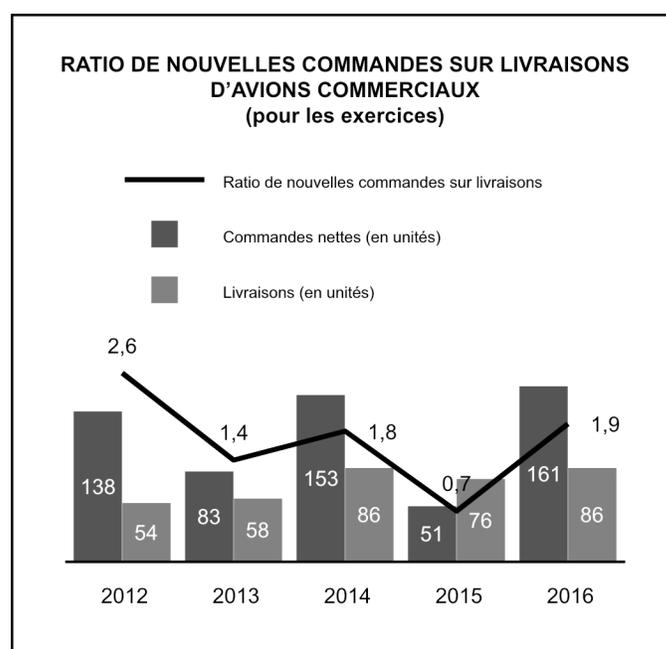
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Commandes nettes	9	21	161	51
Livraisons	23	20	86	76
	0,4	1,1	1,9	0,7

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

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.

Republic Airways Holdings Inc. (Republic) a annoncé en février 2016 qu'elle et certaines de ses filiales avaient déposé une demande volontaire de réorganisation de leurs activités en vertu du *chapitre 11 du Bankruptcy Code* des É.-U. Le 20 octobre 2016, Republic et Bombardier ont convenu d'une modification qui prévoit le report des paiements à Bombardier en contrepartie des avions ainsi que des livraisons à Republic de 40 avions *CS300*, qui étaient prévus dans l'entente d'achat initiale. Le tribunal des faillites des É.-U. pour le district sud de l'État de New York a autorisé la modification le 8 décembre 2016.



Effectifs

Nombre total d'employés

	Aux 31 décembre	
	2016	2015
Permanents ⁽¹⁾	4 800	4 500
Contractuels ⁽²⁾	550	550
	5 350	5 050
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	42 %	38 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

⁽²⁾ Y compris les non-employés et le personnel imparti d'agences.

Les effectifs au 31 décembre 2016 comptaient 300 employés, ou 6 %, de plus que ceux de l'exercice précédent.

La hausse est essentiellement attribuable à l'augmentation des effectifs pour soutenir l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series*.

Cependant, la hausse a été en partie contrebalancée par l'incidence initiale de notre annonce d'octobre 2016 sur la mise en œuvre de nouvelles mesures de restructuration, y compris la rationalisation des fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production dans l'ensemble de l'entreprise, optimiser les effectifs et spécialiser les sites, en partie compensées par de l'embauche stratégique pour soutenir l'accélération du programme *C Series* ainsi que par notre stratégie de croissance dans les activités du marché de l'après-vente.

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous les sites d'Avions commerciaux récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon les indicateurs cibles de rendement. Un total de 2800 employés à l'échelle mondiale, ou 58 % des employés permanents, participent au programme. En 2016, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles, fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles.

PARTENARIAT STRATÉGIQUE

Investissement du gouvernement du Québec dans le programme d'avions *C Series*

Le 30 juin 2016, nous avons obtenu un investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée, la Société en commandite Avions *C Series* (SCACS), à laquelle nous avons transféré les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. La SCACS est détenue dans une proportion de 50,5 % par Bombardier Inc. et, à titre de filiale de Bombardier, elle poursuivra les activités liées à notre programme d'avions *C Series*. La SCACS continue d'être incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers.

Nous avons reçu l'investissement en deux tranches de 500 millions \$ chacune respectivement le 30 juin et le 1^{er} septembre 2016. Le produit de l'investissement est affecté entièrement aux flux de trésorerie du programme d'avions *C Series*. Selon les modalités de l'entente de société en commandite, nous nous sommes engagés à investir des capitaux supplémentaires dans la SCACS, jusqu'à concurrence de 1,0 milliard \$, dans le cas où la SCACS ne disposerait pas de liquidités suffisantes. Les apports en capital supplémentaires de Bombardier augmenteraient sa participation dans la SCACS.

De plus, le 30 juin et le 1^{er} septembre 2016, nous avons émis, au nom d'Investissement Québec, des bons de souscription pouvant être exercés en vue d'acquérir un nombre global de 100 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc., pouvant être exercés pendant cinq ans à un prix d'exercice par action de 1,72 dollars américains, soit l'équivalent de 2,21 dollars canadiens à la date de signature de l'accord de souscription.

L'investissement prévoit un engagement de continuité aux termes duquel nous devons conserver dans la province de Québec, pendant une période de 20 ans, le siège social stratégique, financier et opérationnel, les activités de fabrication et d'ingénierie ainsi que les politiques, pratiques et plans d'investissement en matière de recherche et de développement de la SCACS, dans chaque cas, en ce qui concerne la conception, la fabrication et la commercialisation des avions CS100 et CS300 ainsi que le service après-vente pour ces avions, et nous devons exploiter les installations situées à Mirabel, au Canada, à cette fin.

Sous certaines conditions, nous avons la possibilité de racheter la participation d'Investissement Québec dans la SCACS à sa juste valeur marchande.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Prévisions les plus récentes pour 2016	Ce que nous avons fait en 2016	Ce qui s'en vient pour 2017 ⁽¹⁾
Croissance et livraisons	Revenus d'environ 2,7 milliards \$. Entre 85 et 90 livraisons.	Revenus de 2,6 milliards \$. 86 livraisons.	Revenus d'environ 2,9 milliards \$. Entre 80 et 85 livraisons environ.
Rentabilité⁽²⁾	RAII négatif avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 450 millions \$, découlant principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions C Series. ⁽³⁾	RAII négatif avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 417 millions \$.	RAII négatif avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 400 millions \$, découlant principalement de l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions C Series. ⁽³⁾

Mise à jour des prévisions pour 2016

En septembre 2016, nous avons révisé nos prévisions de livraisons d'avions du programme C Series pour 2016, les faisant passer de 15 à 7 avions, en raison du retard de livraison de moteurs accusé par notre fournisseur Pratt & Whitney. Nous avons ainsi, en grande partie en raison de cet ajustement de livraisons, mis à jour les prévisions de livraisons d'Avions commerciaux pour 2016 et prévoyons désormais livrer, au lieu d'environ 95 avions, de 85 à 90 avions. Notre cible d'utilisation des flux de trésorerie disponibles pour le programme d'avions C Series a aussi été mise à jour en 2016, s'établissant à environ 1,15 milliard \$, ainsi que le total des revenus d'Avions commerciaux, pour le faire passer d'environ 3,0 milliards \$ à environ 2,7 milliards \$. Nous avons généré des revenus de 2,6 milliards \$ pour 86 livraisons, conformément à nos prévisions révisées pour 2016.

En novembre 2016, compte tenu des MES réussies des avions C Series, nous avons revu à la hausse la prévision de rentabilité d'Avions commerciaux pour 2016, en faisant passer le RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾ négatif d'environ 550 millions \$ à environ 450 millions \$, comptant sur une solide exécution pendant l'accélération de la cadence de production, ainsi que sur un contrôle des coûts durant les premiers mois suivant la MES, soutenu par la fiabilité des avions CS100 en service. Pour l'ensemble de l'exercice, un RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾ négatif de 417 millions \$ pour 2016 a dépassé nos prévisions révisées grâce à la solide exécution continue et au contrôle des coûts pendant que l'avion CS300 entrait en service.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-dessous pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

⁽²⁾ Les prévisions de rentabilité se fondent sur le RAII avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS pour 2016.

⁽³⁾ Les premières unités en production d'un nouveau programme d'avion engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement tandis que le prix de vente des premières unités est habituellement moins élevé.

Notre stratégie pour réaliser nos prévisions pour 2017

L'année 2017 devrait voir l'accélération de la cadence de production de la gamme d'avions *C Series*, visant à 30 à 35 livraisons planifiées, conformément à notre plan quinquennal. Notre approche de production pour la gamme *CRJ Series* et l'avion *Q400* comprendra des ajustements de cadence pour atteindre environ 50 livraisons en 2017, reflétant notre carnet de commandes.⁽¹⁾

Notre prévision de rentabilité pour 2017 est un RAll négatif avant éléments spéciaux d'environ 400 millions \$.⁽²⁾ À mesure que s'accélère la cadence de production du programme d'avions *C Series*, nous prévoyons que l'incidence dilutive des premières années de production du programme d'avions sera contrebalancée en partie par les économies prévues tandis que nous progressons sur la courbe d'apprentissage de la production et tirons parti d'une meilleure performance opérationnelle découlant des initiatives de transformation.⁽¹⁾

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans le texte encadré ci-dessous pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

⁽²⁾ Les prévisions de rentabilité se fondent sur le RAll avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur.

Énoncés prospectifs :

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur :

- les livraisons fondées sur le carnet de commandes fermes actuel et les nouvelles commandes futures estimatives;⁽²⁾
- la capacité d'accélérer la production et les livraisons et de respecter les coûts prévus du programme d'avions *C Series*, dont des améliorations découlant de la courbe d'apprentissage;
- notre capacité à renforcer notre position sur le marché et notre proposition de valeur en ce qui concerne les programmes de l'avion *Q400* et des avions de la gamme *CRJ Series*.
- l'ajustement des cadences de production en fonction de la demande du marché;
- le déploiement et l'exécution continus des initiatives de transformation principales, particulièrement celles touchant les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité de la main-d'œuvre et l'amélioration du fonds de roulement;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir les cadences de production prévues;
- le maintien du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale; et
- la stabilité des taux de change.

⁽¹⁾ Se reporter aussi à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

⁽²⁾ Les prévisions de la demande sont fondées sur l'analyse des principaux indicateurs de marché, dont la croissance du PIB réel, les volumes de trafic-passagers, le prix du carburant, la rentabilité des sociétés aériennes, les réglementations environnementales, les expéditions d'avions, la demande de remplacement, la flotte en service, le taux d'utilisation et l'âge moyen des avions de la flotte. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché dans la section Industrie et conjoncture économique.

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

Les données exposées dans le présent rapport de gestion contiennent 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 à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour plus de détails.

		PAGE
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs connexes de rendement que nous utilisons pour évaluer nos progrès	82
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats et principaux événements	83
PROFIL	Survol de nos activités et de nos produits et services	84
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur nos activités	85
ANALYSE DES RÉSULTATS	Le rendement financier pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016 Nouvelles commandes externes, carnet de commandes externes Nos effectifs	86
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Ce que nous avons dit, ce que nous avons fait et ce qui s'en vient Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs	88

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

Le tableau ci-dessous résume les mesures clés et indicateurs connexes de notre rendement les plus pertinents.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
Croissance et position en regard de la concurrence	<ul style="list-style-type: none"> Revenus, comme mesure de la croissance. Part de marché en fonction des revenus, comme mesure de notre position en regard de la concurrence.
Rentabilité	<ul style="list-style-type: none"> RAII, marge RAI, et RAI avant éléments spéciaux,⁽¹⁾ et marge RAI avant éléments spéciaux,⁽¹⁾ comme mesures du rendement.
Liquidités	<ul style="list-style-type: none"> Flux de trésorerie disponibles,⁽¹⁾ comme mesure de la génération de liquidités.
Satisfaction de la clientèle	<ul style="list-style-type: none"> Livraisons à temps des aérostructures, comme mesure du respect de notre engagement envers les clients.
Exécution	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation des étapes importantes dans le développement de programmes, comme mesure d'une exécution sans faille.

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

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Contribution à l'amélioration de la performance opérationnelle de Bombardier

REVENUS	MARGE RAI	MARGE RAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX ⁽¹⁾
1,5 milliard \$	8,3 %	8,0 %

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2016	2015	Écart
Revenus	1 549 \$	1 797 \$	(14) %
Nouvelles commandes externes	392	474	(17) %
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	0,9	0,9	—
RAI	128 \$	105 \$	22 %
Marge RAI	8,3 %	5,8 %	250 pdb
RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	124 \$	104 \$	19 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,0 %	5,8 %	220 pdb
RAIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	175 \$	154 \$	14 %
Marge RAIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	11,3 %	8,6 %	270 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	20 \$	26 \$	(23) %
Aux 31 décembre	2016	2015	
Carnet de commandes externes	42 \$	80 \$	(48) %

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

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- Nous avons réalisé nos prévisions de revenus et de rentabilité pour 2016.
- En février 2016, nous avons décidé d'optimiser nos effectifs en combinant réductions des effectifs et embauche stratégique. Environ 80 % de la réduction des effectifs de 2500 employés a eu lieu au cours de l'exercice 2016. En octobre 2016, nous avons annoncé de nouvelles mesures de restructuration, y compris rationaliser les fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'entreprise, optimiser les effectifs et spécialiser les sites, contrebalancées en partie par l'embauche stratégique visant à soutenir l'accélération du programme d'avions *C Series* et du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*.

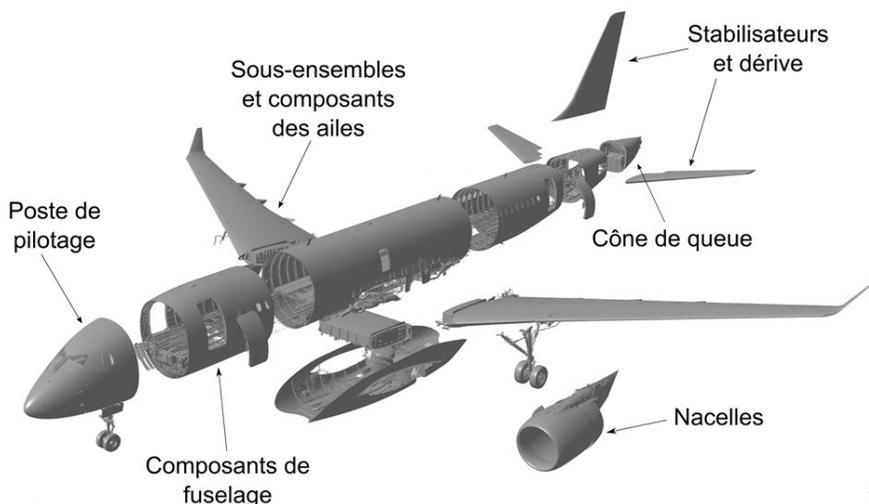
PROFIL

Capacité de calibre international

Spécialisé dans la fabrication d'aérostructures et dans les services d'ingénierie, Aérostructures et Services d'ingénierie conçoit et fabrique des aérostructures pour Bombardier et d'autres constructeurs d'avions et d'aérostructures. Aérostructures et Services d'ingénierie est le plus important fournisseur d'aérostructures destinées aux programmes en cours de Bombardier et au programme d'avions *C Series*, ainsi qu'au programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, fournissant des structures comme les postes de pilotage, l'aile entièrement en composites destinée au programme d'avions *C Series* et le fuselage arrière destiné au programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*. À court et à moyen terme, notre priorité demeure de développer de nouvelles technologies, d'assurer les livraisons à temps et de réaliser des économies de coûts afin d'accroître la compétitivité de nos programmes établis et de nos programmes en développement.

Nos effectifs, nos capacités et nos technologies de pointe fournissent à notre clientèle des produits et des services dans les domaines suivants :

- Conception, fabrication et soutien après-vente d'aérostructures métalliques et en composites complexes, notamment :
 - les composants du poste de pilotage et du fuselage;
 - le stabilisateur, la dérive et le cône de queue;
 - l'aile complète en composites, y compris les sous-ensembles et composants de l'aile; et
 - les nacelles de moteur.
- Conception, fabrication et soutien après-vente des systèmes connexes des avions, notamment :
 - les harnais électriques;
 - les tubes de production; et
 - les conduits à haute pression.
- Solutions d'ingénierie, notamment :
 - la conception de structures d'avions et l'analyse de contraintes; et
 - les services d'essais au sol.



Nous sommes présents sur quatre continents, avec notamment des sites de production et d'ingénierie à Montréal, au Canada; à Belfast, en Irlande du Nord; à Querétaro, au Mexique; et à Casablanca, au Maroc. De plus, nos centres de service à Dallas, aux É.-U., et à Belfast, en Irlande du Nord, fournissent des services de maintenance pour les structures, dont d'importantes modifications et réparations.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

Les indicateurs clés suivants servent à assurer le suivi de la vigueur de l'industrie des aérostructures et des services d'ingénierie à court terme :

Indicateur	Situation actuelle	État
Nombre de nouveaux produits en développement ou d'améliorations à des plateformes existantes par les fabricants d'équipement d'origine (OEM)	Le développement de nouveaux produits monocouloirs pourrait être amorcé au cours de la prochaine décennie, alors que d'autres nouveaux programmes devraient faire leur entrée sur les marchés de la Chine et de la Russie. ⁽¹⁾ Dans le marché de l'aviation d'affaires, plusieurs nouveaux programmes devraient entrer en service d'ici 2020. ⁽²⁾	▲
Cadence de production des OEM / nombre de livraisons d'avions	Les carnets de commandes des OEM d'avions commerciaux dans l'industrie demeurent solides. ⁽³⁾ Bombardier accélère son programme d'avions <i>C Series</i> . Malgré le fait que certains OEM aient ralenti la cadence de production de programmes d'avions d'affaires, le marché devrait continuer de se stabiliser. ⁽⁴⁾	▲

▲ ► ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant la conjoncture actuelle.

⁽¹⁾ Selon le rapport *Counterpoint Market Intelligence Limited (CPMIL) 2016 – The twelfth review of the Aerostructures Market* de Counterpoint.

⁽²⁾ Selon nos prévisions pour le marché des avions d'affaires publiées en mai 2016 et disponibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs à ri.bombardier.com.

⁽³⁾ Selon le rapport *Morgan Stanley Research, Airlines+A&D Update*, daté du 23 janvier 2017.

⁽⁴⁾ Se reporter à la rubrique Industrie et conjoncture économique dans la section Avions d'affaires pour plus de détails.

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

L'état actuel de certains facteurs de croissance du marché devrait avoir une incidence positive sur l'industrie des aérostructures à court terme. Le marché des avions commerciaux maintient sa solide performance, le trafic-passagers et le rendement financier des sociétés aériennes s'étant maintenus à des niveaux impressionnants en 2016. Parallèlement, nous prévoyons que le marché des biréacteurs d'affaires demeurera stable en raison des meilleures perspectives économiques et du lancement de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies soutenus par l'amélioration marquée de la confiance de l'industrie qui se situe au-dessus du seuil de stabilité du marché,⁽¹⁾ l'augmentation des bénéfices des entreprises aux É.-U. et le niveau stable des stocks d'avions d'occasion. De manière générale, nous gardons confiance dans le potentiel de croissance importante à long terme du secteur de l'aviation.

En 2016, les citoyens britanniques ont voté, par voie référendaire, pour une sortie de l'Union européenne, couramment appelée « Brexit », ce qui pourrait entraîner de l'incertitude dans la région.

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

Les perspectives à long terme pour Aérostructures et Services d'ingénierie demeurent solides. La valeur de notre marché mondial pertinent et accessible d'aérostructures et de services après-vente connexes (y compris la réparation et la remise à neuf de composants, les pièces de rechange ainsi que d'autres services d'ingénierie) est actuellement estimée à 63 milliards \$, avec une croissance annuelle prévue de 3,9 % jusqu'en 2026.⁽¹⁾ Le marché vise principalement la fabrication d'ailes et de fuselages, surtout de grands avions commerciaux.

⁽¹⁾ Notre marché pertinent et accessible d'aérostructures est le marché mondial d'aérostructures et de services après-vente de l'aviation civile, à l'exclusion de la part de marché liée à des contrats attribués à des acteurs locaux sans libre concurrence. Selon les données du rapport *Counterpoint Market Intelligence Limited (CPMIL) 2016 – The twelfth review of the Aerostructures Market* de Counterpoint, et du rapport *ICF International, Aerostructures & Components MRO Market Overview*, produit le 28 avril 2016.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Meilleure performance opérationnelle

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Revenus				
Revenus intersectoriels	215 \$	321 \$	1 119 \$	1 290 \$
Revenus externes	104	122	430	507
	319 \$	443 \$	1 549 \$	1 797 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	42 \$	3 \$	175 \$	154 \$
Amortissement ⁽²⁾	12	12	51	50
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	30	(9)	124	104
Éléments spéciaux	6	—	(4)	(1)
RAII	24 \$	(9) \$	128 \$	105 \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	9,4 %	(2,0) %	8,0 %	5,8 %
Marge RII	7,5 %	(2,0) %	8,3 %	5,8 %

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

⁽²⁾ 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.

Revenus

La diminution de 124 millions \$ pour le trimestre est attribuable à :

- une baisse des revenus intersectoriels (106 millions \$) principalement attribuable à la diminution du volume d'avions d'affaires et commerciaux régionaux, en raison d'ajustements de cadence de production; et
- une baisse des revenus externes (18 millions \$) principalement attribuable à une diminution du volume, en partie contrebalancée par une augmentation des ventes de services après-vente.

La diminution de 248 millions \$ pour l'exercice est attribuable à :

- une baisse des revenus intersectoriels (171 millions \$) principalement attribuable à la diminution du volume d'avions d'affaires résultant de nos réductions de cadence de production mises en œuvre en 2015, contrebalancée en partie par l'augmentation du volume du programme d'avions C Series découlant de l'accélération de la cadence de production; et
- une diminution des revenus externes (77 millions \$) principalement attribuable à une diminution du volume, contrebalancée en partie par une augmentation des ventes de services après-vente.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux pour l'exercice 2016 représentent :

- une diminution de l'obligation au titre des avantages de retraite de 43 millions \$. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyons pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite a été reprise; et
- des charges de restructuration de 39 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées en février et en octobre 2016, dont 6 millions \$ ont été comptabilisés au quatrième trimestre.

L'élément spécial pour l'exercice 2015 était lié à l'ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée en 2014.

Marge RAI

La marge RAI pour le quatrième trimestre clos le 31 décembre 2016 a augmenté de 9,5 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le quatrième trimestre a augmenté de 11,4 points de pourcentage, essentiellement en raison des éléments suivants, qui comprennent les éléments liés au calendrier :

- une augmentation des marges tirées des contrats intersectoriels d'avions commerciaux, attribuable principalement à la comptabilisation en 2015 des pertes prévues subies sur les premières unités du programme d'avions *C Series*, conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme, contrebalancée en partie par une diminution des marges tirées des avions régionaux;
- une baisse des charges au titre des régimes de retraite découlant des modifications apportées à un régime de retraite par suite d'une nouvelle convention collective signée en 2015, faisant augmenter les obligations au titre des avantages de retraite en 2015; et
- une augmentation de la marge tirée des ventes de services après-vente.

La marge RAI de l'exercice clos le 31 décembre 2016 a augmenté de 2,5 points de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour l'exercice a augmenté de 2,2 points de pourcentage, essentiellement en raison de :

- la comptabilisation des pertes prévues moins élevées sur les premières unités du programme d'avions *C Series*, conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme;
- l'augmentation des marges tirées des contrats externes, attribuable principalement à la baisse des coûts résultant de l'amélioration de la performance ainsi qu'à l'amélioration des prix;
- la baisse des charges au titre des régimes de retraite découlant des modifications apportées à un régime de retraite par suite d'une nouvelle convention collective signée en 2015, faisant augmenter les obligations au titre des avantages de retraite en 2015; et
- l'augmentation de la marge tirée des ventes de services après-vente.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

Carnet de commandes externes

	Aux	
	31 décembre 2016	31 décembre 2015
	42 \$	80 \$

Nouvelles commandes externes et ratio de nouvelles commandes

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Nouvelles commandes externes	84 \$	103 \$	392 \$	474 \$
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	0,8	0,8	0,9	0,9

Effectifs

Nombre total d'employés

	31 décembre 2016	Aux 31 décembre 2015
Permanents ⁽¹⁾	8 950	10 400
Contractuels ⁽²⁾	1 050	1 700
	10 000	12 100
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	70 %	70 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

⁽²⁾ Y compris les non-employés et le personnel imparti d'agences.

Les effectifs au 31 décembre 2016 comptaient 2100 employés, ou 17 %, de moins que ceux d'un an plus tôt.

Cette réduction découle essentiellement de la décision que nous avons prise en février 2016 de prendre des mesures pour optimiser nos effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique conformément à notre plan de transformation. Aérostructures et Services d'ingénierie a prévu de réduire ses effectifs d'environ 2500 employés de production et non liés à la production au cours de 2016 et 2017.⁽¹⁾ Environ 80 % de cette réduction de 2500 postes a été réalisée au cours de l'exercice 2016.

En octobre 2016, nous avons annoncé de nouvelles mesures de restructuration, y compris la rationalisation des fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'entreprise, optimiser les effectifs et spécialiser les sites, contrebalancées en partie par de l'embauche stratégique visant à soutenir l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series* et du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, ainsi que par notre stratégie de croissance dans les activités du marché de l'après-vente.

Notre programme de rémunération incitative pour les employés non syndiqués dans tous nos sites récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon les indicateurs cibles de rendement. Un total de 3400 employés à l'échelle mondiale, ou 38 % des employés permanents, participent au programme. En 2016, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles, fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles.

Notre convention collective avec Unite the Union and the General Machinists & Boilermakers de Belfast, en Irlande du Nord, a pris fin en janvier 2016. Nous sommes actuellement en pourparlers avec le syndicat afin de renouveler la convention collective.

⁽¹⁾ Énoncé prospectif. Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Dernières prévisions pour 2016	Ce que nous avons fait en 2016	Ce qui s'en vient pour 2017 ⁽¹⁾
Croissance	Revenus d'environ 1,6 milliard \$, provenant principalement de contrats intersectoriels avec Avions d'affaires et Avions commerciaux.	Revenus de 1,5 milliard \$, dont des revenus de 1,1 milliard \$ provenant de contrats intersectoriels.	Revenus d'environ 1,7 milliard \$, provenant principalement de contrats intersectoriels avec Avions d'affaires et Avions commerciaux.
Rentabilité⁽²⁾	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 8,0 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 8,0 %.	Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾ supérieure à 8,5 %.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

⁽²⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS pour 2016.

Mise à jour des prévisions pour 2016

En novembre 2016, nous avons revu la prévision de revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie pour 2016, la faisant passer d'environ 1,8 milliard \$ à environ 1,6 milliard \$, en raison surtout de l'alignement de la production sur celle de nos clients internes, soit Avions d'affaires et Avions commerciaux. Nos revenus pour 2016 de 1,5 milliard \$ sont conformes à notre prévision révisée.

De plus, nous avons revu à la hausse notre prévision de rentabilité⁽¹⁾ pour 2016, la faisant passer d'environ 7,5 % à environ 8,0 %, surtout sous l'effet d'initiatives de transformation qui se sont principalement fait sentir au second semestre de 2016. Notre RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 8,0 % pour 2016 est conforme à notre prévision révisée.

Notre stratégie pour réaliser les prévisions pour 2017

Les revenus de 2017 devraient s'améliorer pour s'établir à environ 1,7 milliard \$, en raison de contrats intersectoriels avec Avions d'affaires et Avions commerciaux, comprenant l'accélération de la production du poste de pilotage et de l'aile du programme d'avions *C Series*. En 2017, la marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ devrait augmenter à plus de 8,5 %, tirant parti d'une meilleure performance opérationnelle sous l'effet d'initiatives de transformation.⁽²⁾

⁽¹⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAI avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS pour 2016.

⁽²⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent nos prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

Énoncés prospectifs :

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur :

- un volume de production plus élevé au cours de l'exercice 2017 par rapport à celui de l'exercice 2016;⁽²⁾
- la capacité d'accélérer la production et les livraisons et de respecter les coûts prévus du programme d'avions *C Series*, dont des améliorations découlant de la courbe d'apprentissage;
- le déploiement et l'exécution continus des principales initiatives de transformation, particulièrement celles ayant une incidence sur les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité de la main-d'œuvre et l'amélioration du fonds de roulement;
- la capacité de notre empreinte manufacturière mondiale de tirer parti d'emplacements géographiques à moindres coûts et d'économies émergentes;
- notre capacité de respecter les dates de MES et les coûts prévus des nouveaux programmes d'avions;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir nos cadences de production prévues;
- le maintien d'un environnement concurrentiel mondial et de la conjoncture économique mondiale; et
- la stabilité des taux de change.

⁽¹⁾ Se reporter aussi à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

⁽²⁾ La prévision de la demande se fonde sur les principaux indicateurs de marché, notamment le nombre de nouveaux produits en développement ou de mises à niveau de plateformes existantes par les fabricants d'équipement d'origine et les cadences de production. Pour plus de détails, se reporter aux indicateurs de marché à la rubrique Industrie et conjoncture économique.

TRANSPORT

Les données exposées dans le présent rapport de gestion contiennent 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 à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour plus de détails.

		PAGE
MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT	Mesures clés et indicateurs connexes de rendement que nous utilisons pour évaluer nos progrès	90
FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE	Faits saillants de l'exercice à l'égard de nos résultats et principaux événements	91
PROFIL	Survol de nos activités et de nos produits et services	92
INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE	Facteurs de l'industrie et de l'économie ayant une incidence sur nos activités	96
ANALYSE DES RÉSULTATS	Rendement financier pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016 Commandes, carnet de commandes et effectifs	100
VENTE D'UNE PARTICIPATION MINORITAIRE	L'investissement en actions convertibles de 1,5 milliard \$ de la Caisse dans nos activités de transport sur rail	105
PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS	Ce que nous avons dit, ce que nous avons fait et ce qui s'en vient Hypothèses et risques liés à nos énoncés prospectifs	106

MESURES CLÉS ET INDICATEURS DE RENDEMENT

Le tableau ci-dessous résume les mesures clés et indicateurs connexes de notre rendement les plus pertinents.

MESURES CLÉS ET INDICATEURS CONNEXES DE RENDEMENT	
Croissance et position en regard de la concurrence	<ul style="list-style-type: none"> • Carnet de commandes, comme mesure des revenus futurs. • Ratio de nouvelles commandes sur revenus, comme indicateur des revenus futurs. • Revenus par segment de produits et diversification géographique des revenus, comme mesures de la croissance et de la durabilité de notre position en regard de la concurrence. • Position sur le marché, comme mesure de la position en regard de la concurrence.
Rentabilité	<ul style="list-style-type: none"> • RAIL, marge RAIL, et RAIL avant éléments spéciaux,⁽¹⁾ et marge RAIL avant éléments spéciaux,⁽¹⁾ comme mesures du rendement.
Liquidités	<ul style="list-style-type: none"> • Flux de trésorerie disponibles,⁽¹⁾ comme mesure de la génération de liquidités.
Satisfaction de la clientèle	<ul style="list-style-type: none"> • Divers indicateurs de satisfaction de la clientèle, concentrés sur les quatre dimensions principales : ventes et prix, orientation client, exécution de projet et offre de produits.
Exécution	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation des étapes importantes dans le développement et la livraison de produits, comme mesure d'une exécution sans faille.

⁽¹⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2016 et 2015.

FAITS SAILLANTS DE L'EXERCICE

Transformation soutenant la croissance de la marge et un solide volume de nouvelles commandes

REVENUS	MARGE RAI	MARGE RAI AVANT ÉLÉMENTS SPÉCIAUX ⁽¹⁾	NOUVELLES COMMANDES	CARNET DE COMMANDES
7,6 milliards \$	5,2 %	7,4 %	8,5 milliards \$	30,1 milliards \$

RÉSULTATS			
Pour les exercices clos les 31 décembre	2016	2015	Écart
Revenus	7 574 \$	8 281 \$	(9) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	8,5 \$	8,8 \$	(3) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	1,1	—
RAI	396 \$	465 \$	(15) %
Marge RAI	5,2 %	5,6 %	(40) pdb
RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	560 \$	465 \$	20 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	7,4 %	5,6 %	180 pdb
RAIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	657 \$	564 \$	16 %
Marge RAIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,7 %	6,8 %	190 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	116 \$	155 \$	(25) %
Aux 31 décembre	2016	2015	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	30,1 \$	30,4 \$	(1) %

PRINCIPAUX FAITS SAILLANTS ET ÉVÉNEMENTS

- Notre transformation opérationnelle donne des résultats. Pour 2016, la marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 7,4 % a dépassé nos prévisions de rentabilité. Nos revenus de 7,6 milliards \$ pour 2016 ont été inférieurs aux prévisions, en raison surtout de notre gestion active des projets entraînant le maintien du report de certains revenus conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme.
- Solide volume de nouvelles commandes de 8,5 milliards \$ dans l'ensemble des segments de produits et des régions géographiques, conduisant à un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,1 pour l'exercice et portant le carnet de commandes à 30,1 milliards \$ à la clôture de l'exercice:
 - En septembre 2016, nous avons signé des contrats avec Angel Trains et Abellio Greater Anglia au R.-U. prévoyant la livraison de 665 voitures *AVENTRA* et des services de maintenance pour la concession ferroviaire East Anglia d'Abellio. La valeur des contrats totalise 1,2 milliard \$;
 - En novembre et en décembre 2016, en France, la SNCF a exercé des options pour 40 automotrices électriques à deux niveaux *OMNEO* Premium et 52 automotrices électriques de type Francilien additionnelles d'une valeur totale de 990 millions \$;
 - En décembre 2016, nous avons conclu un accord-cadre avec les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) pour la livraison d'au plus 300 automotrices électriques *TALENT 3*, dont la valeur pourrait atteindre 1,9 milliard \$ d'après le prix affiché, aux termes duquel ÖBB peut passer plusieurs commandes visant des rames destinées au transport régional et de banlieue. La première commande liée à cet accord-cadre portant sur 21 automotrices électriques *TALENT 3* a aussi été passée en décembre et est évaluée à 156 millions \$ d'après le prix affiché.
- Le 11 février 2016, nous avons conclu la vente, à la Caisse, d'une participation de 30 % dans Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (BT Holdco), en contrepartie d'un investissement dans le capital-actions de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. BT Holdco détient pratiquement tous les actifs et passifs du secteur d'activité Transport de Bombardier, compte tenu d'une restructuration d'entreprise. BT Holdco continue d'être contrôlée par Bombardier Inc. et ses résultats continuent d'être présentés dans le périmètre de consolidation de Bombardier Inc.

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

- Nous apportons constamment des solutions de mobilité de pointe :
 - En septembre 2016, nous avons lancé nos trains *TALENT 3* et présenté notre concept de plateforme *MOVIA Maxx* ainsi que notre système de signalisation *OPTIFLO* à InnoTrans, la plus grande foire commerciale de la technologie du transport au monde, tenue à Berlin, en Allemagne.
 - En décembre 2016, le nouveau système *INNOVIA Metro 300* de Kuala Lumpur a été mis en service. Les nouveaux trains sans conducteur sont dotés de la technologie de propulsion à induction linéaire qui permet de négocier des courbes au rayon plus faible, émet un niveau de bruit réduit et diminue grandement l'usure des roues et des rails.
- Au cours de l'exercice 2016, la réduction d'effectifs d'environ 3200 employés dans Transport annoncée en février 2016 a été réalisée, et nous avons comptabilisé à cet égard des charges de restructuration de 159 millions \$ dans les éléments spéciaux. En octobre 2016, tandis que nous poursuivons notre plan de transformation, nous avons annoncé de nouvelles mesures de restructuration, y compris rationaliser les fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'entreprise et tirer parti de notre présence mondiale pour créer des centres d'excellence pour nos activités de conception, d'ingénierie et de fabrication. L'incidence de ces mesures de restructuration sur l'ensemble des emplois sera contrebalancée en partie par de l'embauche stratégique visant à soutenir d'importants contrats ferroviaires obtenus et par notre stratégie de croissance dans le marché de l'après-vente.

PROFIL

Le portefeuille le plus vaste et le plus innovateur de l'industrie au service de clients dans le monde entier

Transport présente un portefeuille de produits et services efficaces dans l'industrie du transport sur rail, couvrant toute la gamme des solutions ferroviaires, qui va des trains complets aux systèmes de signalisation en passant par les sous-systèmes, les services et l'intégration des systèmes. Grâce à cette gamme de technologies innovatrices, nous avons décroché des commandes dans tous les segments de produits et les principales régions, soulignant la compétitivité de nos produits et services dans le monde entier.

Nous comptons des sites de production et d'ingénierie et des centres de service partout dans le monde. Le siège mondial est situé à Berlin, en Allemagne.

SEGMENT DE MARCHÉ : MATÉRIEL ROULANT

TRAINS INTERURBAINS, TRAINS À GRANDE VITESSE ET TRAINS À TRÈS GRANDE VITESSE

Application : Matériel pour les exploitations de moyenne et grande distance.

Produits principaux : *REGINA*, *TWINDEXX Express* et la gamme *ZEFIRO*

Caractéristiques principales : Solutions offrant une souplesse opérationnelle supérieure, des normes élevées en matière de confort et de sécurité pour les passagers, ainsi qu'une consommation énergétique faible, qui couvrent l'éventail complet des exigences de vitesse : trains interurbains (160 à 200 km/h), trains à grande vitesse (200 à 250 km/h) et trains à très grande vitesse (250 à 380 km/h).



Train à très grande vitesse *ZEFIRO*

TRAINS DE BANLIEUE ET TRAINS RÉGIONAUX

Application : Transport en commun de banlieue et régional sur rail pour les centres urbains et leurs banlieues.

Produits principaux : *AVENTRA*, *OMNEO*, *SPACIUM*, *TALENT 2*, *TALENT 3*, *TWINDEXX* Vario et *ELECTROSTAR*

Caractéristiques principales : Vaste gamme de produits comprenant des véhicules/rames automotrices électriques, diesels et bimodes ainsi que des voitures tirées par des locomotives dans des configurations à un niveau et à deux niveaux. Nos plateformes de train modulaires offrent une souplesse supérieure aux autorités de transport et aux exploitants du transport en commun, ainsi que des niveaux élevés de confort et de capacité.



Automotrice électrique *AVENTRA*

VÉHICULES LÉGERS SUR RAIL

Application : Transport en commun de surface efficace dans les centres urbains et dans les agglomérations de banlieue.

Produits principaux : Gamme *FLEXITY* (*FLEXITY 2*, *ELF*, *Freedom*, planchers bas et haut et tram-trains)

Caractéristiques principales : Notre vaste portefeuille de véhicules *FLEXITY* présente des capacités techniques et des performances importantes associées à de faibles coûts de cycle de vie. S'appuyant sur des plateformes modulaires adaptables, notre gamme de véhicules présente un éventail complet de solutions novatrices de véhicules légers sur rail pour améliorer la connectivité et l'identité des villes dans le monde.



Tramway *FLEXITY*

MÉTROS

Application : Mobilité de grande capacité pour le transport en commun urbain.

Produits principaux : Plateformes *MOVIA* et *INNOVIA*

Caractéristiques principales : Plateforme de produits modulaires flexible pouvant s'adapter aux exigences de clients dans divers marchés, réputée pour son exploitation rapide, fiable, à faibles coûts et écoénergétique, y compris les solutions sans conducteur. En janvier 2017, nous avons remporté un prix GOOD DESIGN^{MC} pour le concept de notre projet de métro C30 *MOVIA* suédois pour la ville de Stockholm.

LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES ET DIESELS

Application : Locomotives pour les services de transport sur rail interurbain et régional et de transport de marchandises sur rail.

Produits principaux : Plateforme *TRAXX*, locomotives électriques et bimodes *ALP*

Caractéristiques principales : Plateforme de produits polyvalente et offrant une propulsion électrique, diesel-électrique, bimode ou polycourant, et des caractéristiques diesels ou batterie du dernier kilomètre. Des solutions novatrices augmentent la puissance et la fiabilité et améliorent l'efficacité énergétique. Homologuées dans plusieurs pays européens, elles permettent le service transfrontalier.



Locomotive bimode *TRAXX*

PROPULSION ET CONTRÔLES

Application : Portefeuille complet de produits de propulsion et de contrôle pour tous les types de véhicules sur rail et d'applications de mobilité électrique, assurant l'alimentation électrique des roues et du reste des véhicules de manière hautement fiable et sécuritaire ainsi qu'efficace sur le plan énergétique.

Produits principaux : Produits de la plateforme *MITRAC*, y compris les convertisseurs de puissance et convertisseurs auxiliaires pour les châssis, les toits et les assemblages dans la salle des machines, les systèmes de traction (moteurs et engrenages), les systèmes de gestion des contrôles des trains (TCMS), l'équipement haute tension et les solutions de systèmes complets. Des solutions novatrices de radiocommunications entre le train et l'équipement en bordure de voie complètent le portefeuille de produits.

Caractéristiques principales : Un leader en matière de fiabilité, de conception modulaire, de sécurité élevée (conformité au niveau d'intégrité de sûreté (SIL 2)), d'efficacité énergétique, d'intégration des nouvelles technologies et de facilité d'entretien, des éléments qui maintiennent à un faible niveau les investissements initiaux et les coûts sur toute la durée de vie.

BOGIES

Application : Série complète de bogies qui s'adaptent à la gamme entière des véhicules *Bombardier* ainsi qu'aux véhicules ferroviaires de tiers partout dans le monde.

Produits principaux : Portefeuille de bogies *FLEXX*, incorporant les dernières technologies : les systèmes *FLEXX Eco*, *FLEXX Urban*, *FLEXX Speed*, *FLEXX Power* et la technologie *WAKO* primée.

Caractéristiques principales : Technologie de produits de pointe et services complets du marché de l'après-vente couvrant la totalité des applications de matériel roulant. Nos bogies, respectueux des voies, sont conçus pour assurer une exploitation sécuritaire et en douceur, atténuer l'usure des roues et des voies et réduire au minimum les frais d'exploitation et le bruit.

SEGMENT DE MARCHÉ : SERVICES

SOLUTIONS EN MATÉRIAUX

Application : Gestion de la chaîne d'approvisionnement et des stocks de pièces de rechange, gestion de l'obsolescence et services de soutien technique offerts aux exploitants ferroviaires.

Caractéristiques principales : Solutions avancées d'approvisionnement en matériaux associées à une capacité mondiale d'ingénierie et de pouvoir d'achat par l'entremise d'un réseau international de fournisseurs de pièces et de composants. Capacité logistique permettant de fournir et de livrer les solutions nécessaires en temps et à l'endroit voulus.



GESTION DE PARCS DE VÉHICULES

Application : Portefeuille complet de services de gestion de l'exploitation et des parcs de véhicules.

Caractéristiques principales : Des solutions de « soutien administratif » robustes et efficaces aident les exploitants ferroviaires à fournir leurs services de première ligne quotidiens. L'expertise en ingénierie et les techniques et outils d'entretien sur toute la durée de vie permettent d'optimiser la disponibilité, la fiabilité, la ponctualité, la sécurité et les coûts pendant le cycle de vie du parc de véhicules.

GESTION DU CYCLE DE VIE DE L'ACTIF, RÉINGÉNÉRIE DES COMPOSANTS ET RÉVISION

Application : Mise à niveau, prolongation de la durée de vie et révision des véhicules sur rail et de leurs composants.

Caractéristiques principales : Vaste portefeuille de mises à niveau de systèmes et de composants réalisées dans nos installations spécialisées et celles de nos clients. Nous tirons parti de nos capacités en matière d'ingénierie et de chaîne d'approvisionnement afin d'améliorer la performance opérationnelle et de réduire les coûts sur toute la durée de vie.

SEGMENT DE MARCHÉ : SYSTÈMES ET SIGNALISATION

SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN ET SYSTÈMES AÉROPORTUAIRES

Application : Systèmes de navettes entièrement automatisés (APM), de métros, de monorails et de transport léger sur rail.

Produits principaux : Système *INNOVIA* APM 300, système *INNOVIA* Monorail 300, système *INNOVIA* Metro 300, systèmes de tramway *FLEXITY* 2.

Caractéristiques principales : Vaste portefeuille de matériel roulant pour toute application de transport urbain et aéroportuaire pouvant être adapté pour fournir une solution complète clés en main de système de transport. Un solide historique de fiabilité et de disponibilité pour 60 systèmes complets dans le monde.



Système *INNOVIA* Monorail 300

SYSTÈMES DE GRANDES LIGNES

Application : Solutions de système pour des applications interurbaines et à grande vitesse couvrant de moyennes à grandes distances.

Caractéristiques principales : Approche clés en main pour fournir des systèmes sur rail fiables pour les grandes lignes, avec un niveau supérieur de confort pour les passagers et des normes de sécurité de pointe. Expérience reconnue en intégration des systèmes et en ingénierie.

EXPLOITATION ET MAINTENANCE DES SYSTÈMES

Application : Services d'exploitation et de maintenance de systèmes de transport entièrement automatisés et de transport en commun.

Caractéristiques principales : Solide expérience en exploitation et maintenance de technologies automatisées et sans conducteur, y compris les systèmes de navettes automatisés, de métros et de monorails de même que les solutions de gestion de parc de véhicules pour les systèmes de transport urbains et interurbains.

SIGNALISATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN

Application : Solutions de contrôle et de signalisation ferroviaires pour les systèmes de transport en commun comme les métros, les véhicules légers sur rail ou les navettes automatisées.

Produit principal : Solution *CITYFLO*

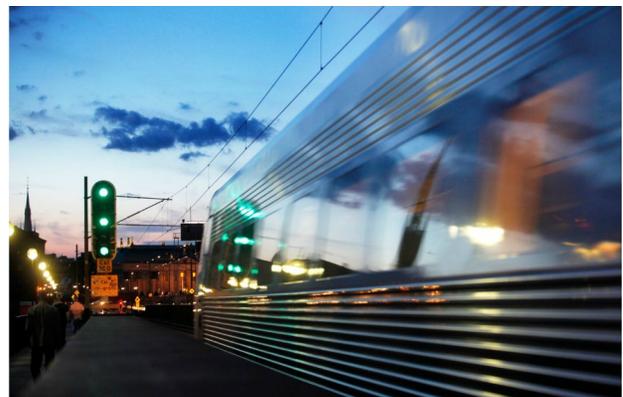
Caractéristiques principales : Portefeuille complet de solutions allant des applications manuelles (GoA 0) à la solution de commande de train basée sur les communications entièrement automatisée (GoA 4), qui aide à augmenter la capacité des infrastructures et qui peut être installée sans interruption de service.

SIGNALISATION POUR LES GRANDES LIGNES

Application : Solutions de signalisation et contrôle ferroviaire pour les grandes lignes de chemins de fer allant du transport de marchandises aux lignes régionales et de banlieue, interurbaines et à très grande vitesse.

Produits principaux : *INTERFLO* et commande automatique de train par système embarqué *EBI* Cab.

Caractéristiques principales : Portefeuille complet couvrant les systèmes de signalisation traditionnels jusqu'aux solutions basées sur la communication utilisant la technologie du système de gestion du trafic ferroviaire européen, déployée dans plusieurs pays à l'intérieur et à l'extérieur de l'Europe.



Signalisation *INTERFLO* pour les grandes lignes

SIGNALISATION INDUSTRIELLE

Application : Solutions de signalisation et de contrôle ferroviaire pour le secteur industriel, offrant des applications importantes pour l'exploitation minière et le transport de marchandises industrielles.

Produit principal : Solution *INTERFLO* 150

Caractéristiques principales : Technologies innovatrices pour les systèmes de signalisation utilisées pour accroître la capacité du transport de manière sécuritaire et rentable. Nos technologies couvrent l'ensemble du processus et améliorent non seulement l'exploitation souterraine, mais également le transfert du minerai à la plaque tournante de transport.

OPTIFLO – SOLUTIONS DE SERVICES POUR LA SIGNALISATION

Application : Portefeuille complet de services pour le transport collectif, les grandes lignes et les solutions d'infrastructure ferroviaire et de signalisation du secteur industriel.

Caractéristiques principales : Gestion des infrastructures, soutien technique, évaluation de la cyber-sécurité et autres solutions de services personnalisées pour garantir les niveaux les plus élevés de disponibilité et de fiabilité ainsi que la rentabilité de la maintenance des solutions de contrôle et de signalisation ferroviaires.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Perspectives positives pour l'industrie du transport sur rail et les solutions de mobilité urbaine dans le monde entier

Les perspectives du marché du transport sur rail, soutenues par des tendances favorables à long terme dans le secteur ferroviaire, demeurent positives. L'urbanisation, la croissance démographique et les politiques gouvernementales visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre devraient continuer à avoir une incidence positive sur la demande de transport en commun.

Les indicateurs clés suivants sont utilisés pour assurer le suivi de la vigueur du marché du transport sur rail :

Indicateur	Situation actuelle	État
Croissance démographique et urbanisation massive	La population mondiale devrait augmenter, passant d'environ 7,3 à 9,7 milliards de personnes d'ici 2050, tout comme la part de personnes vivant en zones urbaines qui passera de 54 % à 66 % au cours de la même période. ⁽¹⁾ La croissance démographique et l'urbanisation entraînent une intensification de la demande de solutions de transport en commun à grande capacité, particulièrement dans les villes et les zones congestionnées.	▲
Sensibilisation à l'environnement	Les gouvernements s'engagent de plus en plus à respecter des objectifs à long terme liés au climat et à l'énergie. Les mesures pour atteindre ces objectifs incluent des investissements dans des solutions de transport écologiques, comme le transport ferroviaire. Le transport sur rail occasionne 3,5 % des émissions de CO ₂ découlant du transport, par rapport à 73,5 % pour le transport routier. ⁽²⁾	▲
Financement public	La plupart des activités de matériel roulant sont menées par des exploitants ferroviaires soutenus par le secteur public. Les investissements en infrastructure ferroviaire devraient croître, tandis que les gouvernements et les institutions multilatérales continuent à financer des projets dans le secteur du transport sur rail pour soutenir et favoriser le développement économique. Cependant, la dette publique et les mesures d'austérité peuvent nuire aux processus d'appels d'offres pour certains nouveaux projets ferroviaires.	▲
Libéralisation	La libéralisation encourage plus d'exploitants privés à entrer sur le marché et à investir dans de nouveaux équipements et services ferroviaires. La Commission européenne soutient la libéralisation des services nationaux de transport sur rail de passagers au sein de l'Union européenne.	▲
Évolution numérique	Le monde est à l'aube de la quatrième révolution industrielle, couramment appelée « la révolution industrielle numérique ». Le secteur du transport sur rail se prévaut déjà de cette technologie propre à la quatrième révolution et il devrait continuer de développer des solutions de mobilité numériques afin d'aider les exploitants à améliorer la ponctualité et la fiabilité des trains ainsi que l'expérience passager. Tout en nous permettant d'offrir un meilleur service à nos clients, la conversion numérique de nos outils et de nos processus de fabrication transformera notre façon de travailler en réduisant la complexité et les coûts de développement et en assurant des délais de commercialisation plus courts.	▲

▲ ► ▼ Indiquent respectivement un état favorable, neutre ou négatif dans les segments de marché où nous livrons concurrence, suivant notre avis sur la conjoncture actuelle.

⁽¹⁾ Selon les Nations Unies : *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision et World Population Prospects: The 2015 Revision*.

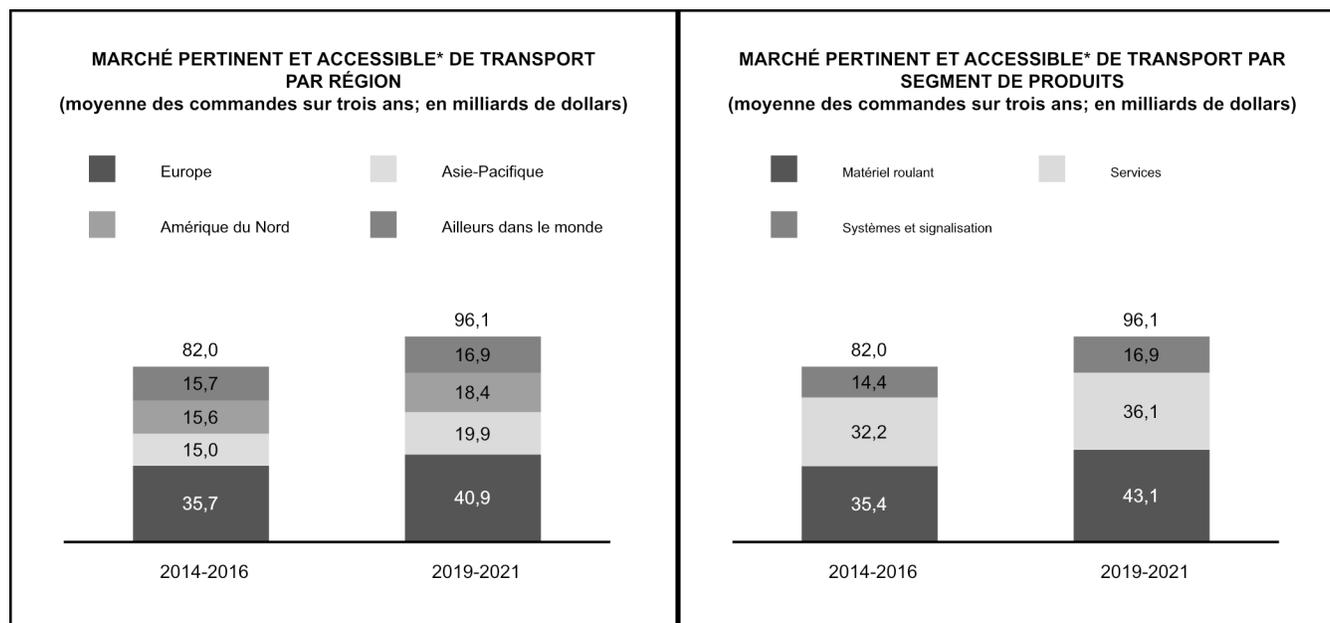
⁽²⁾ Selon l'Union internationale des chemins de fer (UIC) : *Railway Handbook 2016. Energy Consumption & CO₂ Emissions*.

L'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) a confirmé ses perspectives positives du secteur mondial du transport sur rail dans son étude *World Rail Market Study* publiée en septembre 2016. L'étude prévoit une croissance de l'ensemble du marché ferroviaire accessible⁽¹⁾ à un TCAC de 3,2 % au cours des cinq prochaines années, par rapport à un TCAC de 2,7 % dans le sondage précédent de 2014. Le marché pertinent et accessible⁽¹⁾ de Transport devrait croître encore plus rapidement à un TCAC de 3,4 % au cours des cinq prochaines années, par rapport à un TCAC de 2,5 % dans le sondage précédent.⁽²⁾

Les perspectives positives du marché reposent surtout sur des marchés ferroviaires matures comme ceux d'Europe de l'Ouest et d'Amérique du Nord, qui investissent constamment dans la modernisation et le remplacement de leurs parcs de matériel roulant. De plus, les investissements réalisés pour mettre à jour et moderniser les systèmes de signalisation permettront de faire croître davantage les marchés ferroviaires établis comme ceux d'Europe de l'Ouest.

Le marché accessible du contrôle ferroviaire devrait aussi poursuivre sa croissance relativement élevée en Europe de l'Est, en Asie-Pacifique et dans la CÉI. Soutenu par un parc établi de matériel roulant en croissance et une libéralisation graduelle, le marché des services devrait croître. Plus particulièrement dans les marchés matures, de plus petits exploitants ferroviaires privés émergent et externalisent souvent leurs besoins en maintenance tandis que des exploitants plus importants ont tendance à externaliser davantage leurs besoins en services, qui étaient jusqu'à maintenant le plus souvent réalisés en interne.

D'un point de vue législatif, en 2016, les citoyens britanniques ont voté, par voie référendaire, pour une sortie de l'Union européenne, couramment appelée « Brexit », ce qui pourrait entraîner de l'incertitude dans la région. Toutefois, d'autres mesures, comme celles du Quatrième paquet ferroviaire de la Commission européenne et d'autres réglementations relatives à la mise en œuvre de la commande intégrale des trains aux É.-U., encourageront davantage l'industrie ferroviaire à continuer d'accroître le degré de libéralisation et d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire.



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021* et des données extrapolées.

⁽¹⁾ L'ensemble du marché ferroviaire accessible est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres. Le marché pertinent et accessible de Transport exclut aussi les segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

⁽²⁾ Selon les données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021*, publiée en septembre 2016, qui s'appuie sur 60 pays représentant plus de 95 % du marché ferroviaire mondial. Dans la mesure où les grands projets ferroviaires peuvent avoir une incidence importante sur le volume annuel, les volumes du marché d'une année pourraient être assujettis à une grande volatilité. L'UNIFE se concentre par conséquent sur des volumes de marché annuels moyens sur trois ans afin de faciliter la comparaison entre différentes périodes. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans et sont publiées en euros. Un taux de change de 1 € = 1,1826 \$, le taux de change moyen cumulatif pour la période 2014-2016, a été utilisé pour convertir tous les montants. Les montants pour la période 2014-2016 ont été extrapolés à partir des données de l'UNIFE pour 2013-2015 et 2016-2018.

Europe

En 2016, le volume des commandes est demeuré stable en Europe, atteignant des niveaux comparables à ceux de 2015. Des commandes importantes pour des trains de banlieue et des trains régionaux ont été passées au R.-U., en Allemagne, en France et en Italie, y compris d'importantes ententes de services. De plus, un contrat important de trains à grande vitesse a été attribué aux Pays-Bas. En Europe de l'Est, des investissements ont été comptabilisés dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux en Pologne et en Hongrie, et des projets de métros ont été attribués en Turquie et en Bulgarie.

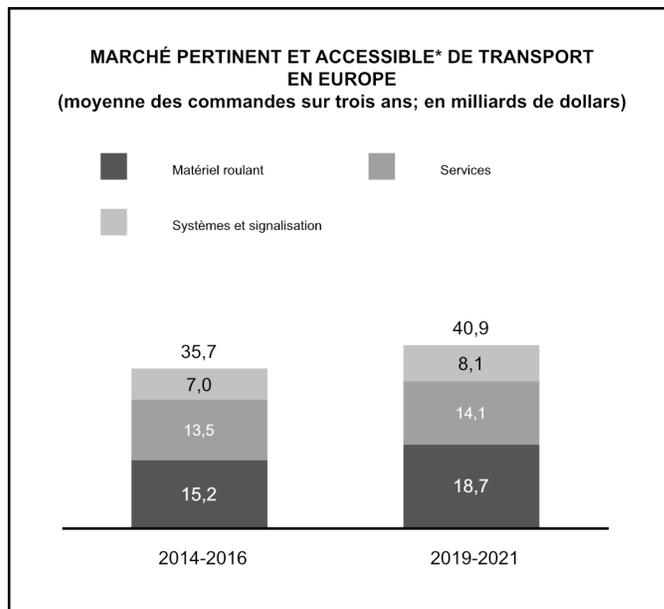
Les perspectives demeurent positives pour l'Europe au cours des prochaines années. Des commandes importantes dans les segments des trains à grande vitesse et des métros devraient faire l'objet d'appels d'offres, et de nombreuses commandes intermédiaires sont prévues en Allemagne, au R.-U. et en France dans les segments des trains de banlieue et des trains régionaux et dans celui des véhicules légers sur rail. En Europe de l'Est, les segments des véhicules légers sur rail et des trains de banlieue et régionaux devraient stimuler le volume du marché.

Amérique du Nord

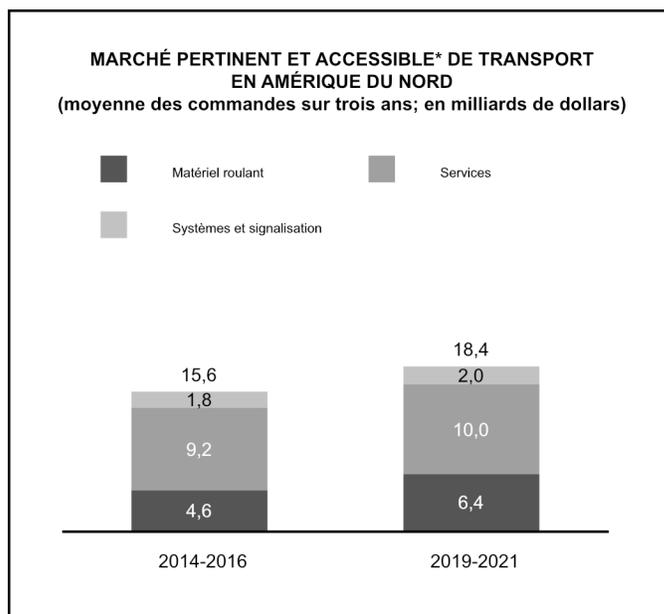
Le marché nord-américain a présenté une forte augmentation par rapport à l'année précédente. Les solutions de mobilité urbaine ont joué un rôle important grâce à des commandes octroyées dans le segment des véhicules légers sur rail assorties d'un contrat de services à long terme à Baltimore, aux É.-U., et dans le segment des métros à Chicago et à Boston, aux É.-U. Une commande importante de trains à grande vitesse a aussi fait l'objet d'un appel d'offres aux É.-U. Au deuxième semestre de 2016, au Canada et aux É.-U., plusieurs contrats d'exploitation et de maintenance de moyenne envergure ont été attribués dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux.

Au cours des prochaines années, le segment des véhicules légers sur rail devrait demeurer le segment le plus important en Amérique du Nord en fonction du volume, les instances locales ayant amorcé la modernisation et la mise à jour de leurs parcs de véhicules afin de satisfaire la demande plus forte et résoudre les problèmes d'embouteillages. Plusieurs occasions dignes de mention sont prévues dans les segments des métros et des navettes automatisées, comme le possible appel d'offres pour l'exploitation et la maintenance d'un nouveau métro à Montréal, au Canada. Dans les prochaines années, les autorités locales du Mexique devraient investir dans de nouvelles solutions urbaines et mettre à niveau les parcs de rames de métro et de véhicules légers sur rail.

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



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021* et des données extrapolées.



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021* et des données extrapolées.

Asie-Pacifique

En Asie-Pacifique, le volume des commandes a diminué par rapport à celui de l'an dernier, en raison de commandes importantes de trains à très grande vitesse et de locomotives octroyées en Chine et en Inde en 2015. En 2016, des contrats importants, y compris des contrats d'exploitation et de maintenance, ont été passés en Australie et en Thaïlande dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux. De plus, des commandes importantes de métros ont été attribuées aux Philippines, en Inde et en Chine. À Taïwan et en Corée du Sud, des contrats importants de matériel roulant et de services ont été attribués pour des systèmes de métros automatisés, ce qui démontre l'intérêt des exploitants à passer à des solutions de mobilité numériques.

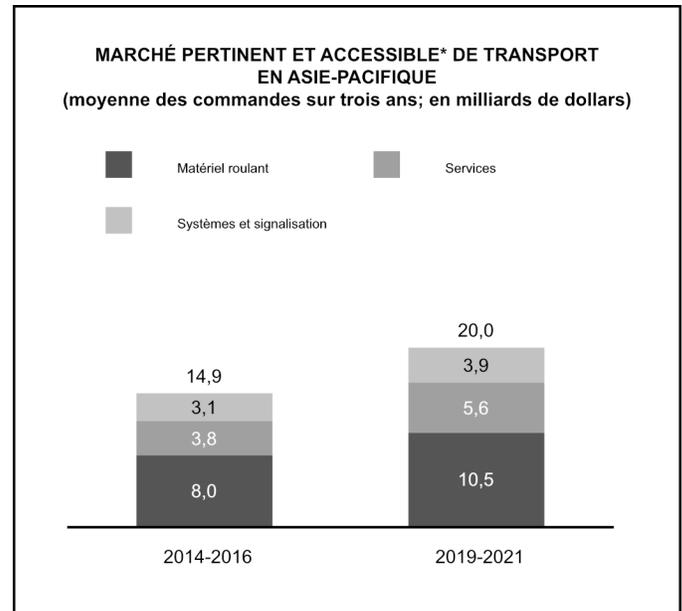
La Chine devrait reprendre ses investissements dans le segment des trains à très grande vitesse. D'autres investissements devraient aussi être effectués dans le segment des monorails en Thaïlande et en Chine. En Inde et en Australie, nous prévoyons des occasions d'affaires dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux.

Ailleurs dans le monde⁽¹⁾

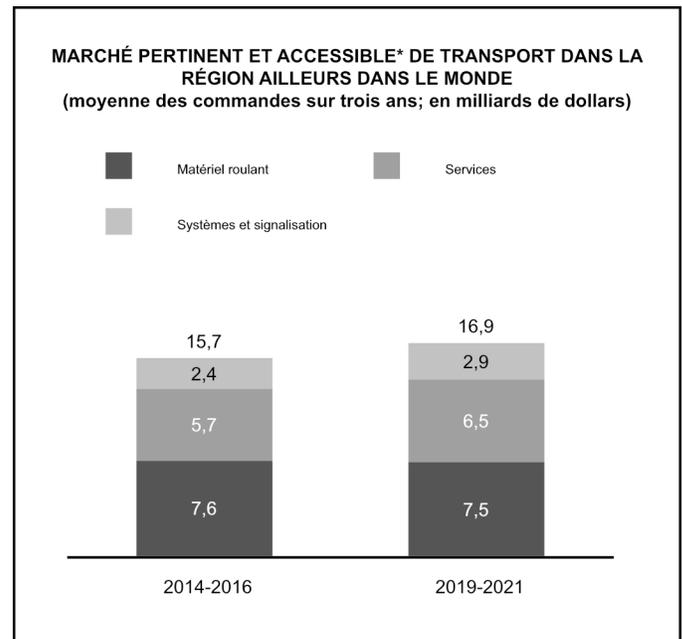
Dans la région Ailleurs dans le monde, le niveau d'activité a ralenti par rapport à celui de l'année précédente en raison d'un contrat de services important lié à des trains régionaux octroyé en Russie ainsi que d'un contrat pour un système de métro à Doha, au Qatar, en 2015. De plus, le segment des locomotives est demeuré volatil, un nombre moins important d'appels d'offres ayant été enregistré en 2016.

Les solutions de transport collectif urbain devraient stimuler les activités au cours des prochaines années, avec d'importantes commandes prévues dans le segment des métros au Pérou, en Russie et en Égypte. D'autres occasions sont aussi attendues dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux et dans celui des locomotives.

⁽¹⁾ La région Ailleurs dans le monde comprend l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, l'Afrique, le Moyen-Orient et la CÉI.



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021* et des données extrapolées.



Source : étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021* et des données extrapolées.

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

ANALYSE DES RÉSULTATS

Nous avons amélioré notre rentabilité de façon importante

Résultats opérationnels

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Revenus				
Revenus externes	1 946 \$	2 162 \$	7 567 \$	8 275 \$
Revenus intersectoriels	2	2	7	6
	1 948 \$	2 164 \$	7 574 \$	8 281 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	205 \$	150 \$	657 \$	564 \$
Amortissement	24	27	97	99
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	181	123	560	465
Éléments spéciaux	20	—	164	—
RAII	161 \$	123 \$	396 \$	465 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	9,3 %	5,7 %	7,4 %	5,6 %
Marge RAII	8,3 %	5,7 %	5,2 %	5,6 %

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

Revenus externes par région

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre				Exercices clos les 31 décembre			
	2016		2015		2016		2015	
Europe ⁽¹⁾	1 298 \$	67 %	1 476 \$	68 %	4 946 \$	65 %	5 345 \$	64 %
Amérique du Nord	302	15 %	294	14 %	1 228	16 %	1 297	16 %
Asie-Pacifique ⁽¹⁾	233	12 %	285	13 %	936	13 %	1 047	13 %
Ailleurs dans le monde ⁽¹⁾⁽²⁾	113	6 %	107	5 %	457	6 %	586	7 %
	1 946 \$	100 %	2 162 \$	100 %	7 567 \$	100 %	8 275 \$	100 %

⁽¹⁾ Les diminutions en Europe reflètent une incidence négative des taux de change de 73 millions \$ pour le quatrième trimestre et de 160 millions \$ pour l'exercice clos le 31 décembre 2016, tandis que les diminutions en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde au cours de l'exercice reflètent l'incidence négative des taux de change de respectivement 22 millions \$ et 40 millions \$.

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

Revenus

Les revenus externes totaux pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016 ont diminué de respectivement 216 millions \$ et 708 millions \$, par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu des incidences négatives des taux de change de respectivement 78 millions \$ et 222 millions \$, les revenus ont diminué de respectivement 138 millions \$, ou 6 %, et 486 millions \$, ou 6 %, pour le quatrième trimestre et l'exercice, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 138 millions \$ compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le quatrième trimestre est principalement attribuable à :

- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Europe et en Asie-Pacifique par suite de l'achèvement de certains contrats de métros dans les deux régions, de certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux et de contrats de véhicules légers sur rail en Europe et de certains contrats de propulsion en Asie-Pacifique, en partie contrebalancé par l'accélération de la production liée à certains contrats de trains pour des lignes intercity en Europe (128 millions \$); et
- un ralentissement des activités de signalisation en Europe et dans les systèmes en Asie-Pacifique, principalement attribuable aux contrats en voie d'achèvement (68 millions \$).

Contrebalancés en partie par :

- un accroissement des activités des systèmes dans la région Ailleurs dans le monde et de la signalisation en Asie-Pacifique (35 millions \$).

La diminution de 486 millions \$ compte non tenu de l'incidence des taux de change pour l'exercice est principalement attribuable à :

- un ralentissement des activités dans les systèmes et la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde, en Asie-Pacifique et en Europe, ainsi que dans les systèmes en Amérique du Nord, principalement attribuable aux contrats en voie d'achèvement (304 millions \$); et
- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Europe et en Amérique du Nord par suite de l'achèvement de certains contrats de métros et de locomotives dans les deux régions, certains contrats de véhicules légers sur rail en Europe et certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Amérique du Nord, de même que de la gestion active des projets et de la gestion plus rigoureuse de la trésorerie, y compris l'optimisation globale de notre chaîne d'approvisionnement, qui a retardé la comptabilisation de certains coûts et, par conséquent, la comptabilisation des revenus correspondants conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme, en partie contrebalancé par l'accélération de la production liée à certains contrats de trains pour des lignes intercités en Europe (270 millions \$).

Contrebalancés en partie par :

- un accroissement des activités pour le matériel roulant dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux dans les deux régions et à certains contrats de locomotives dans la région Ailleurs dans le monde (91 millions \$).

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux pour 2016 représentent :

- des charges de restructuration de 159 millions \$ ayant trait aux mesures de restructuration annoncées en 2016, dont une charge de 20 millions \$ a été comptabilisée au quatrième trimestre correspondant à une provision pour indemnités de départ de 10 millions \$ et une charge de dépréciation des immobilisations corporelles de 10 millions \$; et
- une perte de change de 5 millions \$ liée à la réorganisation nécessaire de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport enregistrée au premier trimestre.

Marge RAI

La marge RAI du quatrième trimestre a augmenté de 2,6 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (se reporter à la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le quatrième trimestre a augmenté de 3,6 points de pourcentage, cette hausse étant essentiellement attribuable à :

- une augmentation de la marge tirée des systèmes, des services et de la signalisation;
- une incidence favorable de la combinaison des ventes sur la marge attribuable à l'accroissement des revenus tirés des services; et
- une diminution des charges de R et D et des charges de vente et d'administration.

Contrebalancées en partie par :

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

La marge RAI pour l'exercice a diminué de 0,4 point de pourcentage par rapport à celle de l'exercice précédent. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir les explications des éléments spéciaux ci-dessus) de l'exercice a augmenté de 1,8 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- une augmentation de la marge tirée de la signalisation et des services; et
- une diminution des charges de R et D.

Contrebalancées en partie par :

- une diminution de la marge tirée des systèmes.

Commandes importantes dans tous les segments à l'échelle mondiale, conduisant à un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,1

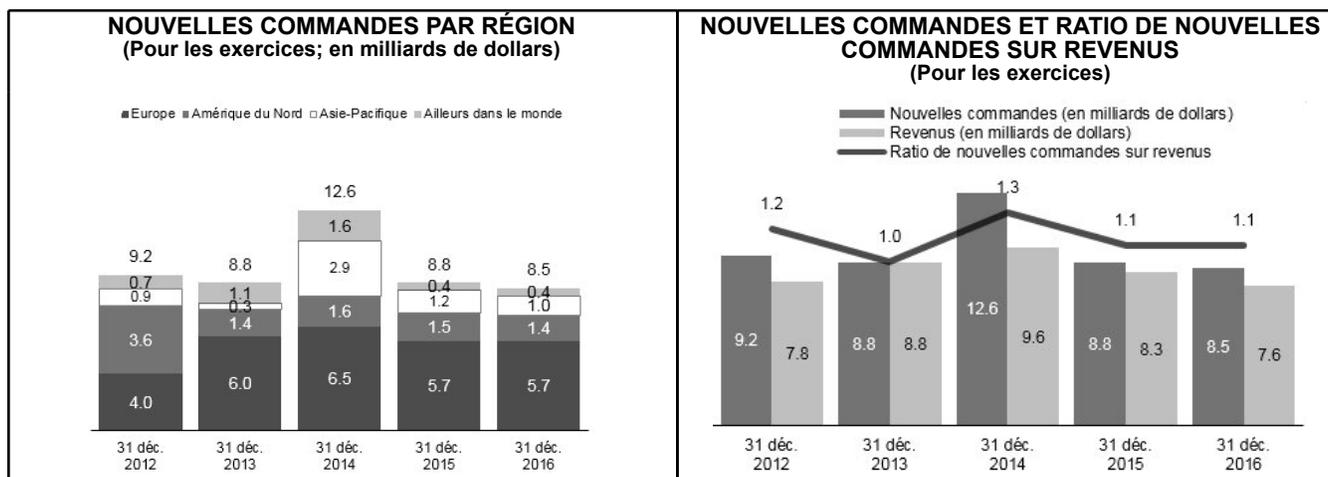
Carnet de commandes

	Aux	
	31 décembre 2016	31 décembre 2015
(en milliards de dollars)	30,1 \$	30,4 \$

En 2016, nous avons enregistré un montant de nouvelles commandes supérieur aux revenus (0,9 milliard \$), qui a été contrebalancé par l'affaiblissement de certaines devises en regard du dollar américain au 31 décembre 2016, comparativement au 31 décembre 2015 (1,2 milliard \$), surtout la livre sterling et l'euro, entraînant une diminution générale du carnet de commandes.

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Quatrièmes trimestres clos les 31 décembre		Exercices clos les 31 décembre	
	2016	2015	2016	2015
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,3 \$	3,4 \$	8,5 \$	8,8 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,2	1,6	1,1	1,1



Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change, les nouvelles commandes pour le quatrième trimestre et l'exercice ont diminué de respectivement 1,1 milliard \$ et 74 millions \$ par rapport à celles des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Les nouvelles commandes pour le quatrième trimestre et l'exercice clos le 31 décembre 2016 reflètent une incidence négative des taux de change de respectivement 57 millions \$ et 295 millions \$. Néanmoins, les nouvelles commandes reposent surtout sur les plateformes existantes et comprennent une part plus importante de contrats de services, de signalisation et de systèmes, ce qui se traduit par une amélioration globale de la qualité du carnet de commandes.

En 2016, nous avons remporté plusieurs commandes dans différentes régions et différents segments de produits, y compris plusieurs commandes importantes en Europe, et nous avons maintenu une position de leader⁽¹⁾ dans le marché du transport sur rail pertinent et accessible⁽²⁾ avec de nouvelles commandes totalisant 29,9 milliards \$ ces trois dernières années.

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

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

Les commandes importantes obtenues au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2016 étaient les suivantes :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Quatrième trimestre					
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	France	Automotrices électriques <i>OMNEO</i>	400	Matériel roulant	620 \$
SNCF	France	Automotrices électriques Francilien	364	Matériel roulant	370 \$
Agence métropolitaine de transport (AMT)	Canada	Huit ans de services d'exploitation et de maintenance	s. o.	Services	246 \$
Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB)	Autriche	Automotrices électriques <i>TALENT 3</i>	126	Matériel roulant	156 \$ ⁽¹⁾
Göteborgs Spårvägar	Suède	Tramways <i>FLEXITY</i>	40	Matériel roulant	109 \$ ⁽²⁾
Troisième trimestre					
Angel Trains Ltd	R.-U.	Automotrices électriques <i>AVENTRA</i>	665	Matériel roulant	1 100 \$
Metrolinx	Canada	Voitures de trains de banlieue <i>BiLevel</i>	125	Matériel roulant	328 \$
Arriva CrossCountry Trains (XC)	R.-U.	Services de maintenance de parc de véhicules	s. o.	Services	302 \$
Abellio Greater Anglia	R.-U.	Services de maintenance de parc de véhicules	s. o.	Services	108 \$
Deuxième trimestre					
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)	Allemagne	Services de maintenance de parc de véhicules	s. o.	Services	393 \$
Abellio Rail Südwest GmbH	Allemagne	Automotrices électriques <i>TALENT 2</i>	167	Matériel roulant	244 \$
Akiem S.A.	France	Locomotives <i>TRAXX</i>	26	Matériel roulant	107 \$ ⁽¹⁾
Premier trimestre					
Ville d'Edmonton	Canada	Tramways <i>FLEXITY</i> signalisation et équipement d'atelier connexe; services d'exploitation et de maintenance ⁽³⁾	s. o.	Matériel roulant services, systèmes et signalisation	280 \$ ⁽²⁾
Chemins de fer israéliens (ISR)	Israël	Voitures à double niveau <i>TWINDEXX</i> Vario	60	Matériel roulant	120 \$

⁽¹⁾ D'après le prix affiché.

⁽²⁾ Contrat signé dans le cadre d'un consortium. Seule notre quote-part de la valeur est déclarée.

⁽³⁾ Exploitation et maintenance du système de transport collectif léger sur rail effectuées en collaboration avec d'autres partenaires du consortium sur une période de 30 ans.

s. o. sans objet

La commande ferme avec ÖBB visant 21 automotrices électriques *TALENT 3* fait partie d'un accord-cadre signé en décembre 2016 pour la livraison d'au plus 300 automotrices électriques *TALENT 3*, d'une valeur pouvant atteindre 1,9 milliard \$ d'après le prix affiché. Cet accord-cadre permet à ÖBB de passer plusieurs commandes potentielles visant des rames destinées au transport régional et au transport de banlieue.

Après la fin de l'exercice, en janvier 2017, nous avons reçu une notice officielle de la SNCF, en France, pour la fourniture, en consortium avec Alstom, de 71 nouvelles rames pour les lignes RER D et E du réseau d'Île-de-France (région parisienne). La commande, qui ne faisait pas partie de notre carnet de commandes au 31 décembre 2016, est évaluée à 1,22 milliard \$ pour le consortium Alstom-Bombardier, notre part du contrat étant évaluée à 395 millions \$. Cette première commande fait partie d'un contrat-cadre également signé en janvier. Le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a alloué un montant estimé à environ 3,97 milliards \$

pour le financement d'au plus 255 rames (130 pour la ligne RER D et 125 pour la ligne RER E), le plus important financement du STIF à ce jour.

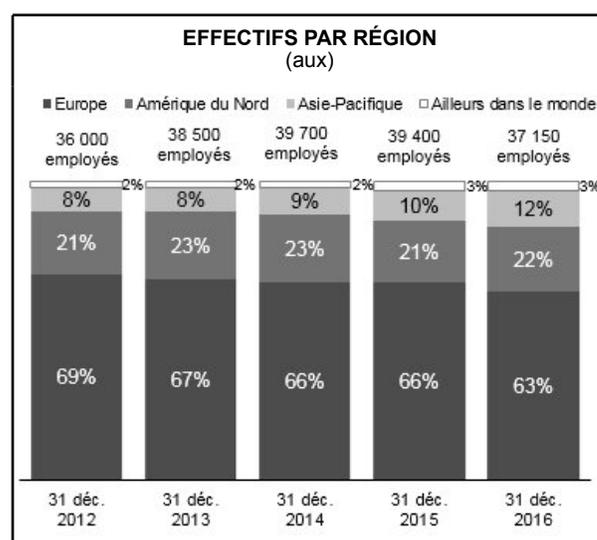
Effectifs

Nombre total d'employés

	Aux	
	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Permanents ⁽¹⁾	33 050	34 650
Contractuels	4 100	4 750
	37 150	39 400
Pourcentage d'employés permanents couverts par des conventions collectives	65 %	65 %

⁽¹⁾ Y compris les employés inactifs.

En février 2016, nous avons décidé de prendre des mesures pour optimiser nos effectifs en combinant réduction des effectifs et embauche stratégique, conformément à notre plan de transformation. La réduction des effectifs d'environ 3200 employés de production et autres a été réalisée au cours de l'exercice 2016. Ces mesures ont surtout touché le personnel permanent et les effectifs contractuels en Europe ainsi que les effectifs contractuels en Amérique du Nord. En 2016, ces réductions d'effectifs ont été en partie compensées par de l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération de certains programmes et projets stratégiques à l'échelle mondiale, ce qui a donné lieu à une augmentation des effectifs contractuels en Asie-Pacifique. La réduction des effectifs permanents dans la région Ailleurs dans le monde s'explique surtout par le calendrier de travail des commandes reçues.



En octobre 2016, nous avons annoncé d'autres mesures de restructuration tandis que nous poursuivons l'exécution de notre plan de transformation quinquennal. Celles-ci viennent appuyer nos efforts d'amélioration de la rentabilité, et témoignent de l'accent que nous mettons sur l'amélioration de la productivité, la réduction des coûts et l'optimisation de notre présence mondiale afin de créer plus de valeur pour les clients et les actionnaires. Les mesures particulières qui seront prises incluent la rationalisation de nos fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production dans l'ensemble de l'entreprise ainsi que tirer parti de notre présence mondiale en créant des centres d'excellence pour des activités de conception, d'ingénierie et de fabrication. L'incidence de ces mesures de restructuration sur l'ensemble des emplois sera contrebalancée en partie par de l'embauche stratégique pour soutenir d'importants contrats ferroviaires remportés ainsi que par notre stratégie de croissance dans les activités du marché de l'après-vente.

Notre rémunération incitative pour les employés récompense les efforts collectifs de nos employés dans la réalisation de nos objectifs selon des indicateurs cibles de rendement. Un total de 2550 employés de par le monde, soit 8 % des employés permanents, participent au programme. En 2016, dans le cadre de ce programme, la rémunération incitative était liée à l'atteinte de résultats cibles, fondés sur le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles.

VENTE D'UNE PARTICIPATION MINORITAIRE

Vente d'une participation de 30 % dans Bombardier Transport à la Caisse pour 1,5 milliard \$

Le 11 février 2016, nous avons conclu la vente, à la Caisse, d'une participation dans Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (BT Holdco), société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, en contrepartie d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. En vertu des modalités de cet investissement, Bombardier Inc. a vendu des actions avec droit de vote à la Caisse, lesquelles seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

Par suite de l'achèvement de la restructuration déjà annoncée, BT Holdco détient essentiellement tous les actifs et passifs du secteur d'activité Transport de Bombardier, dont le siège social opérationnel mondial demeure en Allemagne, et ses résultats financiers continuent d'être présentés dans les résultats consolidés de Bombardier.

Dispositions principales de l'investissement

La Caisse a droit à une part proportionnelle (après conversion, soit initialement à 30 % des actions ordinaires de BT Holdco) de tout dividende déclaré.

Les dividendes sont payables en espèces ou, sous certaines conditions, en actions convertibles supplémentaires au gré de BT Holdco (toute pareille émission d'actions ayant pour effet d'augmenter la participation de la Caisse).

Mesures incitatives liées à la performance

Les modalités de la transaction prévoient de solides mesures incitatives liées à la performance de Transport. Pour chacune des cinq premières années suivant la conclusion de l'entente, la participation (à la conversion) et le rendement de la Caisse pourraient être ajustés annuellement à la hausse ou à la baisse, selon l'atteinte des cibles de performance convenues conjointement et établies dans le plan d'affaires de Transport.

Si Transport surpasse la cible fixée dans son plan d'affaires, le pourcentage de la participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, sera réduit de 2,5 % annuellement, jusqu'à concurrence d'un seuil minimum de 25 %. Dans ces circonstances, le rendement minimum des actions convertibles sera également réduit, passant de 9,5 % à un seuil de 7,5 %.

À l'inverse, si Transport n'atteint pas la cible prévue dans son plan d'affaires, le pourcentage de participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, augmentera de 2,5 % par année, jusqu'à concurrence de 42,5 % sur une période de cinq ans. Dans un tel cas, le rendement minimum des actions convertibles augmentera aussi, passant de 9,5 % jusqu'à concurrence de 12 %.

Au 31 décembre 2016, le pourcentage de la participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, serait de 30 % puisque Transport a atteint son objectif de performance pour l'exercice 2016. Par conséquent, le rendement minimum de la Caisse pour 2017 sera de 9,5 %.

Droits des actionnaires et sortie

Aux termes de l'investissement, la Caisse bénéficiera de droits de protection d'une participation minoritaire standard, y compris : des droits de préemption, un droit de première offre et des droits d'entraînement, et Bombardier bénéficie d'un droit de première offre et des droits de suite habituels, sous réserve dans chaque cas de certaines conditions.

Bombardier a la possibilité de racheter l'investissement de la Caisse selon certaines conditions en tout temps à compter du troisième anniversaire de la clôture de l'investissement, à un prix équivalant au plus élevé des deux montants suivants : la juste valeur marchande (après conversion) ou un rendement annuel composé minimum de 15 % pour la Caisse.

En tout temps le ou après le 11 février 2021, à condition que Bombardier n'ait pas exercé son droit de rachat de l'investissement de la Caisse auparavant, la Caisse aura le droit d'exiger que BT Holdco réalise un premier appel public à l'épargne (PAPE) visant le placement secondaire ou une vente de la totalité de ses actions.

Dans l'éventualité d'un PAPE, le ratio de conversion des actions de la Caisse sera ajusté de façon à ce que, immédiatement avant le PAPE, la Caisse reçoive des actions d'une valeur égale au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance. Les actions détenues par la Caisse seraient vendues avant celles de Bombardier dans le cadre du PAPE visant le placement secondaire.

Dans l'éventualité de la vente de la totalité des actions de BT Holdco, la Caisse aura le droit de recevoir un montant égal au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite de la vente à une tierce partie, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance.

Dans l'éventualité d'un changement de contrôle de Bombardier Inc. ou, dans certaines circonstances, de BT Holdco, la Caisse aura le droit d'exiger un PAPE ou la vente de la totalité des actions de BT Holdco, et de recevoir le plus élevé des deux montants suivants : i) la valeur des actions ordinaires détenues par la Caisse, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE ou de la vente à une tierce partie, tel que mentionné ci-dessus, ou ii) un rendement annuel composé minimum de 15 % sur une période de trois ans (ou, en tout temps après trois ans, un rendement annuel composé de 15 %).

Autres détails de la transaction

Les parties ont convenu d'une situation de trésorerie consolidée de Bombardier à la fin de chaque trimestre d'au moins 1,25 milliard \$. Cette exigence a été respectée à la clôture de chaque trimestre de 2016. Dans l'éventualité où la situation de trésorerie de Bombardier chuterait sous ce seuil, le conseil d'administration de Bombardier créera un Comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse. Ce Comité serait chargé d'élaborer un plan d'action pour améliorer les liquidités. Le plan, une fois convenu avec la Caisse, serait mis en œuvre sous la supervision du Comité.

Bons de souscription

L'investissement prévoyait l'émission par Bombardier à la Caisse de bons de souscription conférant le droit d'acheter un nombre total de 105 851 872 actions classe B (droits de vote limités) du capital-actions de Bombardier Inc. (actions classe B à droits de vote limités). Les bons de souscription peuvent être exercés jusqu'au 11 février 2023 à un prix d'exercice par action classe B à droits de vote limités de 1,66 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,21 dollars canadiens à la date de la signature de l'accord de souscription.

PRÉVISIONS ET ÉNONCÉS PROSPECTIFS

	Dernières prévisions pour 2016	Ce que nous avons fait en 2016	Ce qui s'en vient pour 2017⁽¹⁾
Croissance	Revenus d'environ 8,0 milliards \$, selon les taux de change en vigueur en 2016.	Revenus de 7,6 milliards \$.	Revenus d'environ 8,5 milliards \$, selon l'hypothèse que les taux de change resteront stables en 2017 par rapport à 2016.
Rentabilité⁽²⁾	Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽²⁾ supérieure à 6,5 %.	Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽²⁾ de 7,4 %.	Marge RAIL avant éléments spéciaux ⁽²⁾ d'environ 7,5 %.

⁽¹⁾ Se reporter aux énoncés prospectifs dans l'encadré ci-après pour plus de détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions. Se reporter également à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs dans la section Sommaire.

⁽²⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAIL avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour une définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS pour 2016.

Mise à jour des prévisions pour 2016

En novembre 2016, nous avons révisé la prévision de revenus de Transport pour 2016 en la faisant passer d'environ 8,5 milliards \$, qui tenait compte d'une stabilité des taux de change en 2016 par rapport à ceux de 2015, à environ 8,0 milliards \$ selon les taux de change à ce moment-là. La révision s'explique surtout par la gestion active des projets tandis que nous gérons la trésorerie plus rigoureusement et que nous atténuons les risques d'exécution des projets, et que nous avons aussi tenu compte de l'évolution des taux de change au cours de 2016. Par conséquent, nous reportons certains coûts et la comptabilisation des revenus correspondants conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme. Nos revenus de 2016 de 7,6 milliards \$ sont inférieurs à notre prévision révisée en raison surtout du maintien du report de certains revenus conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme.

Également en novembre 2016, nous avons indiqué que Transport était en voie de dépasser la prévision de rentabilité initiale⁽¹⁾ de plus de 6 %, surtout sous l'effet d'initiatives de transformation et d'une meilleure exécution des contrats. Nous avons revu à la hausse notre prévision de rentabilité⁽¹⁾ pour 2016 à plus de 6,5 %. La marge RAll avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 7,4 % pour 2016 a dépassé la prévision révisée en raison surtout des bons progrès réalisés sur les initiatives de transformation et de la meilleure exécution des contrats, particulièrement dans nos coentreprises chinoises.

Notre stratégie pour réaliser les prévisions pour 2017

Les revenus d'environ 8,5 milliards \$ prévus en 2017 sont attribuables au solide montant de nouvelles commandes totalisant 8,5 milliards \$ en 2016 et à un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,1, portant le carnet de commandes à 30,1 milliards \$. Les nouvelles commandes se fondent surtout sur les plateformes existantes et comprennent une part plus importante de contrats de services, de signalisation et de systèmes, ce qui améliore d'autant plus la qualité globale du carnet de commandes et allège la pression exercée sur les ressources essentielles. La marge RAll avant éléments spéciaux⁽¹⁾ d'environ 7,5 % prévue en 2017 est soutenue par les résultats des initiatives de transformation en partie contrebalancés par l'accroissement des investissements dans la transformation structurelle pour créer des centres d'excellence en ingénierie et en fabrication, ainsi que par la hausse des investissements dans des plateformes de produits et de services standardisés. Tandis que nous progressons dans la transformation de notre entreprise, la croissance future de notre rentabilité repose toujours sur trois piliers : la conversion et la combinaison des revenus, une offre de produits et de services systématique et la poursuite de la transformation opérationnelle.

⁽¹⁾ Les prévisions de rentabilité se fondent sur la marge RAll avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS pour 2016.

Énoncés prospectifs

Les énoncés prospectifs⁽¹⁾ de cette section du rapport de gestion sont fondés sur :

- l'exécution normale des contrats du carnet de commandes actuel et la poursuite du déploiement et de la mise en œuvre des principales initiatives de transformation, surtout celles ayant une incidence sur les coûts d'approvisionnement directs et indirects, l'efficacité de la main-d'œuvre et l'amélioration du fonds de roulement;
- la réalisation des appels d'offres à venir et notre capacité à les remporter;
- notre capacité de transférer les meilleures pratiques et la technologie à toutes les étapes de production;
- notre capacité d'exécuter et de réaliser les initiatives visant l'amélioration du modèle d'affaires;
- notre capacité de recruter et de fidéliser des employés hautement compétents pour déployer la stratégie de développement de nos produits et d'exécution des projets;
- la conversion des revenus et l'achèvement graduel de nos contrats antérieurs;
- le niveau soutenu de dépenses publiques;
- la capacité de notre bassin de fournisseurs de soutenir l'exécution des projets;
- le maintien du contexte mondial concurrentiel et de la conjoncture économique mondiale; et
- la stabilité des taux de change.

⁽¹⁾ Se reporter aussi à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de la section Sommaire.

AUTRES

	PAGE
ARRANGEMENTS HORS BILAN	108
RISQUES ET INCERTITUDES	109
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	126
INSTRUMENTS FINANCIERS	128
OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	129
JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES	129
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	136
TAUX DE CHANGE	137
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	138
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	139
DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)	140
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE	141

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a mis en place des facilités d'affacturage selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Pour plus de détails, se reporter à la Note 16 – Créances clients et autres débiteurs, aux états financiers consolidés.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

Dans le cadre de la vente de certains de nos produits, principalement des avions commerciaux, nous avons fourni un soutien financier sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle qui sont destinées à accroître la capacité de certains clients à obtenir d'un tiers un financement leur permettant de procéder à leurs acquisitions.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'un manquement. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations en vertu d'arrangements de financement pertinents. La durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 10 ans. Dans le cas d'un défaut de paiement, nous procédons habituellement, à titre de mandataire des bénéficiaires de la garantie, à la reprise, à la remise à neuf et à la recommercialisation des actifs sous-jacents. Nous sommes habituellement rémunérés pour ces services.

Les garanties de valeur résiduelle procurent aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie à une date convenue. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement à l'intention d'un client (la durée résiduelle de ces arrangements de financement varie de 1 an à 11 ans). La valeur de l'actif sous-jacent pourrait être touchée de façon négative par un certain nombre de facteurs. Afin de réduire le risque, les avions servant de

garantie doivent généralement, en vertu des arrangements de financement, respecter certaines conditions contractuelles de retour afin d'exercer la garantie. Si elle est réalisée, la garantie de valeur résiduelle prévoit un paiement limité contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, lequel équivaut habituellement aux premières pertes subies par le bénéficiaire de la garantie. En général, il n'est possible de faire une réclamation en vertu de la garantie qu'à l'échéance de l'arrangement de financement, lorsque l'actif sous-jacent est vendu à un tiers.

Lorsqu'une garantie de crédit et une garantie de valeur résiduelle sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement qui vise le même actif sous-jacent, la garantie de valeur résiduelle ne peut être réalisée que si la garantie de crédit expire sans avoir été exercée. Ainsi, les garanties sont mutuellement exclusives.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 38 – Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés.

Engagements de financement

Nous offrons quelquefois un soutien financier pour faciliter l'accès de nos clients à du capital. Ce soutien peut prendre diverses formes, y compris aider un client à obtenir et à structurer un prêt et les capitaux nécessaires à l'acquisition d'avions ou encore fournir l'assurance que des prêts et des capitaux sont disponibles pour financer ces acquisitions.

Au 31 décembre 2016, nous n'avions aucun engagement de financement lié à des clients relativement à la vente future d'avions.

Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous avons offert des garanties de crédit ou des garanties de valeur résiduelle, ou les deux, et des prêts subordonnés à certaines entités créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux, et avons conservé des droits résiduels dans ces entités. Le secteur Avions commerciaux offre également des services administratifs à certaines de ces entités en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

En général, ces entités sont financées par de la dette à long terme et des capitaux propres provenant de tiers. Souvent, les détenteurs de titres de capitaux propres profitent d'incitatifs fiscaux. Les avions sont donnés en garantie de la dette à long terme des entités.

Pour plus de détails, se reporter à la Note 37 – Entités structurées non consolidées, aux états financiers consolidés.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes décrits ci-dessous sont ceux qui, selon nous actuellement, pourraient avoir une incidence importante sur nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels, mais ne sont pas nécessairement les seuls risques et incertitudes auxquels nous faisons face. Si l'un de ces risques, ou tout autre risque et toute autre incertitude que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non important, se produit réellement ou devient un risque important, nos activités commerciales, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels pourraient être considérablement touchés.

Risque lié à la conjoncture économique	Le risque lié à la conjoncture économique est le risque d'une perte éventuelle résultant d'une conjoncture économique défavorable. Ces facteurs incluent, sans s'y limiter, les compressions budgétaires du gouvernement, la diminution des dépenses en immobilisations publiques et privées, la baisse de la confiance dans le milieu des affaires, les pressions politiques et économiques, dont celles résultant des déficits croissants des gouvernements et du surendettement souverain, ainsi que les crises sur les marchés du crédit.
---	---

Risque lié au contexte commercial	Le risque lié au contexte commercial s'entend du risque de perte potentielle imputable aux facteurs de risque externes. Ces facteurs peuvent inclure la situation financière de l'industrie du transport aérien (y compris les clauses de distance franchissable des conventions collectives de pilotes restreignant l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux) et les clients des avions d'affaires, la situation financière de l'industrie du transport sur rail, la politique en matière d'échanges commerciaux, ainsi que la concurrence accrue d'autres entreprises, dont de nouveaux venus sur les segments de marché où nous livrons concurrence. En outre, l'instabilité politique et les cas de force majeure comme les actes de terrorisme, les catastrophes naturelles, les risques pour la santé dans le monde, le déclenchement d'une guerre ou la poursuite des hostilités dans certaines régions du monde pourraient entraîner une diminution des commandes ou leur report ou l'annulation d'une partie du carnet de commandes existant pour certains de nos produits.
Risque opérationnel	Le risque opérationnel correspond au risque de perte potentielle découlant de la nature de nos activités. Les sources du risque opérationnel correspondent au développement de nouveaux produits et services, au développement de nouvelles affaires et à la complexité d'obtenir la certification et l'homologation des produits et services. En outre, les grands projets complexes qui sont caractéristiques dans le cadre de nos activités sont souvent structurés comme des contrats à prix fixe et ainsi exposés à des risques liés à la production et à l'exécution de projets. De plus, nos flux de trésorerie sont soumis à des pressions fondées sur les fluctuations du cycle du projet et à son caractère saisonnier et nos activités exigent des investissements en capital importants, qui nécessitent que nous engagions régulièrement des dépenses en immobilisations et des investissements importants sur des périodes couvrant plusieurs années avant de réaliser des rentrées de trésorerie dans le cadre d'un projet. Les autres sources de risque opérationnel incluent notre capacité d'appliquer avec succès notre stratégie et notre plan de transformation, les actions de partenaires commerciaux, les pertes découlant de garanties de rendement des produits et de sinistres, l'utilisation d'estimations et de jugements comptables, les conditions réglementaires et juridiques, les questions environnementales, de santé et de sécurité, ainsi que la dépendance à l'égard des clients, des fournisseurs (y compris la gestion de la chaîne d'approvisionnement) et les ressources humaines. Nous sommes aussi assujettis à des risques liés à la fiabilité des systèmes informatiques, à la fiabilité et à la protection des droits relatifs à la propriété intellectuelle ainsi qu'à la suffisance des couvertures d'assurance.
Risque de financement	Le risque de financement s'entend du risque découlant de pertes potentielles liées à la liquidité de nos actifs financiers, y compris le risque de crédit de contrepartie, à l'accès aux marchés financiers, aux clauses restrictives des conventions d'emprunt, au soutien financier fourni en faveur de certains clients et à l'aide gouvernementale.
Risque de marché	Le risque de marché correspond au risque de perte potentielle imputable aux mouvements néfastes des facteurs du marché, y compris les fluctuations de taux de change et de taux d'intérêt, les baisses de valeur résiduelle des actifs, les hausses de prix des produits de base et les fluctuations du taux d'inflation.

Risque lié à la conjoncture économique

Les marchés où nous exerçons nos activités peuvent parfois être touchés par un certain nombre de facteurs locaux, régionaux ou mondiaux. Étant donné le caractère international de nos ventes et de nos activités, notamment grâce à notre capacité de fabrication et de production en Europe et en Amérique du Nord, et vu nos partenariats et coentreprises dans des régions comme l'Asie et l'Afrique, nous pouvons être touchés, directement ou indirectement, par une situation politique défavorable ou un ralentissement économique dans ces zones géographiques, et notre entreprise peut être exposée à un certain nombre de risques connexes, comme la fluctuation des taux de change et des restrictions au transfert de capitaux.

Si l'incertitude économique observée à l'échelle mondiale persistait ou s'aggravait, si les difficultés économiques dans certains pays, dans certaines régions ou sur certains marchés importants s'intensifiaient ou frappaient d'autres pays, ou si la conjoncture économique mondiale se détériorait, nous pourrions constater des retards dans l'achat éventuel de nos produits ou services, une baisse des nouvelles commandes, des annulations ou des reports de commandes, une baisse de la disponibilité du financement en faveur des clients, une augmentation de notre apport de financement en faveur des clients, des pressions à la baisse sur les prix de vente, un accroissement des stocks, une diminution des avances de clients, un ralentissement du recouvrement des créances, une réduction des activités de production, la mise en pause ou l'abandon de la production de certains produits, des mises à pied d'employés et des incidences défavorables sur les fournisseurs.

Brexit

Le 23 juin 2016, les citoyens britanniques ont voté par voie référendaire pour une sortie de l'Union européenne, couramment appelée le « Brexit ». Les activités aéronautiques et de transport sur rail de Bombardier pourraient être touchées par le Brexit. En 2016, 45 % de nos revenus ont été réalisés en Europe, dont 18 % au R.-U.

Le Brexit pourrait accroître les risques géopolitiques et économiques, perturber nos activités et créer de l'incertitude à l'égard de celles-ci, notamment nuire à nos relations avec des clients, fournisseurs et employés actuels et éventuels, ce qui pourrait en retour avoir une incidence négative sur nos résultats financiers et nos activités. Par ailleurs, le Brexit pourrait imposer des restrictions plus importantes en matière d'importation et d'exportation entre le R.-U. et les pays de l'Union européenne et pourrait également donner lieu à des complexités accrues en matière de réglementation.

L'annonce du Brexit a entraîné des fluctuations importantes des taux de change. Le dollar américain s'est apprécié par rapport aux autres devises, en particulier la livre sterling et l'euro. Les revenus que nous tirons de la vente d'avions sont principalement libellés en dollars américains et ceux tirés des activités de transport sur rail, en euros et d'autres devises. L'appréciation du dollar américain par rapport aux autres devises pourrait nuire à nos résultats opérationnels, en particulier dans le transport sur rail, où une dépréciation éventuelle de la monnaie locale ou de l'euro par rapport au dollar américain, combinée avec un possible risque accru d'inflation, pourrait nous exposer à des pertes et réduire le pouvoir d'achat de nos clients.

Risque lié au contexte commercial

Situation financière de l'industrie du transport aérien et des clients d'avions d'affaires

La situation financière et la viabilité de l'industrie du transport aérien, ainsi que la capacité des sociétés aériennes à obtenir du financement, peuvent influencer sur la demande pour nos avions commerciaux. En raison de la nature de l'industrie du transport aérien, il est difficile de prédire à quel moment les ralentissements ou les reprises économiques se répercuteront sur l'industrie, et les cycles économiques peuvent être plus longs que prévu. Les pressions continues sur les coûts et les efforts déployés en vue d'atteindre une rentabilité acceptable au sein de l'industrie du transport aérien peuvent comprimer les prix de vente de nos produits aéronautiques. Les clauses de portée des conventions collectives de pilotes aux États-Unis réduisent l'utilisation d'avions à réaction de plus petite taille par les grandes sociétés aériennes ou par leurs affiliés régionaux et, par conséquent, peuvent réduire la demande sur le marché des avions régionaux.

L'achat de produits et services aéronautiques peut s'avérer un investissement important pour une entreprise, un particulier ou un gouvernement. Lorsque la conjoncture économique ou la conjoncture commerciale est défavorable, les acheteurs potentiels peuvent reporter leurs achats de nos produits et services aéronautiques. La disponibilité du financement est également un facteur important et la rareté du crédit peut entraîner le report des livraisons ou l'annulation de commandes par les clients.

Un approvisionnement accru en avions d'occasion à mesure que les sociétés restructurent, réduisent ou abandonnent leurs activités pourrait se traduire par des pressions à la baisse sur le prix de vente des avions d'affaires et des avions commerciaux neufs et d'occasion. Nous pourrions alors devoir relever le défi de trouver de nouveaux moyens de réduire les coûts et d'améliorer la productivité pour conserver une position favorable sur le marché à des marges bénéficiaires acceptables. La perte d'une grande société aérienne ou d'un exploitant de programme de multipropriété ou d'une société de nolisement comme client ou la résiliation d'un contrat pourrait toucher considérablement nos résultats financiers.

Situation financière de l'industrie du transport sur rail

Traditionnellement, l'industrie du transport sur rail résiste plutôt bien aux ralentissements économiques. Le contexte économique et financier difficile dans certaines régions peut toutefois avoir une incidence négative sur certains exploitants ferroviaires. Les pressions budgétaires ainsi que les mesures disciplinaires, voire les mesures d'austérité, imposées aux clients pourraient causer une réduction de la taille des projets, le report des projets, et même leur annulation. Ces actions par les exploitants ferroviaires privés ou publics pourraient nuire à nos nouvelles commandes et à nos revenus et exercer des pressions considérables sur notre structure de coûts et nos prix. La situation peut encore s'aggraver en période de resserrement des investissements.

Dans une période donnée, une part importante de nos activités de transport sur rail repose sur les organismes gouvernementaux et sur les autres institutions publiques, qui représentent depuis toujours la plus grande partie de la valeur de nos commandes annuelles. La somme que les institutions publiques sont en mesure d'investir et de dépenser dépend de facteurs économiques et politiques complexes et peut varier d'un exercice à l'autre. Un ralentissement économique et des restrictions budgétaires des instances publiques pourraient provoquer une baisse des investissements en matière d'infrastructures, retarder les commandes, l'exécution des obligations contractuelles ou les paiements, ainsi qu'une réduction des mesures fiscales ou autres formes d'encouragements visant à stimuler la recherche et le développement. En périodes de surendettement (ou de crise de la dette souveraine), la mise en œuvre de programmes d'austérité ou de réduction des dépenses publiques peut avoir une incidence néfaste sur le nombre de commandes liées à des projets d'infrastructures de transport.

Par ailleurs, la vive concurrence au sein de l'industrie du transport sur rail et la demande des clients dans le contexte économique actuel ont eu certaines répercussions défavorables, notamment la diminution du montant des avances et le report de leur versement. Cette évolution des modalités contractuelles pourrait nuire à nos flux de trésorerie et nous forcer à trouver plus de fonds auprès d'autres sources, dont les facilités d'affacturage, ce qui pourrait influencer négativement sur notre rendement des capitaux propres, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. De surcroît, rien ne garantit que nous aurons accès à un fonds de roulement de remplacement suffisant pour financer la réalisation des projets, du moins selon des conditions acceptables, si les modalités relatives aux paiements des clients et aux avances continuent de s'envenimer pour les fabricants.

Politique commerciale

En tant qu'organisation exerçant ses activités à l'échelle mondiale, nos activités sont tributaires des politiques gouvernementales relatives aux restrictions à l'importation et à l'exportation et de celles qui ont trait à l'acquisition d'entreprises, de l'aide aux exportations et des politiques du commerce international, notamment des pratiques de commerce régionales précises. Nous courons donc des risques liés aux changements de priorités des organismes gouvernementaux et supranationaux.

Par ailleurs, des politiques commerciales protectionnistes et des changements du cadre politique et réglementaire sur les marchés où nous exerçons nos activités, comme des contrôles des importations et exportations en devises, des barrières tarifaires ou autres barrières commerciales, et des contrôles des prix ou du change, pourraient faire du tort à nos activités sur plusieurs marchés nationaux, se répercuter sur nos ventes et notre rentabilité et compliquer le rapatriement des bénéfices, en plus de nous exposer à des pénalités et à des sanctions et au risque d'entacher notre réputation.

Concurrence accrue d'autres entreprises, y compris des nouveaux venus dans des segments de marché où nous livrons concurrence

Dans les segments du marché de l'aéronautique où nous livrons concurrence, nos concurrents développent de nombreux programmes d'avions, dont l'entrée en service est prévue au cours de la prochaine décennie. Nous courons un risque d'érosion de notre part de marché si les clients potentiels optent pour les produits de nos concurrents. Nous pouvons aussi être touchés négativement si nous n'arrivons pas à répondre aux attentes en matière de soutien des produits, ou encore à assurer une présence à l'échelle internationale pour notre clientèle variée.

Dans le domaine du transport sur rail, nous faisons face à une vive concurrence sur les marchés et dans les régions où nous exerçons nos activités. Nous rivalisons avec des concurrents solides, dont certains sont plus

gros et peuvent disposer de plus de ressources dans un secteur d'activité ou dans une région donnée, ainsi qu'avec des concurrents établis dans des marchés émergents et de nouveaux venus, qui peuvent avoir une meilleure structure de coûts. Certains segments du marché du transport sur rail où nous exerçons nos activités et certains des intervenants importants sur notre marché font actuellement l'objet de regroupements. Ces regroupements peuvent intensifier les pressions sur les prix et sur les marges bénéficiaires, de même que sur les modalités de paiement, sur les délais de fabrication et sur les technologies et les services offerts aux clients, pressions qui pourraient affaiblir notre position sur certains marchés. De plus, certains concurrents pourraient saisir les occasions qui se présentent sur le marché plus efficacement et plus rapidement que nous, ce qui pourrait nuire à nos résultats, à nos revenus et à notre part de marché.

Instabilité politique

Dans certaines régions du monde, l'instabilité politique, qui peut être attribuable à divers facteurs, dont des facteurs sociaux ou économiques, peut se prolonger et être imprévisible. Toute instabilité politique persistante sur les marchés où nous sommes présents pourrait entraîner des retards ou des annulations de commandes, de livraisons ou de projets dans lesquels nous avons investi des ressources considérables, surtout si les clients concernés sont des sociétés d'État ou paragonnementales.

Les risques géopolitiques et économiques, les sanctions internationales et les récentes chutes du prix du pétrole portant préjudice à beaucoup de pays exportateurs de pétrole soulèvent de nouvelles inquiétudes au sein des économies internationales. Au-delà de toute conséquence immédiate, ces rebondissements peuvent aussi troubler l'évolution de l'économie mondiale.

Par ailleurs, des événements géopolitiques dans des zones géographiques où nous exerçons nos activités peuvent rendre plus difficiles les conditions d'exécution des contrats que nous signons, prolonger les périodes d'exécution ou déclencher des changements législatifs ou réglementaires inattendus qui pourraient provoquer une hausse notable des coûts d'exécution initialement prévus pour les contrats en question et nuire considérablement à notre entreprise, à notre situation financière, à nos flux de trésorerie et à nos résultats d'exploitation.

Cas de force majeure ou catastrophes naturelles

Les cas de force majeure et les catastrophes naturelles (y compris les événements liés à un séisme et à des conditions météorologiques violentes, comme des tempêtes de verglas, des ouragans, des inondations, des tornades ou tout autre cataclysme) sont imprévisibles et peuvent avoir des conséquences néfastes importantes, comme des lésions corporelles ou des décès; des dommages causés à des projets en cours, à des installations ou à de l'équipement, ou leur destruction; des atteintes à l'environnement; des retards ou des annulations de commandes et de livraisons; des retards de réception des matériaux de nos fournisseurs; des retards dans les projets; et des problèmes de responsabilité civile.

Risque opérationnel

Développement de nouveaux produits et services

Les changements attribuables aux tendances mondiales comme les changements climatiques, la volatilité des prix du carburant, la croissance des marchés en développement, l'urbanisation, la croissance et les facteurs démographiques influent sur les demandes des clients dans nos principaux marchés de l'aéronautique et du transport sur rail. Pour demeurer compétitifs et répondre aux besoins des clients, nous devons anticiper ces changements, et nous devons constamment développer et concevoir de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, de même qu'investir dans de nouvelles technologies et les développer. Le lancement de nouveaux produits ou de nouvelles technologies exige un engagement considérable au titre d'investissements importants en R et D, y compris le maintien d'un nombre important d'employés hautement compétents. En outre, nos investissements dans de nouveaux produits ou de nouvelles technologies peuvent ne pas toujours réussir.

Nos résultats peuvent être touchés si nous investissons dans des produits qui ne remportent pas la faveur du marché, si la demande ou les préférences de la clientèle changent, si les nouveaux produits ne sont pas approuvés par les organismes de réglementation (ou si nous ne concevons pas de nouveaux produits ou de nouvelles technologies ou que nous ne parvenons pas à faire homologuer ou accréditer ceux que nous concevons) ou qu'ils ne sont pas mis en marché en temps voulu, surtout par rapport aux produits de nos concurrents, ou si nos produits deviennent désuets. Nous pouvons subir des dépassements de coûts dans le cadre du développement de nouveaux produits et il existe un risque que nos produits ne respectent pas les spécifications de rendement que nous nous sommes engagés à respecter envers les clients.

Nos résultats pourraient également être touchés négativement si nous ne parvenons pas à concevoir ou à obtenir l'homologation de nouvelles technologies et plateformes en respectant le budget et le calendrier. De plus, notre croissance à long terme, notre compétitivité et notre rentabilité soutenue dépendent de notre capacité de prévoir les changements sur les marchés, de nous y adapter, de réduire les coûts de production de nos produits, existants ou nouveaux, tout en maintenant leur grande qualité, d'élargir encore notre gamme de produits et d'aligner notre présence internationale sur les occasions qui se présentent sur le marché mondial.

Dans un contexte de vive concurrence, nous sommes et resterons exposés au risque que des produits, des services ou des technologies plus novateurs ou concurrentiels soient développés par des concurrents ou lancés plus rapidement sur le marché, ou encore que le marché n'accepte pas les produits que nous développons.

Développement commercial

Nos activités sont tributaires de l'obtention de nouvelles commandes et de nouveaux clients et, par conséquent, du renouvellement continu de notre carnet de commandes. Nos résultats peuvent être touchés négativement si nous sommes dans l'incapacité de mettre en œuvre efficacement des stratégies visant à percer de nouveaux marchés, à saisir les occasions de croissance ou à nous ancrer avec succès dans de nouveaux marchés. Nous nous servons du ratio de nouvelles commandes sur livraisons, que nous définissons comme étant le ratio des nouvelles commandes par rapport aux revenus ou aux unités livrées, à titre d'indicateur pour faire le suivi des revenus futurs potentiels. Par contre, la réalisation des revenus tirés des nouvelles commandes est fondée sur certaines hypothèses, dont celle que les contrats visés seront exécutés intégralement conformément à leurs modalités. La résiliation ou la modification de l'un ou plusieurs de nos contrats d'importance pourrait avoir une grave incidence sur nos revenus futurs. Nous ne pouvons pas garantir que nous réaliserons la totalité des revenus que nous prévoyions initialement tirer de nos nouvelles commandes, et le manque à gagner pourrait être imposant.

Bien que nous ayons établi et continuons d'établir notre présence sur de nombreux marchés géographiques, l'accès à certains marchés peut s'avérer difficile, particulièrement si un concurrent local est solidement établi dans son marché d'origine. Ces types de situations pourraient nous placer dans une position défavorable par rapport à certains de nos concurrents et entraver nos stratégies et notre force concurrentielle dans ces zones.

Processus de certification et d'homologation

Nous sommes assujettis à des exigences strictes en matière de certification et d'approbation, et nous dépendons de la capacité des organismes de réglementation d'effectuer ces évaluations en temps opportun, tous des éléments qui varient selon le pays et qui peuvent retarder la certification de nos produits. Le non-respect des exigences réglementaires actuelles ou futures imposées par Transports Canada (TC), la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U., l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), le Transport Safety Institute des É.-U. et les autres organismes de réglementation pourrait entraîner une interruption de service de nos produits, une diminution des ventes ou un ralentissement des livraisons, un accroissement imprévu des stocks, une réduction de la valeur des stocks ou la dépréciation des actifs.

La mise en marché et la MES de nos produits relatifs au transport sur rail exigent le respect de normes en matière de sécurité du transport sur rail qui peuvent varier beaucoup d'un pays à l'autre, et elles sont régies par différents organismes de réglementation compétents. L'homologation des trains découle donc d'un processus complexe, qui est très exigeant et qui peut être plus long et plus cher que ce qui était prévu au départ en raison des tests et des autres éléments techniques à l'appui requis par les organismes compétents, éléments qui

peuvent changer au fil du temps. De plus en plus souvent, nos contrats comprennent des clauses exigeant que nous assumions les risques et les obligations liés au processus d'homologation, y compris les risques liés aux changements législatifs ou réglementaires ou à l'interprétation ou à l'application des règlements en matière d'homologation.

Des retards causés par le processus d'homologation ou des coûts d'ingénierie ou de production plus élevés relativement à l'homologation peuvent nous retarder dans la livraison des produits ou l'exécution des contrats, causer des dépassements de coûts par rapport à nos estimations et à nos modèles, et entraîner le paiement de pénalités ou de dommages-intérêts imposants, des interruptions de service touchant les produits, voire le risque d'annulation totale ou partielle du contrat dans les cas extrêmes de retards prolongés. Il est impossible de savoir avec certitude le temps que prendra l'obtention d'une certification ou d'une homologation.

Engagements à prix et à terme fixes et production et exécution des projets

Nous avons toujours offert, et prévoyons continuer d'offrir, une partie considérable de nos produits en vertu de contrats prédéterminés à prix fixe stipulant un calendrier de livraisons, plutôt qu'en vertu de contrats dont le paiement est déterminé en fonction uniquement de la main-d'œuvre et des pièces nécessaires. En général, nous ne pouvons pas résilier unilatéralement les contrats.

Nous courons des risques associés à ces contrats à prix fixe, notamment des problèmes technologiques imprévus, des difficultés avec les partenaires, sous-traitants et fournisseurs, des difficultés de logistique et d'exécution qui pourraient entraîner des dépassements de coûts, des pénalités pour livraison tardive ou des retards dans la réception des paiements d'étape. Nous pouvons également encourir des pénalités pour livraison tardive si nous ne sommes pas en mesure d'augmenter la cadence de production assez rapidement pour respecter nos engagements. De plus, en raison de la nature du processus de soumission, les revenus liés aux contrats à long terme sont fondés, en partie, sur des estimations de coûts. Or, nos estimations des coûts pour la réalisation d'un projet reposent sur de nombreuses hypothèses se rapportant notamment à la conjoncture économique future, au coût et à la disponibilité de la main-d'œuvre et des matériaux, à la productivité de la main-d'œuvre, aux niveaux d'emploi et de salaires, aux taux d'utilisation des installations, aux taux d'inflation, aux taux de change et aux normes de construction et normes techniques à respecter dans le cadre du projet, et elles sont influencées par la nature et la complexité des travaux à exécuter. Compte tenu de la complexité et de la longueur de bon nombre des projets auxquels nous prenons part, l'investissement, les coûts et la productivité réels peuvent différer de façon importante de ceux visés dans notre modèle ou nos prévisions de départ. En outre, beaucoup de nos contrats comportent des exigences de rendement obligatoire pour le matériel que nous livrons ou un calendrier de livraisons précis. Si nous ne pouvons pas nous conformer à ces obligations, nos clients pourraient réclamer les pénalités prévues au contrat, mettre fin au contrat en question, voire demander une indemnisation.

Dans le cadre de contrats d'envergure à long terme complexes, les revenus, les flux de trésorerie et la rentabilité varient grandement en fonction de la progression du projet et reposent sur divers facteurs, dont certains échappent à notre contrôle, tels des modifications des spécifications et des demandes de modifications de commandes de la part du client, des exigences réglementaires plus rigoureuses en matière d'homologation, des problèmes technologiques inattendus, des difficultés de logistique et d'exécution qui pourraient entraîner des dépassements de coûts et des délais d'ingénierie ainsi que des coûts de production, des pénalités pour livraison tardive et le paiement de dommages-intérêts liquidés, de même que l'interruption de l'exécution du contrat ou des retards dans celle-ci. Lorsqu'il s'agit de contrats d'envergure à long terme complexes, ces dépassements et ces problèmes peuvent exiger des investissements importants en temps et en argent, entraîner la retenue du paiement ou le risque d'annulation totale ou partielle du contrat par les clients, et avoir des conséquences néfastes sur nos activités, nos résultats, nos flux de trésorerie, notre situation financière et notre réputation. De plus, nous pouvons encourir des pénalités pour livraison tardive si nous ne sommes pas en mesure d'augmenter la cadence de production assez rapidement pour respecter nos engagements aux termes des contrats d'envergure en question. Les marges bénéficiaires générées par certains de ces contrats pourraient, par conséquent, être inférieures à celles prévues initialement. Les contrats pourraient même ne pas permettre de dégager quelque marge que ce soit ou engendrer une perte.

Par ailleurs, nombre de nos contrats à long terme sont signés avec des clients qui sont des entités gouvernementales ou paragouvernementales. Les clients de ce type exigent que nous nous conformions à des

cahiers des charges et spécifications de marché, ce qui peut limiter notre faculté de négocier certaines modalités contractuelles et nous forcer à accepter des conditions moins avantageuses. Par exemple, les clients pourraient exiger que les fabricants assument une part grandissante du risque lié à la réglementation relative à l'homologation, insister pour avoir des calendriers de paiement qui réduisent ou éliminent les avances ou qui causent des flux de trésorerie négatifs au cours de l'exécution d'un projet, et imposer des niveaux de rendement technique obligatoires ou des conditions de garanties et de cautionnement de la part de la société mère. La majeure partie de nos activités de transport sur rail est assujettie à des protocoles de marchés publics, qui prennent souvent la forme de contrats d'adhésion qui ne peuvent faire l'objet d'aucune modification significative, de sorte que les soumissionnaires risquent la disqualification s'ils tentent de tenir compte des éventualités ou de considérations particulières dans leur offre. En outre, les protocoles de marchés publics comportent souvent des spécifications donnant ouverture à de nombreuses demandes de modifications, qui peuvent donner lieu à des différends concernant la répartition des coûts liés à ces modifications de commandes ou de spécifications. Compte tenu de ces particularités, notre entreprise pourrait être exposée à des risques ou coûts supplémentaires importants qui pourraient nuire à la rentabilité de nos projets.

De surcroît, pour certains projets, les contrats visant nos activités de transport sur rail imposent des exigences en matière de fabrication ou d'achat dans les pays où le projet est réalisé. Ces contrats peuvent nous forcer à construire des installations de production localement, à conclure des partenariats avec des entités locales ou à nous approvisionner auprès de fournisseurs locaux. Les clauses de ce genre peuvent créer des pressions sur les coûts, les volumes cibles et l'exécution.

Flux de trésorerie et dépenses en immobilisations

Par nature, nos activités sont cycliques et exigent des investissements très imposants. Dans le cours normal de nos activités, la structure et la durée de beaucoup de nos projets complexes à long terme et programmes de développement de produits nécessitent que nous investissions massivement dans l'ingénierie, le développement et la production pendant de nombreuses années avant que les livraisons soient faites et que le produit commence à générer des flux de trésorerie. En outre, nous devons engager régulièrement des dépenses en immobilisations pour, notamment, entretenir l'équipement, accroître l'efficacité opérationnelle, développer et concevoir de nouveaux produits, améliorer les produits et services existants, investir dans de nouvelles technologies et les développer et maintenir un nombre important d'employés hautement compétents. Notre capacité de négocier avec nos clients et de toucher des avances et des paiements progressifs constitue donc un élément important de notre gestion de trésorerie et de fonds de roulement. Cependant, en raison de la vive concurrence sur les marchés où nous exerçons nos activités et des demandes des clients dans le contexte économique actuel, les avances sont plus rares et leur montant est moins élevé, ce qui pourrait exercer des pressions financières considérables sur nos activités. Les écarts entre nos décaissements et les montants reçus dans le cadre des commandes, ou même une baisse du volume global des commandes ou la détérioration des modalités de paiement pour ces commandes, ont automatiquement des conséquences néfastes sur l'évolution des besoins de fonds de roulement et des résultats d'exploitation.

Saisonnalité

De surcroît, nos flux de trésorerie sont, dans une certaine mesure, assujettis à des fluctuations saisonnières et nous prévoyons recevoir ou payer un montant disproportionné de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au cours de notre quatrième trimestre. Nous prévoyons que cette tendance se maintiendra. Même si les délais de règlement auprès de certains de nos fournisseurs peuvent dépasser le délai nécessaire pour recouvrer les produits auprès de nos clients, rien ne garantit que nous serons en mesure de respecter ces délais de règlement. Compte tenu des rentrées de trésorerie réalisées au cours du quatrième trimestre, au 31 décembre de chaque année, notre trésorerie et nos équivalents de trésorerie atteignent habituellement leur niveau le plus élevé (autrement que par suite des flux de trésorerie liés aux activités d'investissement et de financement). Nos résultats intermédiaires peuvent être touchés par ces fluctuations saisonnières.

Déploiement et exécution des initiatives stratégiques liées à la réduction des coûts et à l'amélioration du fonds de roulement

En 2015, nous avons mis en œuvre le plan de transformation pluriannuel de Bombardier qui comporte plusieurs phases et cible trois priorités : améliorer la génération de liquidités, réduire les coûts et renforcer le rendement. Comme pour toute grande transformation à l'échelle de l'entreprise, des risques sont inhérents au moment du déploiement et à la valeur qu'il est prévu de tirer de ce plan. Plus précisément, de nombreux facteurs externes et internes pourraient influencer sur le moment et l'ampleur des initiatives et sur les avantages qui en résultent, le cas échéant. L'évolution de la demande et des exigences liées à nos activités, la variation des volumes et des calendriers de production prévus, l'issue des négociations avec les fournisseurs et les syndicats, des changements législatifs, l'évolution des conditions socioéconomiques dans les pays où nous exerçons des activités, l'évolution du marché du travail pour ce qui est des talents clés et des changements au sein des priorités de l'entreprise font partie de ces facteurs. Rien ne garantit que ces initiatives, ou d'autres initiatives, nous permettront d'atteindre nos objectifs, ni que l'une ou l'autre de ces mesures sera mise en œuvre avec succès ou dans le délai prévu. Si nous ne réussissons pas la mise en œuvre de notre stratégie et de nos initiatives de transformation, ou si ces mesures s'avèrent insuffisantes, nos activités, notre situation financière, notre rentabilité et nos perspectives pourraient en souffrir.

Partenaires commerciaux

Pour certains projets exécutés par l'intermédiaire de consortiums ou de partenariats auxquels nous participons, les partenaires sont conjointement et solidairement responsables face au client. Le succès de ces partenariats est tributaire d'une exécution satisfaisante de notre part et de la part de nos partenaires d'affaires. Le non-respect par les partenaires d'affaires de leurs obligations contractuelles pourrait entraîner d'autres obligations financières et obligations d'exécution qui pourraient provoquer une hausse de coûts, entraîner des retards imprévus et se traduire par une dépréciation des actifs. En outre, le retrait d'un partenaire d'un consortium au cours de la période de soumission pourrait entraîner la perte d'une commande potentielle.

Afin de pénétrer de nouveaux marchés et de renforcer nos partenariats, nous avons mis en œuvre un certain nombre de coentreprises et de partenariats dans divers pays et régions, dont l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Asie (la Chine, en particulier). Ces activités comportent certains risques, surtout pour ce qui est de la possibilité d'instabilité politique ou économique selon les pays, des difficultés pouvant se poser dans l'évaluation des actifs et des passifs liés à ces activités, de l'intégration des gens, des activités, des technologies et des produits, ainsi que de la mise en œuvre de systèmes et procédures de gouvernance et de conformité.

Pertes découlant des garanties de rendement des produits et des sinistres

Les produits que nous fabriquons sont très complexes et hautement techniques et peuvent comporter des défauts difficiles à détecter ou à corriger. Ces produits doivent respecter des spécifications précises stipulées dans chaque contrat avec un client et des exigences très strictes en matière de certification ou d'approbation. Les défauts des produits peuvent être décelés par le client avant ou après leur livraison. Lorsqu'elles sont décelées, nous pouvons engager des coûts additionnels importants de modification ou de rattrapage, ou les deux, et ne pas être en mesure de corriger les défauts en temps opportun, voire de les corriger tout court. L'occurrence de défauts et de défaillances de nos produits pourrait donner lieu à des coûts pour non-conformité, notamment des réclamations en vertu de garanties et des demandes d'indemnisation, entacher notre réputation, nuire à notre rentabilité et entraîner une perte de clientèle. La correction de telles défauts peut nécessiter d'importants investissements.

De plus, en raison de la nature de nos activités, nous pouvons faire l'objet de réclamations en responsabilité découlant d'accidents, d'incidents ou de désastres impliquant des produits et des services que nous avons fournis, y compris des réclamations relatives à des lésions corporelles graves ou à des décès. Ces accidents peuvent être causés par des facteurs climatiques ou une erreur humaine.

S'il s'avère que certains de nos produits n'ont pas la qualité attendue, ne respectent pas les normes industrielles ou nationales ou présentent des risques pour la sécurité d'humains ou de biens, nous pouvons nous voir dans l'obligation de rappeler les produits, faire l'objet de pénalités, voir nos permis ou licences d'exploitation révoqués,

devoir suspendre la production et la vente de nos produits ou nous faire ordonner de prendre des mesures correctives. Un rappel de produits peut également entacher notre réputation et notre marque, faire baisser la demande pour nos produits et exposer nos activités à une plus grande sévérité de la part des organismes de réglementation.

Nous ne pouvons être certains que les limites de couverture d'assurance actuelles suffiront à couvrir une ou plusieurs réclamations importantes. En outre, rien ne garantit que nous serons en mesure d'obtenir une couverture d'assurance suffisante et à des coûts acceptables dans l'avenir.

Risques réglementaires et juridiques

Nous sommes exposés à de nombreux risques liés aux règlements actuels et futurs, de même qu'aux procédures judiciaires actuelles ou qui pourraient être engagées dans l'avenir. Par exemple, l'harmonisation du marché ferroviaire en Europe en raison de nouvelles normes européennes nécessitera des investissements pour mettre à niveau nos produits existants et les rendre conformes aux exigences réglementaires, sans quoi les organismes de réglementation, et, du coup, nos clients, pourraient ne pas accepter nos produits. La non-disponibilité de produits conformes pourrait éroder notre part de marché.

Dans le cours normal de nos activités, nous pouvons être partie à des poursuites, notamment dans des causes fondées sur des allégations de livraison tardive de biens ou de prestations de services, des affaires en matière de responsabilité du fait des produits, des actions invoquant des vices de produit ou des problèmes de qualité, ainsi que des actions pour violation de droits de propriété intellectuelle. Les litiges peuvent occasionner des pertes considérables excédant le plafond des couvertures d'assurance souscrites ou des pertes non assurées, et les provisions existantes pour pertes liées aux litiges pourraient ne pas se révéler suffisantes pour couvrir la perte ou la dépense en fin de compte. De plus, toute mauvaise conduite de la part d'un employé, d'un mandataire, d'un fournisseur ou d'un partenaire ou leur non-respect de toute loi et de tout règlement anticorruption ou autre peut entacher notre réputation, miner nos revenus et notre rentabilité et nous exposer à des poursuites au civil ou au criminel. En outre, des procédures judiciaires donnant lieu à des jugements ou conclusions nous étant défavorables pourraient nuire à notre réputation et à notre capacité d'obtenir de nouvelles commandes ou de nouveaux contrats.

Voir aussi la Note 38 – Engagements et éventualités, de nos états financiers consolidés pour plus de renseignements sur les enquêtes en cours dans le secteur Transport et différends avec Metrolinx ainsi que sur la poursuite intentée par Triumph Aerostructures LLC.

Risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité

Nos produits ainsi que nos activités de fabrication et de prestation de services sont soumis, dans chaque territoire où nous exerçons nos activités, à des lois et règlements sur l'environnement régissant notamment le rendement des produits ou les matériaux qui les composent; la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre; la pollution de l'air et de l'eau et par le bruit; l'utilisation, l'entreposage, l'étiquetage, le transport et l'enlèvement ou l'émission de substances dangereuses; les risques pour la santé humaine et la sécurité découlant de l'exposition à des matières dangereuses ou toxiques ou à des produits défectueux et la décontamination du sol et des eaux souterraines contaminés sur et sous nos propriétés (par nous ou par d'autres) ou sur ou sous d'autres propriétés et provoquée par nos activités actuelles ou passées, y compris l'enlèvement par la Société de déchets dangereux des sites de tiers. Ces lois et règlements pourraient nous amener à engager des coûts, y compris des amendes, des dommages-intérêts, des sanctions criminelles ou civiles et des coûts de remise en état, ou entraîner des interruptions d'activité, et pourraient nuire au marché de nos produits.

Les exigences réglementaires en matière d'environnement, de santé et de sécurité ou leur application pourraient devenir plus rigoureuses à l'avenir et nous pourrions devoir engager des coûts supplémentaires pour nous y conformer. En outre, nous pourrions avoir des responsabilités contractuelles ou autres à l'égard de questions environnementales liées aux entreprises, produits ou propriétés que nous avons fermés, vendus ou autrement cédés par le passé, ou que nous fermerons, vendrons ou céderons.

Dépendance à l'égard des clients

Même si notre clientèle est diversifiée, il se peut, dans une période donnée, qu'un nombre limité de contrats ou de clients représentent une part importante des revenus que nous tirons de certains de nos produits. Nous cherchons constamment à élargir notre clientèle, mais nous croyons néanmoins qu'au cours d'une période donnée, les revenus et les résultats peuvent continuer d'être grandement touchés par un nombre limité de clients en raison de la nature de certains de nos produits. Par conséquent, la perte d'un de ces clients ou toute modification apportée à ses commandes pourrait entraîner une baisse des ventes ou de la part de marché, ou des deux. Étant donné que la majorité de nos clients du secteur du transport sur rail sont des gouvernements ou des entreprises du secteur public ou mènent leurs activités en vertu d'un contrat public, nos nouvelles commandes sont, en bonne part, tributaires des budgets et des politiques en matière de dépenses du secteur public.

Dépendance à l'égard des fournisseurs

Nos activités de fabrication dépendent d'un nombre limité de fournisseurs pour la livraison de matières premières (principalement l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués et le titane) et la livraison de composants importants (principalement des moteurs, des ailes, des nacelles, des trains d'atterrissage, des appareils électroniques de bord, des systèmes de commande de vol et des fuselages) pour nos produits aéronautiques, et la livraison de matières premières (principalement l'acier et l'aluminium), la prestation de services (principalement les contrats de sous-traitance en ingénierie, en génie civil et en électricité) et de composants importants (comme les freins, les portes, le chauffage, l'aération et la climatisation) pour nos produits de transport sur rail.

Des perturbations dans notre chaîne d'approvisionnement peuvent entraver notre capacité de livrer à temps. De plus, si un ou plusieurs de nos fournisseurs ne respectent pas les spécifications de rendement, les normes de qualité ou les calendriers de livraison, nous pouvons avoir du mal à honorer nos engagements envers nos clients, surtout si nous ne parvenons pas à acheter les composants et pièces clés auprès de ces fournisseurs selon les modalités convenues ou à bon prix et que nous ne trouvons pas, en temps opportun, d'autres fournisseurs consentant des conditions acceptables sur le plan commercial. Nous pourrions ne pas être en mesure de recouvrer les coûts ou la responsabilité que nous engageons (y compris la responsabilité à l'égard de nos clients) du fait d'un tel manquement de la part du fournisseur visé, ce qui pourrait nuire considérablement à notre situation financière et à nos résultats opérationnels.

Certains de nos fournisseurs participent au développement des produits, comme des plateformes d'avion ou de matériel roulant. La progression de plusieurs de nos programmes de développement de nouveaux produits repose également sur le rendement de ces principaux fournisseurs et, par conséquent, tout retard de leur part qui ne peut être compensé pourrait retarder l'avancement d'un programme dans son ensemble. Ces fournisseurs livrent ensuite des composants importants et détiennent une partie de la propriété intellectuelle liée à des composants clés qu'ils ont développés. Par conséquent, nous concluons des contrats à long terme avec ces fournisseurs. Le remplacement de ces fournisseurs, le cas échéant, pourrait se révéler coûteux et prendre beaucoup de temps.

Ressources humaines (y compris les conventions collectives)

La concurrence sur le marché de l'emploi est féroce lorsqu'il s'agit d'embaucher les gestionnaires et les spécialistes hautement compétents dont nous avons besoin pour effectuer le travail, surtout dans certains pays émergents. Nous avons l'intention d'élargir nos activités dans plusieurs de nos domaines, et nous aurons besoin d'employés hautement compétents. Le succès de nos plans de développement dépend, entre autres, de notre capacité d'inculquer les compétences requises, de fidéliser les employés et de recruter et d'intégrer de nouveaux gestionnaires et employés compétents. Le risque en matière de ressources humaines comprend le risque lié au recrutement tardif des employés hautement compétents, ou à l'incapacité de les fidéliser et de les motiver, notamment ceux participant aux activités de R et D et de fabrication qui sont essentielles à notre succès. Rien ne garantit que nous réussirons à recruter, à intégrer et à fidéliser les employés en question comme nous en avons besoin pour faire croître notre entreprise, particulièrement dans les pays émergents. À l'opposé, les mesures visant à adapter l'effectif à l'évolution de la demande peuvent donner lieu à des pressions sur notre main-d'œuvre

et à des risques sociaux, ce qui peut avoir des répercussions défavorables sur nos réductions de coûts et nos capacités de production prévues.

De plus, nous avons conclu plusieurs conventions collectives qui viennent à échéance à différentes dates. Une incapacité à renouveler ces conventions collectives à des conditions mutuellement acceptables lorsque celles-ci doivent être renégociées, de temps à autre, pourrait donner lieu à des arrêts ou conflits de travail, comme des grèves, des débrayages ou des lock-out, et entraîner une hausse des coûts de main-d'œuvre, ce qui pourrait nuire à notre capacité à livrer des produits et à rendre des services à temps et conformément au budget ainsi qu'à notre situation financière et à nos résultats.

En outre, comme nous examinons continuellement nos activités et processus afin de réduire les coûts, d'améliorer notre plateforme de fabrication et de mieux nous positionner sur le marché, il pourrait être nécessaire de ralentir la production ou de fermer des installations de façon définitive, ce qui entraînerait la réaffectation d'employés à de nouvelles installations ou à de nouveaux processus de production ou la réduction de nos effectifs. Pareille situation pourrait grandement miner nos relations avec nos employés et causer la dépréciation des actifs aux installations visées.

Dépendance à l'égard des systèmes d'information

Nous pourrions faire face à certaines menaces en matière de sécurité, notamment de cybersécurité, pouvant nuire à la confidentialité, à la disponibilité et à l'intégrité de nos systèmes. Nos systèmes comprennent entre autres des renseignements exclusifs ou délicats relatifs à nos clients, fournisseurs, partenaires et employés, à nos activités commerciales, à nos activités de recherche et de développement ainsi qu'à notre propriété intellectuelle. Nos partenaires et fournisseurs font également face à des risques d'accès non autorisé à leurs systèmes informatiques qui pourraient contenir des renseignements confidentiels à notre égard.

La direction exerce une supervision et maintient des systèmes de contrôle, d'application et de surveillance pour empêcher et détecter les activités non autorisées dans nos systèmes et pour y réagir. Nous nous attendons à ce que nos partenaires et fournisseurs en fassent autant. Toutefois, compte tenu de la complexité et de la nature évolutive des menaces, nous ne pouvons pas garantir que les mesures prises seront suffisantes pour empêcher tout accès non autorisé aux systèmes informatiques ni que nos mesures d'évaluation et d'atténuation sont suffisantes. Une panne de système, une cyberattaque ou une intrusion dans les systèmes pourraient entraîner des perturbations des activités, des retards opérationnels ainsi que d'importantes pertes financières ou pertes de renseignements, réduire notre avantage concurrentiel ou entacher notre réputation.

Dépendance à l'égard de la propriété intellectuelle et de la protection de celle-ci

Nous demandons régulièrement de nouveaux brevets et nous gérons activement notre propriété intellectuelle pour protéger notre position technologique. Toutefois, malgré nos brevets et nos autres formes de propriété intellectuelle, il se peut que nos concurrents développent de façon indépendante, ou obtiennent le droit d'utiliser sous licence, d'autres technologies qui sont, pour l'essentiel, équivalentes ou supérieures aux nôtres, et nous ne pouvons pas garantir que les mesures que nous prenons seront suffisantes pour empêcher toute utilisation abusive de notre propriété intellectuelle. Par ailleurs, nous ne pouvons pas garantir que toutes nos demandes d'enregistrement seront acceptées ou que les droits de propriété intellectuelle que nous avons enregistrés ne seront pas contestés. Si les mesures que nous prenons et la protection conférée par la loi ne protègent pas adéquatement nos droits de propriété intellectuelle ou que nous ne sommes pas en mesure d'enregistrer ou de faire valoir nos droits de propriété intellectuelle et que nos concurrents exploitent notre propriété intellectuelle pour fabriquer et vendre leurs produits sur les marchés où nous exerçons nos activités, notre entreprise pourrait grandement en souffrir.

D'autres pourraient également prétendre que nous utilisons abusivement leur propriété intellectuelle ou que nous violons autrement leurs droits de propriété intellectuelle. Que ces allégations soient fondées ou non et qu'elles soient retenues ou non, nous pouvons devoir engager des coûts pour nous défendre ou pour négocier un règlement dans tout litige reposant sur les allégations de violation des droits de propriété intellectuelle. Des décisions défavorables dans le cadre de tout litige ou de toute procédure pourraient nous faire perdre nos droits patrimoniaux et nous exposer à d'imposants montants à payer, voire à des perturbations de nos activités. Toute

poursuite en matière de propriété intellectuelle contre nous pourrait également nous forcer, entre autres, à cesser de vendre les produits visés, à développer d'autres produits ne constituant pas des violations ou à obtenir du propriétaire une licence d'utilisation de la propriété intellectuelle visée par la violation. Nous pourrions échouer dans nos tentatives de développement d'autres produits ou ne pas réussir à obtenir de licences, du moins selon des modalités raisonnables, ce qui pourrait entacher notre réputation et nuire à notre situation financière et à notre rentabilité.

Suffisance de la couverture d'assurance pour nos activités, nos produits et nos propriétés

Nous souscrivons des contrats d'assurance qui répondent aux besoins de notre entreprise. Nous ne pouvons cependant pas garantir que nos contrats d'assurance offriront une protection adéquate en cas de sinistres sortant de l'ordinaire. Nous pourrions ne pas obtenir certaines couvertures d'assurance ou avoir de la difficulté à obtenir celles dont nous avons besoin à des niveaux et à des coûts acceptables dans l'avenir, ce qui pourrait avoir des répercussions négatives et considérables sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation. Nous n'avons pas d'assurance contre les interruptions d'activités ou les pertes de profits découlant d'accidents à l'une ou l'autre de nos installations de fabrication ou d'autres perturbations de nos activités.

Des accidents ou des catastrophes naturelles pourraient aussi causer d'imposants dommages matériels, des perturbations importantes de nos activités et des lésions corporelles graves ou des décès, et notre couverture d'assurance pourrait ne pas couvrir ces pertes. En cas de perte non assurée ou de perte dépassant nos garanties d'assurance maximales, notre réputation pourrait être entachée, et nous pourrions perdre la totalité ou une partie de notre capacité de production, de même que des revenus futurs devant être générés par les installations visées. Toute perte matérielle n'étant pas couverte par notre assurance pourrait se répercuter sur nos activités, notre situation financière et nos résultats d'exploitation.

Risque de financement

Liquidités et accès aux marchés financiers

Nos activités sont cycliques et exigent des investissements très imposants. Pour répondre à nos besoins de financement dans le cours normal de nos activités, nous dépendons de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, des ressources des marchés financiers, comme l'émission de titres de créance et de capitaux propres, et d'autres arrangements financiers, comme les facilités de crédit renouvelables et les facilités d'affacturage. Rien ne garantit que nous aurons accès, à l'avenir, à des liquidités aux fins du fonds de roulement, du moins selon des conditions acceptables.

Notre capacité à mettre en œuvre nos plans d'affaires et de génération de liquidités repose sur un certain nombre d'hypothèses qui font largement appel au jugement et sur des estimations à l'égard du rendement futur, de la capacité d'emprunt et de la disponibilité du crédit futurs, lesquels ne peuvent être garantis en tout temps.

Nous entreprenons à l'occasion diverses initiatives de financement en vue de raffermir notre situation de liquidités. Nous avons l'intention de continuer d'étudier diverses mesures, dont la possibilité que certaines activités d'affaires participent au regroupement qui s'opère au sein de l'industrie. Rien ne garantit que nous serons en mesure de mettre en œuvre cette option stratégique ou quelque autre option stratégique, du moins selon des modalités et à un moment favorables et, si nous y parvenons, que ces démarches auraient les résultats escomptés.

Bien que nous soyons d'avis que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles prévus, combinés avec nos sources de financement disponibles à court terme, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible, rien ne garantit que tel sera le cas.

Notre incapacité de disposer de liquidités suffisantes pour financer le travail à réaliser dans le cadre des contrats en cours, nos programmes et nos projets, de même que nos dépenses en immobilisations ainsi que nos obligations au titre du service de la dette, pourrait nous obliger à réduire ou retarder des livraisons, des

investissements et des dépenses en immobilisations ou à tenter d'obtenir plus de capitaux propres ou capitaux d'emprunt. Nous pourrions ne pas être en mesure d'obtenir, au besoin, d'autres sources de financement, ou de le faire selon des modalités favorables.

L'érosion des cotes de crédit, toute réduction importante de la capacité du marché mondial de cautionnements ou de financements, tout élargissement des différentiels de crédit, tout changement dans nos perspectives ou prévisions, toute fluctuation importante des taux d'intérêt ou de la conjoncture économique en général, ou la perception négative de la part des banques et des marchés financiers de notre situation financière ou de nos perspectives financières pourraient accroître considérablement nos coûts de financement ou nuire à notre capacité d'accéder aux marchés des capitaux. Nos cotes de crédit peuvent être touchées par de nombreux facteurs, y compris des facteurs hors de notre contrôle liés aux secteurs ou aux pays et régions dans lesquels nous exerçons nos activités et, par conséquent, rien ne garantit que nos cotes de crédit ne seront pas abaissées à l'avenir. Les modifications ou l'abaissement, réel ou prévu, de nos cotes de crédit, y compris toute annonce selon laquelle nos cotes font l'objet d'une surveillance en vue d'un abaissement, pourraient accroître nos coûts de financement.

Notre droit de convertir en liquidités certains dépôts ou placements détenus dans des structures de financement pour garantir nos obligations pourrait être assujéti à des restrictions. De plus, dans certains pays, le droit de convertir ou de rapatrier, ou les deux, les liquidités générées par les activités opérationnelles peut être assujéti à des restrictions, et ces liquidités peuvent ne pas être disponibles pour utilisation immédiate.

Risque lié aux régimes d'avantages de retraite

Nous sommes tenus de verser des cotisations à un certain nombre de régimes de retraite, dont la plupart sont à l'heure actuelle en situation de déficit. Les exigences de financement des régimes de retraite dépendent d'exigences réglementaires et de l'évaluation des actifs et des passifs des régimes, qui sont assujétiées à un certain nombre de facteurs, y compris le rendement des actifs des régimes, les taux d'intérêt à long terme, de même que les normes actuarielles applicables et diverses autres hypothèses. L'exigence potentielle de verser des cotisations additionnelles en raison de modifications apportées aux règlements, d'hypothèses actuarielles ou d'autres facteurs pourrait réduire le montant des fonds disponibles à des fins opérationnelles, limitant ainsi notre souplesse financière et nuisant à notre situation financière.

Rien ne garantit que les actifs des régimes d'avantages de retraite enregistreront les taux de rendement prévus. La capacité des régimes d'avantages de retraite à dégager ces taux de rendement prévus dépend en grande partie de la performance des marchés financiers. Les conditions du marché se répercutent également sur les taux d'actualisation utilisés pour calculer le montant net de nos passifs liés aux avantages de retraite et pourraient aussi avoir une incidence sur nos coûts liés aux avantages de retraite, nos exigences de financement en espèces et notre situation de liquidités.

Le montant net des passifs liés aux avantages de retraite est très sensible aux variations du taux d'actualisation utilisé, taux qui représente le taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité à la fin de chaque période de présentation de l'information, conformes à la devise et à la durée estimée des obligations au titre des avantages de retraite. Par conséquent, le changement de taux d'actualisation dépend des conditions du marché.

Risque de crédit

Nous sommes exposés au risque de crédit à l'égard de nos instruments financiers dérivés et des autres activités d'investissement que nous réalisons dans le cadre de nos activités normales de trésorerie, ainsi qu'à l'égard de nos créances clients découlant des activités commerciales normales et du financement que nous procurons à nos clients des secteurs d'activité aéronautiques relativement à la vente d'avions, essentiellement sous forme de prêts et créances liées à des contrats de location – avions. L'incapacité de nos clients ou d'autres contreparties à verser les montants qui nous sont dus, ou tout retard de paiement, pourrait réduire les liquidités, et nous pourrions subir des pertes de valeur sur ces actifs. En outre, si la qualité du crédit de nos clients se détériore, nous pouvons être tenus de fournir un soutien financier additionnel direct ou indirect pour maintenir les ventes, ce

qui accroîtrait notre exposition au risque de crédit, ou de réduire les limites de crédit de nos clients, ce qui pourrait avoir une incidence négative sur nos revenus.

Nous sommes également exposés à la solvabilité des banques sous la forme de dépôts placés périodiquement et d'engagements de crédit. Si les banques avec lesquelles nous faisons affaire sont dans l'incapacité de faire face aux pressions en matière de réglementation ou de liquidité, les facilités de crédit, y compris les facilités de lettres de crédit, pourraient ne plus être disponibles ou nous pourrions être dans l'impossibilité d'obtenir leur prolongation à l'échéance.

Obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts

À l'heure actuelle, nous avons, et nous continuerons d'avoir, des obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts. Notre niveau d'endettement pourrait avoir des conséquences importantes, y compris ce qui suit :

- il pourrait être plus difficile de satisfaire à nos obligations au titre de notre dette;
- notre vulnérabilité à la conjoncture économique et aux conditions générales défavorables de l'industrie pourrait être plus grande;
- nous pourrions devoir affecter une partie importante de nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles au remboursement des intérêts et du capital de notre dette, ce qui réduirait la disponibilité des flux de trésorerie aux fins du financement des dépenses en immobilisations, du fonds de roulement, des acquisitions, de nouvelles initiatives d'affaires et d'autres besoins généraux de la Société;
- notre souplesse en matière de planification en vue de l'évolution de nos activités et des secteurs dans lesquels nous exerçons nos activités ou notre possibilité de réagir à cette évolution pourraient être limitées;
- nous pourrions nous retrouver dans une position désavantageuse par rapport à nos concurrents qui sont moins endettés ou qui disposent de ressources financières plus considérables;
- en conjonction avec les autres clauses restrictives auxquelles nous sommes assujettis, notre niveau d'endettement pourrait notamment limiter notre capacité d'emprunter des fonds additionnels à des conditions commerciales raisonnables, le cas échéant;
- nous pourrions devoir monétiser des actifs à des conditions qui nous sont défavorables; et
- nous pourrions devoir offrir des titres d'emprunt ou des titres de capitaux propres à des conditions qui ne sont pas avantageuses pour nous ou pour nos actionnaires.

Pour plus d'informations sur notre dette à long terme, voir la Note 27 – Dette à long terme, de nos états financiers consolidés.

Clauses restrictives des emprunts

Les conventions régissant certains de nos emprunts, facilités de crédit renouvelables et facilités de lettres de crédit contiennent des clauses restrictives qui, entre autres, limitent notre capacité et, dans certains cas, celle de nos filiales :

- de contracter une dette additionnelle et de fournir des garanties;
- de rembourser la dette subordonnée;
- de créer ou de permettre certains privilèges;
- d'employer le produit de la vente d'actifs et de capital-actions de filiales;
- de verser des dividendes et d'effectuer certains autres décaissements;
- de permettre à nos filiales de verser des dividendes ou d'effectuer d'autres paiements;
- de participer à certaines opérations avec des sociétés affiliées; et
- d'entreprendre certains regroupements, fusions ou cessions de la totalité ou d'une partie des actifs.

Ces clauses restrictives pourraient nuire à notre capacité de financer nos activités futures ou nos besoins de capitaux, ou pourraient nous empêcher de nous engager dans d'autres activités commerciales qui pourraient nous être bénéfiques.

Nous sommes assujettis à diverses clauses financières restrictives en vertu de nos facilités de lettres de crédit et de nos facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. La facilité de lettre de crédit de 400 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$⁽¹⁾ comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA et un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure le secteur Transport. La facilité de lettre de crédit de 3,31 milliards € et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € du secteur Transport comportent des clauses financières restrictives exigeant un seuil minimum de liquidités de 600 millions €, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données distinctes du secteur Transport.⁽²⁾

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

⁽²⁾ Ces expressions et ratios sont définis dans leurs conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport. Le niveau minimum de liquidités n'est pas défini comme s'il était uniquement fondé sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie comme il est présenté à l'état de la situation financière consolidé.

Des événements hors de notre contrôle peuvent également nuire à notre capacité de respecter ces clauses restrictives. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou notre incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait à nos banques d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs de nos obligations et nos autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Si l'une ou l'autre de ces facilités était accélérée ou si nous faisons l'objet d'appels de couverture en espèces importants, nous pourrions ne pas avoir accès à des liquidités ou à du crédit suffisants pour refinancer ces facilités à des conditions qui sont acceptables pour nous ou pour toutes les parties concernées, le cas échéant. De plus, si nous contractons une dette additionnelle à l'avenir, nous pourrions être assujettis à des clauses restrictives additionnelles, qui pourraient être plus restrictives que celles auxquelles nous sommes assujettis à l'heure actuelle. Par ailleurs, un manquement aux obligations contenues dans nos conventions ou contrats d'emprunt, existants ou futurs, pourrait forcer la couverture en espèces ou le remboursement immédiat aux termes d'autres ententes pouvant contenir des clauses croisées de déchéance du terme ou d'inexécution. Rien ne garantit que nous pourrions obtenir des renonciations ou des modifications à l'égard des manquements en question ni que nous serions en mesure de couvrir ces facilités en espèces ou de les refinancer, du moins selon des conditions acceptables pour nous.

Financement en faveur de certains clients

Nous consentons, de temps à autre, du soutien aux clients relatif au financement d'avions. Nous pouvons offrir, directement ou indirectement, des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle ou des garanties de différentiel de crédit maximum pour fournir un soutien au financement de certains clients tels que des sociétés aériennes ou pour soutenir le financement par certaines entités ad hoc créées uniquement pour i) acheter nos avions commerciaux et les louer à des sociétés aériennes ou ii) acheter des actifs financiers, comme les prêts et créances liées à des contrats de location relativement à la vente de nos avions commerciaux. En vertu de ces arrangements, nous devons faire des paiements au bénéficiaire de la garantie si le débiteur ou le locataire original omet de faire des paiements en vertu du prêt ou du contrat de location, ou encore si la valeur marchande ou la valeur de revente de l'avion est inférieure à la valeur résiduelle garantie à une date convenue. Une tranche importante de ces garanties se rapporte à des débiteurs ou à des locataires initiaux qui ont une cote de crédit inférieure à une cote de première qualité.

Aide gouvernementale

De temps à autre, nous recevons divers types d'aide financière gouvernementale. Certains de ces programmes de soutien financier exigent le remboursement des montants au gouvernement au moment de la livraison des produits. Le montant de l'aide gouvernementale relève de la politique des gouvernements et dépend des niveaux de dépenses gouvernementales et d'autres facteurs politiques et économiques. Nous ne pouvons pas prévoir si nous pourrions nous prévaloir d'une aide gouvernementale dans l'avenir. La perte ou la réduction considérable de l'aide gouvernementale pourrait nuire à nos hypothèses concernant les liquidités liées au développement des avions ou de nouveaux produits et services relatifs au transport sur rail. Par ailleurs, toute aide gouvernementale future reçue par nos concurrents pourrait influencer négativement sur notre compétitivité, nos revenus et notre part de marché.

Risque de marché

Risque de change

Nos résultats financiers sont présentés en dollars américains, et une tranche importante de nos ventes et de nos coûts opérationnels est libellée en devises autres que le dollar américain, le plus souvent en euros, en dollars canadiens, en livres sterling, en francs suisses, en couronnes suédoises et en pesos mexicains. Dans les cas où nous ne bénéficions pas d'une couverture complète, nos résultats opérationnels sont touchés par les fluctuations de ces devises par rapport au dollar américain. Les fluctuations importantes des valeurs relatives des devises par rapport au dollar américain pourraient donc avoir une incidence importante sur notre rentabilité future. De plus, les dates de règlement des instruments financiers dérivés libellés en devises pourraient avoir une incidence importante sur nos liquidités.

Risque de taux d'intérêt

Les variations de taux d'intérêt peuvent entraîner des fluctuations de nos flux de trésorerie futurs liés aux actifs et aux passifs financiers portant intérêt à des taux variables, y compris la dette à long terme à taux fixe convertie de manière synthétique à des taux d'intérêt variables. Les variations de taux d'intérêt peuvent également se répercuter sur nos flux de trésorerie futurs liés aux engagements d'offrir du soutien financier pour faciliter l'accès des clients au capital. Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. En outre, nous sommes exposés aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, y compris le risque de revente, au moyen de nos instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur, comme certains prêts et certaines créances liées à des contrats de location – avions, des placements dans des titres et certains dérivés.

Risque de valeur résiduelle

Nous sommes exposés au risque de valeur résiduelle en raison des garanties de valeur résiduelle liées au soutien des ventes d'avions commerciaux. Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, ces garanties de valeur résiduelle peuvent être offertes directement à la société aérienne, au locateur ou à la partie qui participe au financement à long terme. Des garanties de valeur résiduelle sont offertes sous forme de tranche de la valeur d'un avion comportant un niveau plafond et un niveau plancher. Si l'avion sous-jacent est vendu à la fin de la période de financement (ou, dans certaines circonstances limitées, pendant cette période), la valeur de revente est comparée à la tranche de la garantie de valeur résiduelle. Nous devons effectuer des paiements en vertu de ces garanties de valeur résiduelle si la valeur de revente de l'avion est inférieure au plafond de la tranche couverte par la garantie, mais notre paiement est plafonné au plancher de la tranche si la valeur de revente de l'avion est inférieure à ce niveau.

Risque lié au prix des produits de base

Nous sommes exposés au risque lié au prix des produits de base pour ce qui est principalement des fluctuations du coût des matériaux utilisés dans la chaîne d'approvisionnement, comme l'aluminium, les alliages d'aluminium évolués, le titane, l'acier et les autres matières que nous utilisons pour fabriquer nos produits, coût qui représente une part importante de notre coût des ventes. Nous ne maintenons pas de grands stocks de matières premières, de composants et de pièces. Les prix et la disponibilité des matières premières, des composants et des pièces peuvent varier considérablement selon la période en raison de facteurs comme la demande des consommateurs, l'offre, les conditions prévalant sur le marché et les coûts des matières premières. Plus particulièrement, les prix des matières premières requises pour nos activités peuvent être cycliques, et des pénuries de matières premières peuvent se produire à l'occasion. Nous ne pouvons pas garantir que les variations correspondantes du coût seront totalement répercutées sur le prix des contrats, et nous pourrions ne pas être en mesure de récupérer ces hausses relatives aux matières premières, ce qui pourrait rendre les contrats visés moins rentables.

Risque d'inflation

Nos activités dans le secteur de l'aéronautique sont exposées au risque d'inflation résultant des fluctuations des coûts et des revenus provenant des commandes d'avions reçues, mais dont la livraison n'aura lieu qu'après plusieurs années. Les revenus provenant de ces commandes sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix liées à l'inflation. Pour le secteur Transport, les estimations des coûts des contrats sont assujetties aux hypothèses sur le taux d'inflation. Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés d'après les clauses d'indexation des prix, dont plusieurs sont liées à l'inflation. Les fluctuations de taux d'inflation pourraient tout de même avoir une incidence importante sur notre rentabilité future si le taux d'inflation diffère du taux d'inflation réel, et ce risque est particulièrement important dans le cas des gros contrats à long terme qui peuvent influencer sur nos résultats pendant plusieurs exercices.

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 plus rapidement. Plus précisément, selon la nouvelle norme, les entités devront comptabiliser les pertes de crédit attendues dès la comptabilisation initiale des instruments financiers, et comptabiliser les pertes de crédit attendues sur toute la durée de vie de ces instruments plus rapidement.

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

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

Comptabilisation des revenus

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

La norme s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018, et, par conséquent, l'IFRS 15 sera adoptée au premier trimestre de 2018. Nous retraiterons alors nos résultats de 2017, avec un ajustement aux capitaux propres d'ouverture du 1^{er} janvier 2017.

Nous continuons d'évaluer l'incidence de la nouvelle norme sur nos états financiers consolidés.

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

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

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

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

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

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

Contrats de location

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

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

INSTRUMENTS FINANCIERS

Une partie importante des bilans consolidés se compose d'instruments financiers. Nos actifs financiers comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Nos passifs financiers comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les emprunts à court terme, les incitatifs à la location, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative. Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition aux risques de change et de taux d'intérêt. Ils sont principalement composés de contrats de change à terme et de swaps de taux d'intérêt.

L'utilisation d'instruments financiers nous expose surtout aux risques de crédit, de liquidité et de marché, dont le risque de change et le risque de taux d'intérêt. Une description de la manière dont nous gérons ces risques figure à la rubrique Gestion des risques de la section Sommaire et à la Note 33 – Gestion du risque financier, aux états financiers consolidés.

Juste valeur des instruments financiers

Tous les instruments financiers doivent être comptabilisés à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, plus les coûts de transaction relatifs aux instruments financiers qui ne sont pas comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net. Par la suite, ils sont évalués au coût amorti ou à la juste valeur selon leur classement. Les instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net ou DAV sont comptabilisés à la juste valeur, tandis que tous les autres sont comptabilisés au coût amorti. Le classement des instruments financiers, ainsi que les revenus, charges, gains et pertes associés à ces instruments, sont présentés à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 14 – Instruments financiers, aux états financiers consolidés.

La Note 34 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés, fournit une description détaillée des méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers. Ces valeurs sont des 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 nous avons immédiatement accès. Toutefois, il n'existe pas de marché actif pour la plupart de nos instruments financiers. En l'absence d'un marché actif, nous établissons 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, nous utilisons 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.

La Note 34 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés fournit également une hiérarchie des justes valeurs à trois niveaux, selon laquelle les instruments financiers sont classés en fonction des données utilisées pour évaluer leur juste valeur. Cette hiérarchie place au plus haut niveau les cours non ajustés sur des marchés actifs (données d'entrée de Niveau 1), et au niveau le plus bas les données d'entrée non observables (données d'entrée de Niveau 3). Dans le cas où des données utilisées pour évaluer la juste valeur sont classées à des niveaux différents dans la hiérarchie, la juste valeur obtenue est alors classée au plus bas niveau de la donnée d'entrée qui importe pour la juste valeur prise dans son ensemble. L'appréciation de l'importance d'une donnée d'entrée prise en compte pour la juste valeur dans son ensemble nécessite l'exercice du jugement et tient compte des facteurs spécifiques à l'actif ou au passif. La hiérarchie de la juste valeur ne vise pas à fournir des renseignements sur la liquidité d'un actif en particulier ou sur le degré de sensibilité d'un actif ou d'un passif à d'autres données ou facteurs du marché.

Nous sommes d'avis que les gains et les pertes découlant de certaines variations de la juste valeur des instruments financiers sont accessoires à notre rendement de base, comme celles découlant des fluctuations du rendement du marché, étant donné que nous avons l'intention de continuer à détenir ces instruments dans un avenir prévisible. Ces gains et ces pertes sont exclus du résultat net ajusté et du RPA ajusté afin de permettre aux utilisateurs des états financiers de mieux comprendre nos résultats de base et d'améliorer la comparabilité des résultats d'une période à l'autre et avec les pairs.

Dans le cadre de la vente d'avions commerciaux, nous détenons des actifs financiers et avons contracté des passifs financiers, évalués à la juste valeur, dont certains sont classés à titre d'instruments financiers de Niveau 3, y compris certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement et certains incitatifs à la location. La juste valeur de ces instruments financiers est évaluée au moyen d'hypothèses, et l'hypothèse sur l'augmentation du risque de revente est la plus susceptible de modifier considérablement la juste valeur d'une période à l'autre. La juste valeur des prêts et créances liées à des contrats de location – avions a également été touchée modérément par des changements de cotes de crédit récemment.

Analyse de sensibilité

Nos principaux risques liés aux variations de la juste valeur des instruments financiers ont trait aux variations des taux de change, des taux d'intérêt, des courbes de valeur résiduelle d'avions, des cotes de crédit et des ajustements en fonction du risque de revente. La Note 33 – Gestion du risque financier, et la Note 34 – Juste valeur des instruments financiers, aux états financiers consolidés présentent des analyses de sensibilité fondées sur des hypothèses de variations de taux de change et de taux d'intérêt.

OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées telles que définies par les IFRS sont nos coentreprises, nos entreprises associées et nos principaux dirigeants. La Note 36 – Opérations entre parties liées, aux états financiers consolidés contient une description de nos opérations entre parties liées.

JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES

Nos principales méthodes comptables et l'utilisation d'estimations et de jugements sont décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables, et à la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements, aux états financiers consolidés. La préparation des états financiers selon les IFRS exige l'utilisation d'estimations et de jugements. Les estimations comptables critiques, qui sont reconsidérées régulièrement et qui peuvent changer d'une période à l'autre, sont décrites dans la présente section. Une estimation comptable est considérée comme critique si :

- elle exige que nous formulions des hypothèses sur des questions très incertaines au moment où elle est établie, et
- nous aurions pu avoir utilisé raisonnablement des estimations différentes au cours de la période considérée ou des changements de l'estimation sont susceptibles de se produire d'une période à l'autre et auront une incidence notable sur notre situation financière, les variations de notre situation financière ou nos résultats opérationnels.

Nos meilleures estimations à l'égard de l'avenir sont fondées sur les faits disponibles et les circonstances au moment où les estimations sont faites. Pour établir des estimations, nous utilisons l'expérience, la conjoncture économique et les tendances générales, ainsi que des hypothèses à l'égard de l'issue probable de ces événements. Les estimations et leurs hypothèses sous-jacentes sont périodiquement passées en revue, et l'incidence de toute modification est immédiatement comptabilisée. Les résultats réels différeront des estimations utilisées, et ces écarts pourraient être importants.

Notre budget et notre plan stratégique couvrent une période de cinq ans et représentent des informations fondamentales utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires pour préparer les informations financières. Nous préparons annuellement un budget et un plan stratégique couvrant une période de cinq ans, selon un processus en vertu duquel un budget détaillé de un an et un plan stratégique de quatre ans sont préparés par chaque secteur isolable, puis consolidés. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur des contrats et des commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. Nous utilisons le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour estimer les résultats prévus des périodes ultérieures. Nous assurons ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel constituent un élément déclencheur qui amène à évaluer s'il faut réviser certaines des estimations utilisées pour préparer les informations financières.

Les éléments qui suivent font l'objet d'estimations et de jugements critiques de la part de la direction. Les analyses de sensibilité figurant ci-après devraient être utilisées avec prudence, car les variations sont hypothétiques et l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

Contrats à long terme

Transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et les secteurs d'activité aéronautiques concluent des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement pour des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations du total des coûts d'un contrat et des revenus à l'achèvement.

Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des options prévues pour des actifs supplémentaires, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. Lorsqu'il est probable que les revenus seront ajustés et que le montant peut être évalué de manière fiable, ces ajustements sont inclus dans les revenus estimés à l'achèvement.

Les coûts d'un contrat comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts, comme ceux liés aux garanties et au transport. Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux, y compris les clauses d'indexation, des coûts et heures de la main-d'œuvre, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la main-d'œuvre. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification des commandes et des possibles retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. Nous exerçons notre jugement pour déterminer la probabilité que nous puissions engager des coûts additionnels par suite de retards ou de verser d'autres pénalités; ces coûts, s'ils sont probables, sont inclus dans les coûts estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. Nous effectuons un examen des coûts et des revenus estimatifs à l'achèvement de chaque contrat tous les trimestres, y compris une révision des hypothèses d'indexation. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Toute révision, dont

l'incidence pourrait être importante, est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de Transport d'environ 86 millions \$ pour 2016.

Outillage des programmes aéronautiques

Les secteurs d'activité aéronautiques capitalisent les coûts de développement dans l'outillage des programmes aéronautiques lorsque certains critères de report sont remplis. L'outillage des programmes aéronautiques est amorti sur le nombre prévu d'avions qui seront produits, à compter de la date d'achèvement du premier avion d'un programme. Un test de dépréciation est effectué au moins une fois l'an pour les programmes d'avions en développement et pour les autres programmes lorsqu'il existe un indice montrant qu'un actif a pu avoir subi une perte de valeur. Une dépréciation est constatée si la valeur recouvrable d'un groupe d'actifs générant des flux de trésorerie indépendants (une UGT) est inférieure à la valeur comptable de ces actifs. Les valeurs recouvrables des UGT du secteur d'activité aéronautique sont fondées sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie, habituellement établie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés.

Lorsque les principales estimations varient considérablement, la dotation aux amortissements pourrait être sous-évaluée, ou bien nous pourrions ne pas être en mesure de recouvrer les coûts capitalisés, et, dans ce cas, l'outillage des programmes aéronautiques pourrait être surévalué.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé aux fins du test de dépréciation reposent sur des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et notre part prévue de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, nous exerçons notre jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme. Le coût estimatif des mises à niveau potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents. Les flux de trésorerie futurs prévus comprennent également les flux de trésorerie futurs découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente ainsi que les économies de coûts prévues grâce à la réalisation de synergies du point de vue d'un intervenant sur le marché.

Le taux d'actualisation est basé sur le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché, disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou basées sur un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2016 d'après un taux d'actualisation après impôts de 10,0 %.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre, des conditions générales du marché, des taux de change et des taux d'imposition applicables.

Comme il faut soumettre les programmes d'avions en développement à un test de dépréciation annuel, une évaluation a été effectuée à l'égard du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, et nous avons conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Étant donné que le programme d'avions *C Series* a été mis en service récemment et qu'une charge de dépréciation importante a été comptabilisée en 2015, une nouvelle évaluation a été effectuée au cours de l'exercice, et nous avons conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

En 2015, nous avons comptabilisé des charges de dépréciation importantes à l'égard de divers programmes d'avions. D'après l'évaluation annuelle de 2016, il n'y a aucune indication que des pertes de valeur comptabilisées antérieurement puissent ne plus exister ou avoir diminué.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

Une baisse de 10 % des rentrées de trésorerie nettes futures prévues pour le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* et le programme d'avions *C Series*, répartie également sur les périodes futures, n'aurait entraîné aucune dépréciation pour l'exercice 2016.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer les tests de dépréciation n'aurait entraîné aucune dépréciation pour l'exercice 2016 pour le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* et le programme d'avions *C Series*.

Goodwill

Le goodwill est lié à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel Transport. Une évaluation de dépréciation est effectuée au moins une fois l'an ou lorsque des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que le goodwill pourrait avoir subi une perte de valeur. Nous avons choisi d'effectuer l'évaluation annuelle de dépréciation du goodwill au quatrième trimestre.

Un test de dépréciation a été effectué au cours du quatrième trimestre de 2016. La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport a été calculée d'après la juste valeur diminuée des coûts de la vente à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Nous n'avons relevé aucune dépréciation.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs étaient fondés sur le budget et le plan stratégique pour les cinq premières années et un taux de croissance de 1 % a été appliqué pour établir une valeur finale au-delà de la période initiale de cinq ans. Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé du modèle des flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré du capital représentatif. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable pour l'exercice 2016 était de 8,5 %.

Analyse de sensibilité

Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait pas entraîné de charge de dépréciation au cours de 2016.

Évaluation des actifs d'impôt différé

Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, nous estimons le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. Nous exerçons notre jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Voir la Note 12 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

Impôts éventuels

Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité de nos relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre nos résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs de la charge ou du recouvrement d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. Nous constituons des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où nous exerçons nos activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience acquise lors des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale pertinente. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile de chaque entité juridique.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle

Les garanties de crédit et de valeur résiduelle sont généralement offertes aux transporteurs aériens ou aux participants aux structures de financement créées relativement à la vente d'avions commerciaux. Une provision correspondante est comptabilisée et est évaluée aux montants qui devraient être versés en vertu des garanties, en utilisant un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques.

Les montants à verser prévus en vertu des garanties peuvent dépendre de l'éventualité que des défaillances de crédit surviennent durant la période de financement d'origine. En cas de défaillance de crédit, la garantie de crédit peut être exercée. S'il n'y a pas de défaillance de crédit, la garantie de valeur résiduelle peut être exercée. Dans les deux cas, les garanties ne peuvent être exercées que s'il y a une perte au moment de la vente de l'avion. Par conséquent, la valeur de la garantie est largement tributaire de la valeur future de l'avion sous-jacent, ainsi que de la probabilité que les garanties de crédit ou de valeur résiduelle puissent être exercées à l'échéance des arrangements de financement. Des courbes de valeur résiduelle d'avions, préparées par la direction d'après l'information provenant de rapports d'évaluation externes et ajustées pour refléter les facteurs particuliers du marché actuel des avions et d'un marché équilibré à moyen et à long terme, sont utilisées pour estimer la valeur future sous-jacente de l'avion. Le montant du passif est aussi considérablement tributaire de l'hypothèse actuelle du marché sur les taux d'intérêt, puisque les paiements en vertu de ces garanties devraient s'effectuer surtout de moyen à long terme. D'autres estimations clés pour calculer la valeur des garanties comprennent les probabilités de défaillance, fondées sur les cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, ou, si ce n'est pas le cas, sur les hypothèses internes quant au risque de crédit des clients. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

En supposant une diminution de 10 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions commerciaux au 31 décembre 2016, le RAI d'Avions commerciaux pour 2016 aurait subi une incidence négative de 28 millions \$.

En supposant une augmentation de 10 % de la probabilité que les garanties de la valeur résiduelle soient exercées à l'échéance des arrangements de financement au 31 décembre 2016, le RAI d'avions commerciaux pour 2016 aurait subi une incidence négative de 57 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2016, le RAI d'Avions commerciaux pour 2016 aurait subi une incidence négative de 12 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2016, le RAI d'Avions commerciaux pour 2016 aurait subi une incidence positive de 12 millions \$.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des régimes de retraite et autres avantages de retraite repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les incidences des changements dans les taux d'actualisation et, lorsqu'elles sont importantes, dans les événements importants et les autres circonstances, sont comptabilisées tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite.

Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, nous établissons le taux d'actualisation de nos régimes de retraite et autres avantages de retraite au Canada en élaborant une courbe de rendement selon trois fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées sont créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart de rendement basé sur la durée est extrapolé entre un écart de base et un écart à long terme. L'écart de base est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. L'écart à long terme est établi comme étant l'écart requis au point de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans de sorte que l'excédent de l'écart moyen des obligations de société cotées AA sur celui des obligations provinciales cotées AA soit égal à l'écart extrapolé établi en appliquant à l'écart de base le ratio des écarts observés entre les obligations de sociétés cotées A et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans au-delà de la fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. Pour les échéances dont le terme est plus long que celui de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans, l'écart devrait rester constant à long terme.

Nous déterminons les taux prévus de croissance des salaires en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel.

Voir la Note 22 – Avantages de retraite, aux états financiers consolidés pour plus de détails à l'égard des hypothèses et de l'analyse de sensibilité utilisées pour déterminer les modifications à apporter aux hypothèses actuarielles cruciales.

Consolidation

Nous consolidons les entités lorsque, selon l'évaluation de la substance de notre relation, nous concluons que nous contrôlons les entités émettrices. Nous contrôlons une entité émettrice lorsque nous sommes exposés, ou avons droit, à des rendements variables en raison de nos liens avec celle-ci et que nous avons la capacité d'utiliser le pouvoir que nous détenons sur celle-ci pour influencer sur nos rendements. Dans le cadre de cette évaluation, nous avons fait preuve de jugement pour déterminer si les droits détenus par les participations ne donnant pas le contrôle, comme les droits de la Caisse à l'égard de BT et les droits d'Investissement Québec à l'égard de la SCACS, sont des droits de protection ou des droits substantiels. Nous réévaluons la détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle ont fait l'objet de modifications.

De temps à autre, nous participons à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, nous pouvons recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si nous sommes exposés,

ou avons droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si nous agissons à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si nous avons la capacité d'utiliser le pouvoir que nous détenons sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait.

Provision pour contrats déficitaires

Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes, autres que des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus et des contrats de services dont les revenus sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux, seront supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat. Il faut faire preuve de jugement pour déterminer quels coûts sont considérés comme inévitables, et le calcul des coûts inévitables exige des estimations des coûts futurs prévus, y compris les réductions de coûts futurs prévues liées aux améliorations de la performance et aux initiatives de transformation. Les coûts inévitables excluent la répartition de certains coûts indirects qui sont inclus dans le coût des stocks, comme l'amortissement. Comme les premières unités en production d'un nouveau programme d'avions engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement, les estimations de coûts dépendent également des calendriers des livraisons prévues. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

Composantes capitaux propres et passif dérivé de l'investissement de la Caisse

Aux termes des actions convertibles émises à la Caisse, Bombardier n'est pas tenue de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Il a fallu faire preuve de jugement pour conclure que l'investissement de la Caisse en actions convertibles dans BT Holdco est considéré comme un instrument hybride qui comporte une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco, plutôt qu'un instrument considéré dans son ensemble comme un passif. Nous présentons les actions convertibles à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et la composante dérivée, à titre de passif.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante, la juste valeur du passif dérivé étant établie en premier lieu et le montant résiduel étant affecté à la composante capitaux propres. La composante passif est réévaluée tous les trimestres à l'aide de la meilleure estimation de la direction de la valeur actuelle du montant du règlement. La direction utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques pour estimer la juste valeur de l'option de conversion incorporée aux actions convertibles de BT Holdco. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la différence de valeur entre : le cumul de la préférence en matière de liquidation des actions convertibles d'après le droit à un rendement minimum, et la juste valeur des actions ordinaires, en supposant leur conversion. Cette valeur dépend de l'atteinte par Transport des mesures incitatives liées à la performance convenues avec la Caisse, du moment d'exercice des droits de conversion et du taux de conversion applicable. Le modèle de simulation génère plusieurs scénarios de rendement de Transport sur la durée prévue de l'option, en utilisant la meilleure estimation des résultats prévus de Transport sur la durée résiduelle de l'instrument et un écart-type dérivé des résultats historiques. La juste valeur des actions, en supposant leur conversion, est calculée en utilisant un multiple du RAI qui est basé sur les données du marché, pour établir la valeur de l'entreprise. Le taux d'actualisation utilisé est aussi déterminé en utilisant les données du marché. La direction utilise des hypothèses internes pour déterminer la durée de l'instrument et le rendement futur de Transport, dérivées du budget et du plan stratégique.

Voir la Note 34 – Juste valeur des instruments financiers, pour une analyse de sensibilité de la variabilité de la juste valeur de l'option de conversion par suite d'un changement dont on pourrait raisonnablement penser qu'il se produira dans le rendement futur prévu de Transport.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, nous avons déposé des attestations signées par le chef de la direction et le chef de la direction financière qui, entre autres, rendent compte de la conception et de l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information et de la conception et de l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière.

Contrôles et procédures de communication de l'information

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conçu ou fait concevoir sous leur supervision les contrôles et procédures de communication de l'information, pour fournir une assurance raisonnable que :

- l'information importante relative à la Société leur a été communiquée; et
- l'information à fournir dans les documents de la Société visés par les règlements d'information continue a été comptabilisée, traitée, résumée et présentée aux dates précisées par les lois sur les valeurs mobilières.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles et procédures de communication de l'information a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. À la lumière de cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles et procédures de communication de l'information.

Contrôles internes à l'égard de l'information financière

Le chef de la direction et le chef de la direction financière ont aussi établi des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information financière est fiable et que les états financiers ont été dressés, aux fins de la publication de l'information financière, conformément aux IFRS.

Une évaluation de la conception et de l'efficacité de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière a été effectuée sous la supervision du chef de la direction et du chef de la direction financière. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu à l'efficacité des contrôles internes à l'égard de l'information financière, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) (cadre de référence de 2013).

Modifications des contrôles internes à l'égard de l'information financière

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du trimestre et de l'exercice clos le 31 décembre 2016 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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

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

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Augmentation/ (Diminution)
Euro	1,0541	1,0887	(3) %
Dollar canadien	0,7430	0,7202	3 %
Livre sterling	1,2312	1,4833	(17) %

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

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Diminution
Euro	1,0812	1,0954	(1) %
Dollar canadien	0,7497	0,7501	0 %
Livre sterling	1,2416	1,5176	(18) %

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

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	Diminution
Euro	1,1072	1,1092	0 %
Dollar canadien	0,7549	0,7838	(4) %
Livre sterling	1,3561	1,5280	(11) %

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 14 février 2017

	Autorisées	Émises et en cours
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	3 592 000 000	313 900 550
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	3 592 000 000	1 879 142 745 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

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

Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR, aux UAD et aux UAI au 31 décembre 2016

Bons de souscription émis et en cours	205 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	97 039 186
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	64 061 479
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	53 533 118

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

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

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

ALP, AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CITYFLO, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, C Series, CS100, CS300, EBI, ELECTROSTAR, FlexCare, FLEXITY, FLEXX, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Parts Express, Q400, Q Series, REGINA, Smart Parts, Smart Parts Plus, Smart Parts Maintenance Plus, Smart Parts Preferred, Smart Services, SPACIUM, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO et *ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

La version imprimée du présent rapport financier utilise un papier Rolland Opaque, contenant 30 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 58 arbres matures, 2 574 kg de déchets, 23 577 kg d'émissions de CO₂ (équivalant aux émissions annuelles de 8 voitures) et 210 008 litres d'eau.

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

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

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

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Les principales informations financières qui suivent sont tirées des états financiers consolidés des exercices clos les 31 décembre 2016, 2015 et 2014 et doivent être lues avec ceux-ci.

Le tableau suivant présente les principales informations financières pour les trois derniers exercices.

Exercices clos les 31 décembre	2016	2015	2014
Revenus	16 339 \$	18 172 \$	20 111 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 022) \$	(5 347) \$	(1 260) \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,48) \$	(2,58) \$	(0,74) \$
Dividendes en espèces déclarés par action (en dollars canadiens)			
Actions classe A (droits de vote multiples)	— \$	— \$	0,10 \$
Actions classe B (droits de vote limités)	— \$	— \$	0,10 \$
Actions privilégiées, série 2	0,68 \$	0,70 \$	0,75 \$
Actions privilégiées, série 3	0,78 \$	0,78 \$	0,78 \$
Actions privilégiées, série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Aux 31 décembre	2016	2015	2014
Total des actifs	22 826 \$	22 903 \$	27 614 \$
Passifs financiers non courants	9 737 \$	9 527 \$	8 229 \$

Le tableau contenant les données trimestrielles est présenté ci-après.

Le 15 février 2017

BOMBARDIER INC.**DONNÉES TRIMESTRIELLES (NON AUDITÉES)**(Dressées conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, à l'exception des fourchettes des cours)

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

Exercices	2016					2015				
	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre	Total	Quatrième trimestre	Troisième trimestre	Deuxième trimestre	Premier trimestre
Revenus										
Avions d'affaires	5 741 \$	1 651 \$	1 314 \$	1 473 \$	1 303 \$	6 996 \$	2 086 \$	1 558 \$	1 815 \$	1 537 \$
Avions commerciaux	2 617	699	538	764	616	2 395	644	480	598	673
Aérostructures et Services d'ingénierie	1 549	319	337	425	468	1 797	443	411	472	471
Transport	7 574	1 948	1 782	1 964	1 880	8 281	2 164	1 985	2 091	2 041
Siège social et élimination	(1 142)	(237)	(235)	(317)	(353)	(1 297)	(320)	(296)	(356)	(325)
	16 339 \$	4 380 \$	3 736 \$	4 309 \$	3 914 \$	18 172 \$	5 017 \$	4 138 \$	4 620 \$	4 397 \$
RAII										
Avions d'affaires	477 \$	99 \$	84 \$	212 \$	82 \$	(1 252) \$	(352) \$	(1 115) \$	119 \$	96 \$
Avions commerciaux	(903)	(144)	(107)	(586)	(66)	(3 970)	(327)	(3 624)	(10)	(9)
Aérostructures et Services d'ingénierie	128	24	20	69	15	105	(9)	30	42	42
Transport	396	161	125	87	23	465	123	109	115	118
Siège social et élimination	(156)	(66)	(59)	(33)	2	(186)	(92)	(35)	(40)	(19)
	(58)	74	63	(251)	56	(4 838)	(657)	(4 635)	226	228
Charges de financement ⁽¹⁾	819	281	195	187	170	418	95	129	92	108
Revenus de financement ⁽¹⁾	(70)	(49)	(14)	(11)	(10)	(70)	(21)	(12)	(20)	(23)
RAI	(807)	(158)	(118)	(427)	(104)	(5 186)	(731)	(4 752)	154	143
Impôts sur le résultat	174	101	(24)	63	34	154	(54)	136	29	43
Résultat net	(981) \$	(259) \$	(94) \$	(490) \$	(138) \$	(5 340) \$	(677) \$	(4 888) \$	125 \$	100 \$
Attribuable aux										
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 022) \$	(251) \$	(79) \$	(531) \$	(161) \$	(5 347) \$	(679) \$	(4 891) \$	125 \$	98 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	41	(8)	(15)	41	23	7	2	3	—	2
	(981) \$	(259) \$	(94) \$	(490) \$	(138) \$	(5 340) \$	(677) \$	(4 888) \$	125 \$	100 \$
RPA (en dollars)										
De base et dilué	(0,48) \$	(0,12) \$	(0,04) \$	(0,24) \$	(0,07) \$	(2,58) \$	(0,31) \$	(2,20) \$	0,06 \$	0,05 \$
Fourchette du cours des actions classe B à droits de vote limités (en dollars canadiens)										
Haut	2,28 \$	2,20 \$	2,19 \$	2,28 \$	1,43 \$	4,24 \$	1,82 \$	2,35 \$	2,79 \$	4,24 \$
Bas	0,72 \$	1,70 \$	1,56 \$	1,21 \$	0,72 \$	1,03 \$	1,10 \$	1,03 \$	2,24 \$	2,26 \$

⁽¹⁾ Les montants présentés sur une base annuelle peuvent ne pas correspondre à la somme des montants des quatre trimestres, étant donné que certains reclassements des charges de financement aux revenus de financement trimestriels, et inversement, ont été effectués sur une base cumulative.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE

(en millions de dollars américains, sauf les montants par action, le nombre d'actions ordinaires et les actionnaires inscrits)

Pour les exercices clos les 31 décembre	2016	2015	2014	2013	2012
Revenus	16 339 \$	18 172 \$	20 111 \$	18 151 \$	16 414 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	427 \$	554 \$	923 \$	893 \$	806 \$
Éléments spéciaux	485	5 392	1 489	(30)	140
RAII	(58)	(4 838)	(566)	923	666
Charges de financement	819	418	249	271	295
Revenus de financement	(70)	(70)	(75)	(119)	(165)
RAI	(807)	(5 186)	(740)	771	536
Impôts sur le résultat	174	154	506	199	66
Résultat net	(981) \$	(5 340) \$	(1 246) \$	572 \$	470 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 022) \$	(5 347) \$	(1 260) \$	564 \$	460 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	41 \$	7 \$	14 \$	8 \$	10 \$
Résultat net ajusté⁽¹⁾	(268) \$	326 \$	648 \$	608 \$	671 \$
RPA (en dollars)					
De base et dilué	(0,48) \$	(2,58) \$	(0,74) \$	0,31 \$	0,25 \$
Ajusté ⁽¹⁾	(0,15) \$	0,14 \$	0,35 \$	0,33 \$	0,36 \$
Information générale					
Revenus à l'exportation provenant du Canada	6 383 \$	7 335 \$	8 086 \$	6 767 \$	6 129 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 201 \$	1 862 \$	1 964 \$	2 287 \$	2 074 \$
Amortissement	371 \$	438 \$	417 \$	391 \$	364 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	10 \$	4 300 \$	1 266 \$	— \$	9 \$
Dividende par action ordinaire (en dollars canadiens)					
Classe A	0,00 \$	0,00 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$
Classe B à droits de vote limités	0,00 \$	0,00 \$	0,10 \$	0,10 \$	0,10 \$
Dividende par action privilégiée (en dollars canadiens)					
Série 2	0,68 \$	0,70 \$	0,75 \$	0,75 \$	0,75 \$
Série 3	0,78 \$	0,78 \$	0,78 \$	0,78 \$	1,05 \$
Série 4	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$	1,56 \$
Fourchette du cours de l'action (en dollars canadiens)					
Actions classe A					
Haut	3,35 \$	4,24 \$	4,68 \$	5,42 \$	5,00 \$
Bas	0,89 \$	1,18 \$	3,30 \$	3,81 \$	3,08 \$
Clôture	2,33 \$	1,49 \$	4,13 \$	4,60 \$	3,83 \$
Actions classe B à droits de vote limités					
Haut	2,28 \$	4,24 \$	4,68 \$	5,43 \$	4,93 \$
Bas	0,72 \$	1,03 \$	3,41 \$	3,80 \$	2,97 \$
Clôture	2,16 \$	1,34 \$	4,15 \$	4,61 \$	3,76 \$
Aux 31 décembre					
Nombre d'actions ordinaires (en millions)	2 193	2 220	1 740	1 739	1 730
Valeur comptable par action ordinaire (en dollars)	(2,58) \$	(1,99) \$	(0,18) \$	1,20 \$	0,50 \$
Actionnaires inscrits	14 781	14 491	14 166	13 503	13 544

⁽¹⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS en 2016 et 2015.

BOMBARDIER INC.
RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE (SUITE)
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux 31 décembre	2016	2015	2014	2013	2012
Actifs					
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	2 720 \$	2 489 \$	3 397 \$	2 557 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 291	1 473	1 538	1 492	1 311
Stocks	5 844	6 978	7 970	8 234	7 540
Autres actifs financiers	336	450	530	637	443
Autres actifs	441	484	592	626	564
Actifs courants	11 296	12 105	13 119	14 386	12 415
Immobilisations corporelles	1 949	2 061	2 092	2 066	1 933
Outillage des programmes aéronautiques	5 174	3 975	6 823	6 606	4 770
Goodwill	1 855	1 978	2 127	2 381	2 316
Impôts sur le résultat différés	705	761	875	1 231	1 421
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées	332	356	294	318	311
Autres actifs financiers	915	870	1 328	1 568	1 339
Autres actifs	600	797	956	807	670
Actifs non courants	11 530	10 798	14 495	14 977	12 760
	22 826 \$	22 903 \$	27 614 \$	29 363 \$	25 175 \$
Passifs					
Fournisseurs et autres créditeurs	3 239 \$	4 040 \$	4 216 \$	4 089 \$	3 310 \$
Provisions	822	1 108	990	881	1 000
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	1 539	1 408	1 698	2 352	1 763
Avances sur programmes aéronautiques	1 550	2 002	3 339	3 228	3 053
Autres passifs financiers	608	991	1 010	1 009	455
Autres passifs	2 175	2 274	2 182	2 227	2 212
Passifs courants	9 933	11 823	13 435	13 786	11 793
Provisions	1 444	918	562	584	608
Avances sur programmes aéronautiques	1 535	1 534	1 608	1 688	1 600
Dettes à long terme	8 738	8 908	7 627	6 988	5 360
Avantages de retraite	2 647	2 159	2 629	2 161	2 999
Autres passifs financiers	999	619	602	717	601
Autres passifs	1 019	996	1 096	990	957
Passifs non courants	16 382	15 134	14 124	13 128	12 125
	26 315	26 957	27 559	26 914	23 918
Capitaux propres (déficit)					
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 243)	(4 067)	42	2 426	1 211
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	1 754	13	13	23	46
	(3 489)	(4 054)	55	2 449	1 257
	22 826 \$	22 903 \$	27 614 \$	29 363 \$	25 175 \$

BOMBARDIER INC.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

**Pour les exercices clos les
31 décembre 2016 et 2015**

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers consolidés et le rapport de gestion de Bombardier Inc., ainsi que toute l'information contenue dans le rapport financier, sont la responsabilité de la direction et ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration.

Les états financiers consolidés ont été dressés par la direction conformément aux IFRS publiées par l'International Accounting Standards Board. Le rapport de gestion a été préparé conformément aux exigences des autorités canadiennes en valeurs mobilières. Les états financiers et le rapport de gestion renferment certains montants fondés sur les meilleures estimations et des jugements à l'égard de l'incidence prévue des événements et opérations actuels. La direction a établi ces montants de manière raisonnable, afin d'assurer que les états financiers et le rapport de gestion sont présentés fidèlement, dans tous leurs aspects significatifs. L'information financière présentée dans le rapport de gestion est conforme à celle des états financiers consolidés.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont établi des contrôles et des procédures de communication de l'information et des contrôles internes à l'égard de l'information financière, ou ont supervisé leur établissement, pour donner une assurance raisonnable que l'information importante liée à Bombardier Inc. leur a été communiquée; et que l'information à fournir dans les documents de Bombardier Inc. visés par les règlements d'information continue a été consignée, traitée, résumée et présentée dans les délais prescrits par les lois sur les valeurs mobilières canadiennes.

Le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont aussi évalué l'efficacité de ces contrôles et procédures de communication de l'information et contrôles internes à l'égard de l'information financière en date de la fin de l'exercice 2016. Selon cette évaluation, le chef de la direction et le chef de la direction financière ont conclu que les contrôles et procédures de communication de l'information et les contrôles internes à l'égard de l'information financière étaient efficaces à cette date, selon les critères établis dans le cadre de référence de contrôle interne (cadre de référence de 2013) du Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). En outre, selon cette évaluation, ils ont établi qu'il n'existait aucune faiblesse importante du contrôle interne à l'égard de l'information financière à la fin de l'exercice 2016. Conformément au Règlement 52-109 des Autorités canadiennes en valeurs mobilières, le chef de la direction et le chef de la direction financière de Bombardier Inc. ont fourni aux autorités canadiennes en valeurs mobilières une attestation à l'égard des documents d'information annuels de Bombardier Inc., y compris les états financiers consolidés et le rapport de gestion.

Le conseil d'administration doit s'assurer que la direction assume ses responsabilités à l'égard de l'information financière et il est l'ultime responsable de l'examen et de l'approbation des états financiers consolidés et du rapport de gestion. Le conseil d'administration s'acquitte de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit.

Le comité d'audit est nommé par le conseil d'administration, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Le comité d'audit rencontre périodiquement la direction, ainsi que les auditeurs internes et indépendants, afin d'examiner les états financiers consolidés, le rapport des auditeurs indépendants et le rapport de gestion, de discuter de questions d'audit et de questions de présentation de l'information financière, de discuter de contrôles internes à l'égard de l'information financière, et de s'assurer que chaque partie s'acquitte correctement de ses responsabilités. En outre, il incombe au comité d'audit d'examiner la pertinence des méthodes comptables ainsi que les estimations et jugements importants qui sous-tendent les états financiers consolidés dressés par la direction, ainsi que d'examiner les honoraires versés aux auditeurs indépendants et de faire des recommandations au conseil d'administration à l'égard de leur indépendance et de leurs honoraires. Le comité d'audit fait part de ses constatations au conseil d'administration pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication des états financiers consolidés et du rapport de gestion à l'intention des actionnaires.

Les états financiers consolidés ont été audités, au nom des actionnaires, par les auditeurs indépendants, Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l., conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les auditeurs indépendants ont librement et pleinement accès au comité d'audit afin de discuter de leur audit et des questions connexes.



Alain Bellemare
Président et chef de la direction



John Di Bert, CPA, CA
Vice-président principal et chef de la direction financière

Le 15 février 2017

RAPPORT DES AUDITEURS INDÉPENDANTS

AUX ACTIONNAIRES DE BOMBARDIER INC.

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés ci-joints de Bombardier Inc., qui comprennent les états de la situation financière consolidés aux 31 décembre 2016 et 2015 et au 1^{er} janvier 2015, et les états consolidés du résultat, du résultat global, des variations des capitaux propres et des flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2016 et 2015, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers consolidés

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers consolidés conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS »), publiées par l'International Accounting Standards Board, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité des auditeurs

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers consolidés, sur la base de nos audits. Nous avons effectué nos audits selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifions et réalisons l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers consolidés. Le choix des procédures relève du jugement des auditeurs, et notamment de leur évaluation des risques que les états financiers consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, les auditeurs prennent en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers consolidés afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers consolidés.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus dans le cadre de nos audits sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Opinion

À notre avis, les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Bombardier Inc. aux 31 décembre 2016 et 2015 et au 1^{er} janvier 2015, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour les exercices clos les 31 décembre 2016 et 2015 conformément aux Normes internationales d'information financière, publiées par l'International Accounting Standards Board.

(1)

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
Montréal, Canada

Le 15 février 2017

(1) CPA auditeur, CA, permis de comptabilité publique n° A112431

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices 2016 et 2015

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

États financiers consolidés	148
Notes aux états financiers consolidés	153
1. MODE DE PRÉSENTATION	153
2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES	153
3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	164
4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS	166
5. INFORMATION SECTORIELLE	171
6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	175
7. AUTRES REVENUS	175
8. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	176
9. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	178
10. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE	179
11. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL	182
12. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT	183
13. RÉSULTAT PAR ACTION	185
14. INSTRUMENTS FINANCIERS	186
15. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	189
16. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	190
17. STOCKS	191
18. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	192
19. AUTRES ACTIFS	192
20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	193
21. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	194
22. AVANTAGES DE RETRAITE	196
23. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS	206
24. PROVISIONS	207
25. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	208
26. AUTRES PASSIFS	208
27. DETTE À LONG TERME	209
28. CAPITAL SOCIAL	210
29. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	214
30. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	216
31. FACILITÉS DE CRÉDIT	216
32. GESTION DU CAPITAL	218
33. GESTION DU RISQUE FINANCIER	219
34. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	224
35. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES	228
36. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES	228
37. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES	229
38. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	230

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

BOMBARDIER INC.**ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS**

Pour les exercices clos les 31 décembre

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

	Notes	2016	2015
Revenus		16 339 \$	18 172 \$
Coût des ventes	17	14 622	16 199
Marge brute		1 717	1 973
Charges de vente et d'administration		1 133	1 213
R et D	6	287	355
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	35	(126)	(149)
Autres revenus	7	(4)	—
Éléments spéciaux	8	485	5 392
RAII		(58)	(4 838)
Charges de financement	9	819	418
Revenus de financement	9	(70)	(70)
RAI		(807)	(5 186)
Impôts sur le résultat	12	174	154
Résultat net		(981) \$	(5 340) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(1 022) \$	(5 347) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		41	7
		(981) \$	(5 340) \$
RPA (en dollars)	13		
De base et dilué		(0,48) \$	(2,58) \$

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉS
 Pour les exercices clos les 31 décembre
 (en millions de dollars américains)

	Notes	2016	2015
Résultat net		(981) \$	(5 340) \$
AERG			
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net			
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie			
Incidence des fluctuations de taux de change		(3)	12
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés		26	(508)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe ⁽¹⁾⁽²⁾		310	449
Impôts sur le résultat	12	(82)	(6)
		251	(53)
Actifs financiers DAV			
Perte nette non réalisée		(1)	(5)
ECC			
Placements nets dans les établissements à l'étranger		(178)	(94)
Gain net sur éléments de couverture connexes		—	2
		(178)	(92)
Éléments jamais reclassés en résultat net			
Avantages de retraite			
Réévaluation des régimes à prestations définies ⁽³⁾		(755)	592
Impôts sur le résultat	12	73	(11)
		(682)	581
Total des AERG		(610)	431
Total du résultat global		(1 591) \$	(4 909) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(1 564) \$	(4 914) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		(27)	5
		(1 591) \$	(4 909) \$

⁽¹⁾ Inclut 252 millions \$ de perte reclassée à l'actif non financier connexe pour l'exercice 2016 (327 millions \$ de perte pour l'exercice 2015).

⁽²⁾ 76 millions \$ de gain net différé devraient être reclassés des AERG à la valeur comptable de l'actif non financier connexe ou en résultat au cours de l'exercice 2017.

⁽³⁾ Inclut les écarts actuariels nets.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

Aux
(en millions de dollars américains)

	Notes	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	15	3 384 \$	2 720 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs	16	1 291	1 473	1 538
Stocks	17	5 844	6 978	7 970
Autres actifs financiers	18	336	450	530
Autres actifs	19	441	484	592
Actifs courants		11 296	12 105	13 119
Immobilisations corporelles	20	1 949	2 061	2 092
Outillage des programmes aéronautiques	21	5 174	3 975	6 823
Goodwill	21	1 855	1 978	2 127
Impôts sur le résultat différés	12	705	761	875
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		332	356	294
Autres actifs financiers	18	915	870	1 328
Autres actifs	19	600	797	956
Actifs non courants		11 530	10 798	14 495
		22 826 \$	22 903 \$	27 614 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs	23	3 239 \$	4 040 \$	4 216 \$
Provisions	24	822	1 108	990
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	17	1 539	1 408	1 698
Avances sur programmes aéronautiques		1 550	2 002	3 339
Autres passifs financiers	25	608	991	1 010
Autres passifs	26	2 175	2 274	2 182
Passifs courants		9 933	11 823	13 435
Provisions	24	1 444	918	562
Avances sur programmes aéronautiques		1 535	1 534	1 608
Dette à long terme	27	8 738	8 908	7 627
Avantages de retraite	22	2 647	2 159	2 629
Autres passifs financiers	25	999	619	602
Autres passifs	26	1 019	996	1 096
Passifs non courants		16 382	15 134	14 124
		26 315	26 957	27 559
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(5 243)	(4 067)	42
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	10	1 754	13	13
		(3 489)	(4 054)	55
		22 826 \$	22 903 \$	27 614 \$
Engagements et éventualités	38			

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Au nom du conseil d'administration,



Pierre Beaudoin
Administrateur



Sheila Fraser, FCPA, FCA
Administratrice

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les

(en millions de dollars américains)

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.

	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bon de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 1 ^{er} janvier 2015	347 \$	1 381 \$	— \$	1 151 \$	(2 661) \$	92 \$	12 \$	(322) \$	42 \$	42 \$	13 \$	55 \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(5 347)	—	—	—	—	—	(5 347)	7	(5 340)
AERG	—	—	—	—	581	—	(5)	(53)	(90)	433	(2)	431
	—	—	—	(5 347)	581	—	(5)	(53)	(90)	(4 914)	5	(4 909)
Émission du capital social	—	822	—	—	—	—	—	—	—	822	—	822
Dividendes												
Actions privilégiées	—	—	—	(23)	—	—	—	—	—	(23)	—	(23)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(4)	(4)
Actions distribuées – Régimes d'UAD	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Actions achetées – Régimes d'UAI	—	(9)	—	—	—	—	—	—	—	(9)	—	(9)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	14	—	—	—	14	—	14
Acquisition de participations ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Au 31 décembre 2015	347 \$	2 195 \$	— \$	(4 219) \$	(2 080) \$	106 \$	7 \$	(375) \$	(48) \$	(4 067) \$	13 \$	(4 054) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(1 022)	—	—	—	—	—	(1 022)	41	(981)
AERG	—	—	—	—	(692)	—	(1)	252	(101)	(542)	(68)	(610)
	—	—	—	(1 022)	(692)	—	(1)	252	(101)	(1 564)	(27)	(1 591)
Émission de bons de souscription ⁽¹⁾	—	—	73	—	—	—	—	—	—	73	—	73
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	368	—	—	—	—	—	368	1 845	2 213
Dividendes												
Actions privilégiées	—	—	—	(32)	—	—	—	—	—	(32)	—	(32)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(77)	(77)
Actions achetées – Régimes d'UAR	—	(43)	—	—	—	—	—	—	—	(43)	—	(43)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	22	—	—	—	22	—	22
Au 31 décembre 2016	347 \$	2 152 \$	73 \$	(4 905) \$	(2 772) \$	128 \$	6 \$	(123) \$	(149) \$	(5 243) \$	1 754 \$	(3 489) \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport, lesquelles constituent des instruments hybrides, et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec. Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre
(en millions de dollars américains)

	Notes	2016	2015
Activités opérationnelles			
Résultat net		(981) \$	(5 340) \$
Éléments sans effet de trésorerie			
Amortissement	20, 21	371	438
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	8, 20, 21	10	4 300
Impôts sur le résultat différés	12	31	63
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	7	(19)	(3)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	35	(126)	(149)
Charge à base d'actions	29	22	14
Perte sur remboursement de dette à long terme	8	86	22
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		141	77
Variation nette des soldes hors caisse	30	602	598
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		137	20
Activités d'investissement			
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(1 255)	(1 879)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		54	17
Produit de placement dans une structure de financement		—	150
Additions aux placements dans des titres DAV		—	(64)
Produit de la cession de placements dans des titres DAV		—	54
Autres		6	(12)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(1 195)	(1 734)
Activités de financement			
Produit net de l'émission de dette à long terme	27	1 367	2 218
Remboursement de dette à long terme	27	(1 566)	(831)
Dividendes versés ⁽¹⁾		(17)	(19)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre de régimes d'UAR et d'UAI		(43)	(9)
Produit net de l'émission d'actions	28	—	822
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle, nette des coûts de transaction ⁽²⁾		2 418	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(77)	—
Autres		(108)	(132)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		1 974	2 049
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(252)	(104)
Augmentation nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		664	231
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice		2 720	2 489
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice		3 384 \$	2 720 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾			
Trésorerie versée pour			
Intérêts		565 \$	427 \$
Impôts sur le résultat		111 \$	92 \$
Trésorerie reçue pour			
Intérêts		20 \$	156 \$
Impôts sur le résultat		5 \$	15 \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions privilégiées.

⁽²⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport, lesquelles constituent des instruments hybrides, et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec. Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

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

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

Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Pour les exercices clos les 31 décembre 2016 et 2015

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

Bombardier Inc. est constituée en vertu des lois du Canada. Les états financiers consolidés incluent les comptes de Bombardier Inc. et de ses filiales (« la Société » ou « nos » ou « nous »). La Société est un fabricant de matériel de transport, y compris des avions d'affaires et des avions commerciaux ainsi que des composantes importantes de structures d'avions et du matériel et des systèmes de transport sur rail, et est un fournisseur de services connexes. La Société exerce ses activités dans quatre secteurs d'activité distincts : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport. Les principales activités de la Société sont décrites à la Note 5 – Information sectorielle.

La publication des états financiers consolidés de la Société pour les exercices 2016 et 2015 a été autorisée par le conseil d'administration le 15 février 2017.

Déclaration de conformité

Les états financiers consolidés de la Société sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément aux IFRS, publiées par l'IASB.

2. SOMMAIRE DES PRINCIPALES MÉTHODES COMPTABLES

À moins d'indication contraire, les méthodes comptables présentées ci-après ont été appliquées de manière uniforme pour toutes les périodes présentées dans les présents états financiers consolidés.

Règles de consolidation

Filiales – Les filiales sont entièrement consolidées à compter de la date de leur acquisition et continuent d'être consolidées jusqu'à la date où elles cessent d'être contrôlées.

La Société consolide les entités émettrices, y compris les entités structurées lorsque, selon l'évaluation de la substance de la relation avec la Société, cette dernière conclut qu'elle contrôle les entités émettrices. La Société contrôle une entité émettrice lorsqu'elle est exposée, ou a droit, à des rendements variables en raison de ses liens avec celle-ci et a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur celle-ci pour influencer sur ces rendements.

Les principales filiales de la Société, dont les revenus ou les actifs représentent plus de 10 % du total des revenus ou plus de 10 % du total des actifs des secteurs Aéronautique ou Transport sont les suivantes :

Filiale	Emplacement
Société en commandite Avions C Series	Canada
Bombardier Transportation GmbH	Allemagne
Bombardier Transportation (Holdings) UK Ltd	R.-U.
Bombardier Transport France S.A.S.	France
Learjet Inc.	É.-U.

Les revenus et les actifs de ces filiales, combinés à ceux de Bombardier Inc., ont totalisé 66 % des revenus consolidés et 75 % des actifs consolidés pour l'exercice 2016 (70 % et 74 % pour l'exercice 2015).

Coentreprises – Les coentreprises sont des entités sur lesquelles la Société exerce un contrôle conjoint nécessitant le consentement unanime des parties se partageant le contrôle d'activités pertinentes comme la prise de décisions stratégiques financières et opérationnelles et dans lesquelles les parties ont droit aux actifs nets de l'arrangement. La Société comptabilise ses participations dans des coentreprises selon la méthode de la mise en équivalence.

Entreprises associées – Les entreprises associées sont des entités à l'égard desquelles la Société a la capacité d'exercer une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles. Les investissements dans des entreprises associées sont comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence.

Conversion des monnaies étrangères

Les états financiers consolidés sont présentés en dollars américains, la monnaie fonctionnelle de Bombardier Inc. La monnaie fonctionnelle est la principale monnaie de l'environnement économique au sein duquel l'entité exerce ses activités. La monnaie fonctionnelle de la plupart des filiales étrangères est la monnaie locale, soit l'euro, la livre sterling et diverses autres monnaies étrangères de l'Europe ainsi que le dollar américain pour Transport et principalement le dollar américain pour les secteurs d'activité aéronautiques.

Transactions en monnaie étrangère – Les transactions libellées dans une monnaie étrangère sont initialement comptabilisées dans la monnaie fonctionnelle de l'entité connexe à l'aide des taux de change en vigueur à la date de l'opération. Les actifs et les passifs monétaires libellés dans une monnaie étrangère sont convertis à l'aide des taux de change de clôture. Tout écart de change en découlant est comptabilisé en résultat, à l'exception des écarts de change liés à l'actif et au passif de retraite de même que des passifs financiers désignés comme couverture des placements nets dans des établissements à l'étranger de la Société, lesquels sont comptabilisés dans les AERG. Les actifs et passifs non monétaires libellés dans une monnaie étrangère et évalués au coût historique sont convertis selon les taux de change historiques, et ceux évalués à la juste valeur sont convertis selon le taux de change en vigueur à la date où la juste valeur est établie. Les revenus et les charges sont convertis en fonction des taux de change moyens pour la période ou du taux de change à la date de l'opération pour les éléments importants.

Établissements à l'étranger – Les actifs et les passifs des établissements à l'étranger dont la monnaie fonctionnelle est autre que le dollar américain sont convertis en dollars américains selon les taux de change de clôture. Les revenus et les charges, ainsi que les flux de trésorerie, sont convertis aux taux de change moyens de la période. Les gains ou les pertes de change sont comptabilisés dans les AERG et sont reclassés en résultat à la cession ou à la cession partielle du placement dans l'établissement à l'étranger connexe.

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

	Taux de change aux			Taux de change moyens pour les exercices	
	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015	2016	2015
Euro	1,0541	1,0887	1,2141	1,1072	1,1092
Dollar canadien	0,7430	0,7202	0,8633	0,7549	0,7838
Livre sterling	1,2312	1,4833	1,5587	1,3561	1,5280

Comptabilisation des revenus

Contrats à long terme – Les revenus tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. Le degré d'avancement des travaux est habituellement établi en comparant les coûts réels engagés aux coûts totaux prévus pour le contrat complet, à l'exclusion des coûts qui ne sont pas représentatifs de la mesure du rendement. Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des options prévues pour des actifs supplémentaires, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. Lorsqu'il est probable que les revenus seront ajustés et que le montant peut être évalué de manière fiable, ces ajustements sont comptabilisés dans les revenus estimés à l'achèvement. Si la révision d'un contrat indique une marge brute négative, la totalité de la perte prévue sur le contrat est comptabilisée dans le coût des ventes dans la période au cours de laquelle la marge brute négative est déterminée. Lorsque l'issue du contrat ne peut être évaluée d'une manière fiable, les revenus sont comptabilisés uniquement dans la mesure où les charges engagées peuvent faire l'objet d'un recouvrement.

Si un contrat couvre un certain nombre de produits, la construction de chaque produit est traitée comme un contrat distinct lorsque 1) des soumissions distinctes ont été présentées pour chaque produit, 2) chaque produit a fait l'objet de négociations distinctes, et 3) les coûts et les revenus de chaque produit peuvent être identifiés. Un groupe de

contrats, qu'il vise un seul client ou plusieurs clients, est traité comme un seul contrat lorsque 1) le groupe de contrats est négocié comme un tout, 2) les contrats sont liés si intimement qu'ils font, en fait, partie d'un seul projet avec une marge bénéficiaire globale, et 3) les contrats sont effectués simultanément ou dans une séquence continue. Les options pour des actifs supplémentaires sont comptabilisées comme un contrat distinct lorsque 1) l'actif diffère considérablement, par sa conception, sa technologie ou sa fonction, de l'actif ou des actifs couverts par le contrat d'origine ou 2) le prix de l'actif est négocié sans égard pour le prix du contrat d'origine.

Programmes aéronautiques – Les revenus provenant de la vente d'avions neufs sont comptabilisés lorsque l'avion a été livré, les risques et avantages liés à la propriété ont été transférés au client, le montant des revenus peut faire l'objet d'une estimation fiable, et le recouvrement de la créance client connexe est raisonnablement assuré. Tous les coûts engagés ou qui seront engagés relativement à la vente, y compris les coûts liés aux garanties et aux mesures incitatives à la vente, sont imputés au coût des ventes ou déduits des revenus au moment où les revenus sont comptabilisés.

Composantes multiples – Les ventes de produits et services comportent parfois plusieurs composantes. Dans ces circonstances, la Société détermine si le contrat ou l'arrangement contient plus d'une unité de comptabilisation. Si certains critères sont satisfaits, notamment si l'élément livré constitue pour le client une valeur en lui-même, les critères de comptabilisation sont appliqués séparément à chacun des éléments identifiables d'une même transaction afin de refléter la substance de la transaction. À l'inverse, les critères de comptabilisation peuvent être appliqués à deux ou plusieurs transactions regroupées lorsque l'incidence commerciale ne peut être comprise sans faire référence à l'ensemble des transactions considérées comme un tout. Les revenus sont affectés à chaque élément d'après leur juste valeur relative.

Autres – Les revenus provenant de la vente d'avions d'occasion et de pièces de rechange sont comptabilisés lorsque les produits ont été livrés, que les risques et avantages liés à la propriété ont été transférés au client, que le montant des revenus peut faire l'objet d'une estimation fiable, et que le recouvrement de la créance client connexe est raisonnablement assuré.

Aide et avances gouvernementales remboursables

L'aide gouvernementale, y compris les crédits d'impôt à l'investissement, est comptabilisée lorsqu'il existe une assurance raisonnable que la Société recevra une aide et qu'elle respectera toutes les conditions pertinentes. L'aide gouvernementale liée à l'acquisition de stocks et d'immobilisations corporelles et incorporelles est portée en réduction du coût de l'actif connexe. L'aide gouvernementale liée aux dépenses courantes est portée en réduction des dépenses connexes.

Les avances gouvernementales remboursables sont comptabilisées à titre de passif financier s'il existe une assurance raisonnable que le montant sera remboursé. Les avances gouvernementales remboursables consenties à la Société afin de financer les activités de recherche et de développement selon un partage des risques sont considérées comme faisant partie des activités opérationnelles de la Société et sont par conséquent présentées à titre de flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles à l'état des flux de trésorerie.

Éléments spéciaux

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

Impôts sur le résultat

La Société comptabilise les impôts sur le résultat selon la méthode du passif fiscal. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés en fonction de l'incidence fiscale future des différences temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leur base fiscale respective, et des reports en avant de pertes fiscales. Les actifs et les passifs d'impôt sur le résultat différé sont évalués à l'aide des taux d'imposition pratiquement en vigueur qui seront applicables pour l'exercice au cours duquel les différences devraient se résorber.

Les actifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés dans la mesure où il est probable qu'il existera un bénéfice imposable futur auquel pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées.

Les actifs et passifs d'impôt sur le résultat différé sont comptabilisés directement en résultat, dans les AERG ou dans les capitaux propres, selon le classement de l'élément auquel ils sont liés.

Résultat par action

Le RPA de base est calculé à partir du résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. moins les dividendes sur actions privilégiées, y compris les impôts, divisé par le nombre moyen pondéré d'actions classe A (droits de vote multiples) et d'actions classe B (droits de vote limités) en circulation au cours de l'exercice.

Le RPA dilué est calculé selon la méthode du rachat d'actions et tient compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution. L'investissement en actions convertibles de la Caisse dans BT Holdco est pris en compte dans le RPA dilué en ajustant le résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. pour refléter leur quote-part du résultat de Transport après conversion. Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

Instruments financiers

Un instrument financier est un contrat qui donne lieu à un actif financier pour l'une des parties au contrat et un passif financier ou un instrument de capitaux propres pour l'autre partie. Les actifs financiers de la Société comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie, les créances clients et autres débiteurs, les prêts et créances liées à des contrats de location – avions, les placements dans des titres, les placements dans des structures de financement, les créances sur contrats à long terme, l'encaisse affectée et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive. Les passifs financiers de la Société comprennent les fournisseurs et autres créditeurs, la dette à long terme, les emprunts à court terme, les incitatifs à la location, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est négative.

Les instruments financiers sont comptabilisés à l'état de la situation financière consolidé lorsque la Société devient partie aux obligations contractuelles de l'instrument. Au moment de la comptabilisation initiale, les instruments financiers sont comptabilisés à leur juste valeur, plus, dans le cas des instruments financiers désignés comme n'étant pas à la juste valeur par le biais du résultat net, les coûts de transaction directement attribuables à l'acquisition ou à l'émission des instruments financiers. Après la comptabilisation initiale, l'évaluation des instruments financiers dépend de leur classement, soit a) dans les instruments financiers classés comme DFT, b) dans les instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, c) dans les actifs financiers DAV, d) dans les prêts et créances ou e) dans les passifs financiers autres que DFT. La direction détermine leur classement au moment de la comptabilisation initiale d'après les fins auxquelles ils ont été acquis. Les instruments financiers sont ultérieurement évalués à leur coût amorti, à moins qu'ils soient classés comme DAV ou DFT, ou désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, auxquels cas ils sont ultérieurement évalués à la juste valeur.

Un actif financier est décomptabilisé lorsque les droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif sont échus ou que la Société a transféré ses droits de recevoir des flux de trésorerie découlant de l'actif et soit a) la Société a transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, soit b) la Société n'a ni transféré ni conservé la quasi-totalité des risques et avantages liés à l'actif, mais a transféré le contrôle de l'actif.

En ce qui concerne les opérations pour lesquelles il n'est pas évident de savoir si la Société a transféré ou conservé la quasi-totalité des risques et des avantages liés à la propriété, la Société effectue une analyse quantitative afin de comparer son exposition à la variabilité des flux de trésorerie de l'actif avant et après le transfert. On fait appel au jugement pour déterminer un nombre de scénarios raisonnablement possibles qui reflètent la variabilité prévue du montant et du calendrier des flux de trésorerie nets, puis pour attribuer à chaque scénario une probabilité en accordant davantage de poids aux issues considérées comme les plus susceptibles de se produire.

Un passif financier est décomptabilisé lorsque l'obligation aux termes du passif est éteinte, qu'elle est annulée ou qu'elle arrive à échéance. Lorsqu'un passif financier existant est remplacé par un autre provenant du même créancier dont les modalités sont considérablement différentes, ou que les modalités du passif existant ont fait l'objet d'une modification considérable, cet échange ou cette modification est traité comme une décomptabilisation du passif financier initial et la comptabilisation d'un nouveau passif financier. La différence entre les valeurs comptables respectives est comptabilisée dans l'état du résultat.

a) Instruments financiers classés comme DFT

Trésorerie et équivalents de trésorerie – La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie et les placements très liquides d'institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire qui, à la date de leur acquisition, ont des échéances de trois mois ou moins.

Instruments financiers dérivés – Les instruments financiers dérivés sont principalement utilisés pour gérer l'exposition de la Société au risque de change et au risque de taux d'intérêt, généralement au moyen de contrats de change à terme et de swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés comprennent les instruments financiers dérivés incorporés dans des contrats financiers ou non financiers qui ne sont pas étroitement liés aux contrats hôtes.

Les instruments financiers dérivés sont classés comme DFT, à moins qu'ils soient désignés comme instruments de couverture admissibles à la comptabilité de couverture (voir plus loin). Les fluctuations de la juste valeur d'instruments financiers dérivés non désignés dans une relation de couverture, excluant les instruments financiers dérivés incorporés, sont comptabilisées dans le coût des ventes, ou dans les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

Les instruments financiers dérivés incorporés de la Société comprennent les options de rachat sur titres de dette à long terme ainsi que des instruments de change et d'autres instruments financiers dérivés qui ne sont pas étroitement liés à des contrats de vente ou d'achat. Les options de rachat sur titres de dette à long terme qui ne sont pas étroitement liées au contrat hôte sont évaluées à la juste valeur, et la valeur initiale est constatée à titre d'augmentation de la dette à long terme connexe et amortie par imputation à l'état du résultat selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Au moment de la comptabilisation initiale, la juste valeur des instruments de change qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture est comptabilisée dans le coût des ventes. Les variations ultérieures de la juste valeur des instruments financiers dérivés incorporés sont comptabilisées dans le coût des ventes ou les autres charges (revenus) ou les charges de financement ou les revenus de financement, selon la nature de l'exposition.

b) Instruments financiers désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net

Les instruments financiers peuvent être désignés, au moment de la comptabilisation initiale, comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net s'ils satisfont à l'un des critères suivants : i) l'instrument financier comprend un ou plusieurs instruments financiers dérivés incorporés qui, autrement, seraient comptabilisés séparément, ii) la désignation élimine ou réduit significativement une incohérence d'évaluation ou de comptabilisation qui, autrement, découlerait de l'évaluation d'actifs ou de passifs financiers ou de la comptabilisation des profits ou pertes sur ceux-ci selon des bases différentes ou iii) l'actif financier et le passif financier font partie d'un groupe d'actifs financiers, de passifs financiers ou les deux qui est géré et dont la performance est évaluée d'après la méthode de la juste valeur, conformément à une stratégie de gestion de risques ou de placement documentée. La Société a désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, les engagements de reprise et les incitatifs à la location, qui sont tous désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net d'après le critère iii) précité.

Les variations ultérieures de la juste valeur de ces instruments financiers sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de la juste valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

c) Actifs financiers DAV

Les placements dans des titres sont habituellement classés comme DAV. Ils sont comptabilisés à la juste valeur si celle-ci peut être évaluée de façon fiable, et les profits et les pertes latents sont inclus dans les AERG, sauf les gains et les pertes de change sur les placements monétaires, comme des placements à revenu fixe qui sont comptabilisés en résultat. Les instruments de capitaux propres qui n'ont pas de prix coté sur un marché actif et dont la juste valeur ne peut être évaluée de manière fiable sont comptabilisés au coût.

Lorsqu'une diminution de la juste valeur d'un actif financier DAV a été comptabilisée dans les AERG et qu'il existe une indication objective de la dépréciation de cet actif, la perte cumulée égale à la différence entre le coût d'acquisition du placement et sa juste valeur actuelle, diminuée de toute perte de valeur sur cet actif financier préalablement comptabilisée en résultat net, est reclassée du cumul des AERG en résultat net. Les

pertes de valeur comptabilisées en résultat net à l'égard des instruments financiers classés comme DAV peuvent être reprises, sauf dans le cas des placements en instruments de capitaux propres.

d) Prêts et créances

Les créances clients et autres débiteurs, l'encaisse affectée ainsi que certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, certaines créances sur contrats à long terme et d'autres actifs financiers sont classés comme prêts et créances. Les actifs financiers classés comme prêts et créances sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des pertes de valeur.

Les créances clients ainsi que les autres actifs financiers classés comme prêts et créances font l'objet d'une révision périodique pour moins-value et sont classés comme ayant subi une moins-value s'il existe des indications objectives d'une perte de valeur. Le montant de la perte est égal à la différence entre la valeur comptable de l'actif et la valeur actuelle des flux de trésorerie futurs estimés, actualisée au taux d'intérêt effectif initial. Si le montant de la perte de valeur diminue au cours d'une période ultérieure et si cette diminution peut être objectivement liée à un événement survenant après la comptabilisation de la dépréciation, la perte de valeur comptabilisée précédemment est reprise.

e) Passifs financiers autres que DFT

Les fournisseurs et autres créditeurs, les emprunts à court terme, la dette à long terme, les avances gouvernementales remboursables, les coûts non récurrents des fournisseurs, les obligations au titre des transactions de cession-bail et certains autres passifs financiers sont classés comme passifs financiers autres que DFT et sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Comptabilité de couverture

La désignation à titre de couverture n'est permise que s'il est prévu, à l'origine de la couverture et tout au long de la période de couverture, que les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés et des instruments financiers non dérivés de couverture contrebalanceront pratiquement toutes les variations de la juste valeur de l'élément couvert attribuable au risque faisant l'objet de la couverture.

La Société documente formellement toutes les relations entre les instruments de couverture et les éléments couverts, de même que ses objectifs et sa stratégie de gestion de risque motivant les diverses opérations de couverture. Ce processus comprend l'appariement de la totalité des instruments financiers dérivés à des flux de trésorerie prévus ou à un actif ou à un passif particulier. La Société documente aussi formellement et évalue, à l'origine de la couverture et sur une base continue, si les instruments de couverture sont très efficaces pour contrebalancer les variations de la juste valeur ou les flux de trésorerie des éléments couverts. Il existe trois stratégies de couverture permises.

Couvertures de juste valeur – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de la juste valeur à certains instruments financiers dérivés de taux d'intérêt et contrats de change à terme qui couvrent l'exposition au risque de variations de la juste valeur des actifs financiers et des passifs financiers comptabilisés. Dans une relation de couverture de juste valeur, les gains ou pertes découlant de l'évaluation à la juste valeur d'instruments financiers dérivés de couverture sont comptabilisés en résultat net, alors que les gains ou pertes découlant d'éléments couverts attribuables aux risques couverts sont comptabilisés à titre d'ajustement de la valeur comptable des éléments couverts et en résultat net.

Couvertures de flux de trésorerie – La Société applique généralement la comptabilité de couverture de flux de trésorerie aux contrats de change à terme et dérivés de taux d'intérêt conclus aux fins de couverture du risque de change sur les transactions prévues et des actifs et passifs comptabilisés. Dans une relation de couverture de flux de trésorerie, la tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque l'élément couvert influe sur le résultat net. Cependant, lorsqu'une opération prévue est ensuite constatée comme un actif non financier, les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés dans la valeur comptable initiale de l'actif connexe.

Couverture de placements nets dans des établissements à l'étranger – La Société désigne généralement certaines dettes à long terme comme couvertures de ses placements nets dans des établissements à l'étranger. La tranche des gains ou pertes sur l'élément de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est

comptabilisée dans les AERG, tandis que la tranche inefficace est comptabilisée en résultat net. Les montants comptabilisés dans les AERG sont reclassés en résultat net lorsque les gains ou pertes de change correspondants découlant de la conversion des établissements à l'étranger sont comptabilisés en résultat net.

La tranche des gains ou des pertes sur l'instrument de couverture qui est considéré comme une couverture efficace est comptabilisée comme ajustement du coût ou des revenus de l'élément couvert connexe. Les gains et les pertes sur les dérivés non désignés dans une relation de couverture et les gains et les pertes liés à la tranche inefficace de couvertures efficaces sont comptabilisés dans le coût des ventes, ou dans les revenus de financement ou les charges de financement pour la composante intérêt des dérivés ou lorsque les dérivés ont été conclus à des fins de gestion du taux d'intérêt.

L'application de la comptabilité de couverture cesse prospectivement s'il est établi que l'instrument de couverture n'est plus efficace à titre de couverture, si l'instrument de couverture est résilié ou vendu, ou à la vente ou à la résiliation anticipée de l'élément couvert.

Contrats de location

Pour déterminer si un accord est, ou contient, un contrat de location, il convient de se fonder sur la substance de l'accord et d'apprécier si l'accord confère un droit d'utiliser l'actif. Si la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété sont transférés du locateur au locataire, les transactions de location sont comptabilisées à titre de contrats de location-financement. Tous les autres contrats de location sont comptabilisés à titre de contrats de location simple.

Lorsque la Société est le locataire – Les contrats de location d'actifs classés à titre de contrats de location-financement sont présentés dans les états de la situation financière consolidés selon leur nature. La composante intérêt des paiements au titre de la location est comptabilisée pendant toute la durée du contrat selon la méthode du taux d'intérêt effectif et est incluse dans les charges de financement. Les paiements au titre des contrats de location simple sont comptabilisés en résultat sur une base linéaire pendant toute la durée du contrat de location.

Lorsque la Société est le locateur – Les actifs faisant l'objet de contrats de location-financement, en particulier des avions commerciaux, sont initialement comptabilisés à un montant égal à l'investissement net dans le contrat de location et sont inclus dans les créances liées aux contrats de location – avions. Les revenus d'intérêt sont comptabilisés sur la durée des contrats de location applicables selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs qui font l'objet de contrats de location simple, principalement des avions régionaux d'occasion et des avions d'affaires d'occasion, sont inclus dans les immobilisations corporelles. Les revenus locatifs tirés des contrats de location simple sont comptabilisés sur une base linéaire sur la durée du contrat de location et sont inclus dans les revenus.

Évaluation des stocks

Contrats à long terme – Les stocks de contrats à long terme comprennent les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent, de même que les marges estimatives connexes. Les avances et les facturations progressives reçues relatives au travail réalisé à l'égard des contrats à long terme sont déduites des stocks de contrats à long terme connexes. Les avances et les facturations progressives reçues en excédent des stocks de contrats à long terme connexes sont présentées à titre de passif.

Programmes aéronautiques et produits finis – Les travaux en cours des programmes aéronautiques, les matières premières, et les stocks de produits finis sont comptabilisés au coût ou à la valeur de réalisation nette, selon le moindre des deux montants. Le coût est généralement déterminé au moyen de la méthode du coût unitaire, sauf le coût des stocks de pièces de rechange qui est calculé selon la méthode de la moyenne mobile. Le coût des stocks de produits fabriqués comprend tous les coûts directement attribuables au processus de fabrication, comme les matériaux, la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les autres coûts engagés en vue d'amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent. La valeur de réalisation nette correspond au prix de vente estimatif dans le cours normal des affaires moins les coûts estimés pour l'achèvement et les frais de vente estimatifs, à l'exception des matières premières dont la valeur de réalisation nette est établie en fonction du coût de remplacement. La Société estime la valeur de réalisation nette en recourant à des évaluations externes et internes de la valeur des avions, y compris de l'information préparée à partir de données sur la vente d'avions semblables sur le marché secondaire.

Dépréciation de stocks – Les stocks sont dépréciés à leur valeur de réalisation nette lorsqu'on détermine que le coût des stocks ne sera pas recouvrable. Lorsque les circonstances qui justifiaient précédemment de déprécier les stocks en dessous du coût n'existent plus ou lorsqu'il y a des indications claires d'une augmentation de la valeur de réalisation nette en raison d'un changement de situation économique, le montant de la dépréciation fait l'objet d'une reprise.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

Les régimes d'avantages de retraite sont classés à titre de régimes à prestations définies ou de régimes à cotisations définies.

Régimes à prestations définies

Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite comptabilisé dans l'état de la situation financière consolidé correspond à la différence entre la valeur actuelle de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif du régime à la date de clôture. Lorsque la Société compte un excédent dans un régime à prestations définies, la valeur comptabilisée au titre des actifs des régimes est limitée au plafond de la valeur de l'actif, soit la valeur actuelle des avantages économiques disponibles sous forme de remboursement par le régime ou de diminution des cotisations futures au régime (le « test de plafonnement de la valeur de l'actif »). Un passif minimum est comptabilisé lorsqu'une exigence de financement minimal en vertu de la loi au titre des services passés dépasse les avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursement du régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime. Une obligation implicite est comptabilisée comme une obligation au titre des régimes à prestations définies lorsqu'il n'y a pas d'autre solution réaliste que de verser les prestations au personnel. Le passif ou l'actif au titre des avantages de retraite tient compte de tout plafonnement de la valeur de l'actif, de tout passif minimum et de toute obligation implicite.

Le coût des avantages de retraite et des autres avantages gagnés par les employés est établi pour chaque régime de manière actuarielle à l'aide de la méthode des unités de crédit projetées et de la meilleure estimation par la direction de la croissance des salaires, de l'âge de la retraite, de l'espérance de vie, de l'inflation, des taux d'actualisation et du coût des soins de santé. Les actifs des régimes comprennent les actifs qui sont détenus par un fonds d'avantages du personnel à long terme ou les contrats d'assurance admissibles. Ces actifs sont évalués à la juste valeur à la date de clôture, laquelle est fondée sur les prix médians du marché publiés dans le cas de titres cotés. Les taux d'actualisation sont déterminés à chaque date de clôture en fonction des rendements des marchés à la fin de la période de présentation de l'information pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée du passif au titre des avantages de retraite connexe.

Les gains et pertes de réévaluation (y compris l'incidence du change) à l'égard des actifs des régimes et de l'obligation au titre des prestations définies et l'incidence de tout plafonnement de l'actif et de tout passif minimum sont comptabilisés directement dans les AERG de la période au cours de laquelle ils se produisent, et ils ne sont jamais reclassés en résultat net. Les coûts (les crédits) des services passés sont comptabilisés directement en résultat net au cours de la période où ils surviennent.

La charge de désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite est incluse dans les revenus de financement ou les charges de financement. Les autres composantes du coût des avantages de retraite sont soit capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction, soit comptabilisées directement en résultat. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Régimes à cotisations définies

Les cotisations aux régimes à cotisations définies sont comptabilisées en résultat net à mesure qu'elles sont versées ou capitalisées dans les coûts de main-d'œuvre et incluses dans les stocks et dans certaines immobilisations corporelles et incorporelles au cours de leur construction. Le coût des avantages de retraite comptabilisé en résultat net est alloué aux coûts de main-d'œuvre, d'après la fonction de l'employé qui cumule les avantages.

Autres avantages à long terme – La méthode comptable est semblable à la méthode utilisée pour les régimes à prestations définies, sauf que tous les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement en résultat. Les autres avantages à long terme sont inclus dans les autres passifs.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût, moins l'amortissement cumulé et les pertes de valeur. Le coût d'un élément des immobilisations corporelles comprend son prix d'achat ou son coût de fabrication, ses coûts d'emprunt ainsi que tous les autres coûts engagés en vue d'amener l'actif à l'endroit et dans l'état où il se trouve. Si le coût de certaines composantes d'un élément des immobilisations corporelles est important par rapport au coût total de l'élément, le coût total est réparti entre les diverses composantes, qui sont par la suite amorties séparément sur la durée de vie utile de chaque composante. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé sur une base linéaire sur les durées de vie utile suivantes :

Bâtiments	De 5 à 75 ans
Matériel	De 2 à 15 ans
Autres	De 3 à 20 ans

Le mode d'amortissement et les durées de vie utile sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les variations sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements et les dépréciations sont comptabilisées dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration ou les charges de R et D d'après la fonction de l'actif sous-jacent, ou dans les éléments spéciaux. L'amortissement des actifs en construction commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé.

Si une pièce importante est remplacée ou si une inspection ou une remise à neuf majeure est réalisée, son coût est comptabilisé dans la valeur comptable de l'immobilisation corporelle si les critères de comptabilisation sont satisfaits, et la valeur comptable de la pièce remplacée ou de l'inspection ou de la remise à neuf précédente est décomptabilisée. Tous les autres coûts de réparation et d'entretien sont comptabilisés en résultat à mesure qu'ils sont engagés.

Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles générées en interne comprennent les coûts de développement (essentiellement les coûts de conception des prototypes d'avions et de leur mise à l'essai) et les logiciels d'application développés ou modifiés en interne. Ces coûts sont capitalisés lorsque certains critères de report sont remplis, comme l'établissement de la faisabilité technique. Les coûts des immobilisations incorporelles générées en interne comprennent le coût des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et les coûts d'emprunt, et excluent les coûts qui n'étaient pas nécessaires pour créer l'actif, comme les inefficacités constatées.

Le coût des immobilisations incorporelles acquises comprend le coût des activités de développement effectuées par les fournisseurs dont la Société contrôle l'extrant sous-jacent découlant de l'utilisation de la technologie, ainsi que le coût lié aux licences, aux brevets et aux marques de commerce acquis en externe.

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué de l'amortissement cumulé et des pertes de valeur et comprennent le goodwill, l'outillage des programmes aéronautiques ainsi que les autres immobilisations incorporelles, comme les licences, les brevets et les marques de commerce. Les autres immobilisations incorporelles sont incluses dans les autres actifs.

L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques commence à la date d'achèvement du premier avion du programme. L'amortissement des autres immobilisations incorporelles commence lorsque l'actif est prêt à être utilisé. La dotation aux amortissements est comptabilisée comme suit :

	Mode	Durée de vie utile estimée
Outillage des programmes aéronautiques	Unités de production	Nombre prévu d'avions qui seront produits ⁽¹⁾
Autres immobilisations incorporelles		
Licences, brevets et marques de commerce	Linéaire	De 3 à 20 ans
Autres	Linéaire	De 3 à 5 ans

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2016, le nombre restant d'unités permettant d'amortir entièrement l'outillage des programmes aéronautiques, outre l'outillage des programmes aéronautiques en développement, devrait être produit sur les 14 prochaines années.

Les modes d'amortissement et les durées de vie utile estimées sont examinés régulièrement, au moins une fois l'an, et les modifications sont comptabilisées prospectivement. La dotation aux amortissements est comptabilisée dans le coût des ventes, les charges de vente et d'administration et les charges de R et D d'après la fonction des actifs sous-jacents.

Outre le goodwill, la Société n'a pas d'immobilisations incorporelles à durée de vie indéfinie. Le goodwill représente l'excédent du prix d'achat sur la juste valeur des actifs nets identifiables acquis dans un achat d'entreprise. Après la comptabilisation initiale, le goodwill est évalué au coût, diminué de toute dépréciation cumulée.

Coûts d'emprunt

Les coûts d'emprunt sont les intérêts sur la dette à long terme et les autres coûts que la Société engage dans le cadre d'un emprunt de fonds. Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont capitalisés comme composante du coût de l'actif et sont déduits de la charge de financement à laquelle ils se rapportent. La Société suspend la capitalisation des coûts d'emprunt pendant de longues périodes où elle suspend le développement d'un actif qualifié. Tous les autres coûts d'emprunt sont passés en charges dans la période au cours de laquelle ils sont engagés.

Dépréciation d'immobilisations corporelles et incorporelles

La Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une immobilisation corporelle ou incorporelle peut s'être dépréciée. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif pris individuellement lorsque c'est possible.

Si l'actif ne génère pas d'entrées de trésorerie largement indépendantes des entrées de trésorerie d'autres actifs ou groupes d'actifs, l'actif fait l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La plupart des actifs non financiers de la Société font l'objet d'un test de dépréciation au niveau de l'UGT. La valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de la vente et sa valeur d'utilité.

- La juste valeur diminuée des coûts de la vente est le montant que peut obtenir la Société de la vente d'un actif lors d'une transaction dans des conditions de concurrence normale entre des parties bien informées et consentantes, diminué des coûts de sortie. S'il n'existe pas d'accord de vente irrévocable ou de marché actif pour l'actif, la juste valeur est évaluée au moyen de modèles d'évaluation appropriés selon la nature de l'actif ou de l'UGT, comme les modèles de la valeur actualisée des flux de trésorerie.
- La valeur d'utilité est calculée d'après les flux de trésorerie estimés nets et d'après des projections détaillées, généralement sur une période de cinq ans, les projections des années ultérieures étant extrapolées au moyen d'un taux de croissance hypothétique. Les flux de trésorerie estimés nets sont actualisés à leur valeur actuelle au moyen d'un taux d'actualisation avant impôts sur le résultat qui reflète l'appréciation courante du marché de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT.

Si la valeur recouvrable est inférieure à la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT connexe, l'actif connexe est déprécié à sa valeur recouvrable et une perte de valeur est comptabilisée en résultat net.

Dans le cas des immobilisations corporelles et incorporelles autres que le goodwill, la Société évalue à chaque date de clôture s'il existe une indication qu'une perte de valeur comptabilisée antérieurement puisse ne plus exister ou avoir diminué. Si une telle indication existe, la Société estime la valeur recouvrable de l'actif ou de l'UGT. Une perte de valeur comptabilisée au cours de périodes antérieures doit être reprise s'il y a eu un changement dans les estimations utilisées pour déterminer la valeur recouvrable de l'actif depuis la dernière comptabilisation d'une perte de valeur. Une reprise de perte de valeur reflète une augmentation du potentiel de service estimé d'un actif. La perte de valeur qui peut être reprise ne doit pas être supérieure à la valeur comptable de l'actif qui aurait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT, nette des amortissements, si aucune perte de valeur n'avait été comptabilisée pour l'actif ou l'UGT au cours d'exercices antérieurs. Cette reprise est comptabilisée au poste du résultat dans lequel la perte de valeur initiale a été comptabilisée.

Les immobilisations incorporelles qui ne sont pas encore prêtes à être utilisées et le goodwill font l'objet d'un test de dépréciation annuellement, ou plus souvent si des circonstances, comme une diminution importante des ventes, du résultat ou des flux de trésorerie prévus, indiquent qu'il est plus probable qu'improbable que l'actif ou l'UGT pourrait avoir subi une perte de valeur. Les pertes de valeur relatives au goodwill ne peuvent être reprises au cours de périodes ultérieures.

Provisions

Les provisions sont comptabilisées lorsque la Société a une obligation actuelle juridique ou implicite résultant d'événements passés, qu'il est probable qu'une sortie de ressources soit nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable. Ces passifs sont présentés à titre de provisions si leur échéance ou leur montant est incertain. Les provisions sont évaluées à leur valeur actuelle.

Garanties de produits – Une provision pour le coût des garanties est constituée dans le coût des ventes lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. La composante intérêt associée aux garanties de produits, le cas échéant, est comptabilisée à titre de charge de financement. Les coûts estimatifs sont fondés sur un certain nombre de facteurs, dont l'historique des réclamations et des coûts engagés en vertu des garanties, le type et la durée de la couverture des garanties, la nature des produits vendus et en service et la couverture de contre-garantie offerte par les fournisseurs de la Société. Les demandes de remboursement auprès de tiers sont comptabilisées s'il est quasiment certain que le remboursement sera effectué. Les garanties de produits s'échelonnent habituellement de un an à cinq ans, à l'exception des garanties portant sur la structure des avions et sur les bogies qui se prolongent jusqu'à 20 ans.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle – Les garanties de crédit et de valeur résiduelle liées à la vente d'avions sont comptabilisées au montant que la Société s'attend à payer en vertu de ces garanties lorsque les revenus tirés du produit connexe sont comptabilisés. Après la comptabilisation initiale, les variations de la valeur de ces garanties sont comptabilisées dans les autres charges (revenus), sauf les variations de valeur attribuables à la fluctuation des taux d'intérêt qui sont comptabilisées dans les revenus de financement ou les charges de financement.

Les garanties de crédit accordent un soutien sous forme de paiements limités contractuellement aux bénéficiaires de la garantie, afin de réduire les pertes découlant d'une défaillance de crédit. Une garantie de crédit est exercée si, au cours de la période de financement, un client manque à ses obligations.

Les garanties de valeur résiduelle procurent, sous forme de paiements limités contractuellement, aux bénéficiaires de la garantie une protection au cas où la valeur marchande de l'actif sous-jacent baisserait sous la valeur garantie. Dans la plupart des cas, ces garanties sont fournies dans le cadre d'un arrangement de financement.

Provisions pour restructuration – Les provisions pour restructuration ne sont comptabilisées que lorsque la Société a une obligation réelle ou implicite. La Société a une obligation implicite lorsqu'un plan formalisé et détaillé précise les activités ou la partie des activités visées, l'emplacement et le nombre d'employés touchés, l'estimation détaillée des coûts connexes et le calendrier approprié. En outre, les employés ou les groupements de travailleurs touchés doivent avoir été informés des principales modalités des plans.

Contrats déficitaires – Pour les contrats autres que les contrats à long terme conclus avec des clients, s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes seront supérieurs aux avantages économiques prévus au contrat, une provision pour contrat déficitaire est comptabilisée dans le coût des ventes, sauf la composante intérêt, qui est comptabilisée dans les charges de financement. Les coûts inévitables comprennent les dépassements de coûts anticipés ainsi que les coûts prévus associés aux pénalités pour livraison tardive et aux problèmes technologiques, et ne tiennent pas compte de la répartition de certains coûts indirects qui sont inclus dans le coût des stocks, comme l'amortissement. Les provisions pour contrats déficitaires sont évaluées au moindre du coût prévu pour satisfaire aux conditions du contrat et du coût prévu pour résilier le contrat.

Prestations de cessation d'emploi – Les prestations de cessation d'emploi sont en général versées lorsque l'emploi prend fin avant l'âge normal de départ à la retraite ou si un employé accepte de partir volontairement en échange de ces prestations. La Société comptabilise les prestations de cessation d'emploi lorsqu'elle s'est manifestement engagée, au moyen d'un plan formalisé et détaillé sans possibilité réelle de se rétracter, à mettre fin à l'emploi d'employés actuels.

Dépenses environnementales – Une provision pour dépenses environnementales est comptabilisée lorsque des réclamations à l'égard de l'environnement ou des mesures correctives sont probables et que les coûts peuvent être estimés de façon raisonnable. Les obligations légales liées à la mise hors service d'immobilisations et les dépenses environnementales relatives à des immobilisations qui en prolongent la durée de vie, augmentent la capacité ou améliorent la sécurité, ou qui atténuent ou préviennent une contamination environnementale qui ne s'est pas encore produite sont incluses dans les immobilisations corporelles et sont habituellement amorties sur la durée de vie utile résiduelle de l'actif sous-jacent. Les dépenses qui ont trait à une situation existante résultant d'activités antérieures, et qui ne serviront pas à dégager des revenus futurs, sont passées en charges et incluses dans le coût des ventes.

Litiges – Une provision pour litiges est comptabilisée en cas de poursuites, d'enquêtes gouvernementales ou d'une procédure lorsqu'il est probable qu'une sortie de ressources sera nécessaire pour éteindre l'obligation et que le coût peut être estimé de manière fiable.

Paiements fondés sur des actions

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en instruments de capitaux propres – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglées en instruments de capitaux propres sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution. La valeur de la rémunération liée aux UAR, aux UAD et aux UAI est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, les UAD et les UAI dont les droits devraient être acquis. La valeur de la rémunération liée aux régimes d'options d'achat d'actions est déterminée à l'aide d'un modèle d'établissement du prix des options de Black et Scholes. L'incidence de toute variation du nombre d'options, d'UAR, d'UAD et d'UAI pour lesquelles il est prévu que les droits y rattachés seront acquis est comptabilisée durant la période au cours de laquelle l'estimation est révisée. La charge de rémunération est comptabilisée sur une base linéaire sur la période d'acquisition des droits moyennant une augmentation correspondante du surplus d'apport. Toute contrepartie versée par les participants aux régimes à l'exercice d'options d'achat d'actions est portée au crédit du capital social.

Transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie – Les paiements fondés sur des actions et qui sont réglés en trésorerie sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution et leur passif correspondant est comptabilisé. Jusqu'à ce que le passif soit réglé, la juste valeur du passif est réévaluée chaque date de clôture et à la date de règlement, toute variation de la juste valeur étant comptabilisée en résultat net. Un nombre limité d'UAR, d'UAD et d'UAI constituent des transactions dont le paiement est fondé sur des actions et qui sont réglées en trésorerie et dont la valeur de la rémunération est déterminée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto, ajusté pour tenir compte des modalités et conditions en vertu desquelles les actions ont été attribuées, le cas échéant, et est fondée sur les UAR, UAD et UAI dont les droits devraient être acquis.

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés – Les contributions de la Société au régime d'achat d'actions à l'intention des employés sont évaluées au coût et comptabilisées de la même manière que les charges salariales connexes des employés. La charge de rémunération est comptabilisée à la date de la cotisation de l'employé.

3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

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

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

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

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

L'IFRS 9 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés. La Société ne croit pas que la comptabilité de couverture entraînera des écarts importants pour les secteurs aéronautiques. Dans le cas des

contrats à long terme conclus par le secteur Transport, la Société continue d'analyser l'application de la comptabilité de couverture en vertu de la nouvelle norme. L'analyse préliminaire de la Société n'a pas permis de déceler des écarts importants de comptabilisation ou d'évaluation dans le cadre du classement et de l'évaluation.

Comptabilisation des revenus

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Contrats de location

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

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

4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET DE JUGEMENTS

L'application des méthodes comptables de la Société exige que la direction utilise des estimations et des jugements qui peuvent avoir une incidence importante sur les revenus, les charges, le résultat global, les actifs et les passifs comptabilisés et les informations figurant dans les états financiers consolidés. Les estimations et les jugements sont importants lorsque :

- l'issue est très incertaine au moment où les estimations et les jugements sont faits; et
- des estimations ou des jugements différents ayant une incidence notable sur les états financiers consolidés pouvaient raisonnablement avoir été utilisés.

Les meilleures estimations de la direction à l'égard de l'avenir sont fondées sur les faits disponibles et les circonstances au moment où les estimations sont faites. Pour établir des estimations, la direction utilise l'expérience, la conjoncture économique et les tendances générales, ainsi que des hypothèses à l'égard de l'issue probable de ces événements. Les estimations et leurs hypothèses sous-jacentes sont périodiquement passées en revue, et l'incidence de toute modification est immédiatement comptabilisée. Les résultats réels différeront des estimations utilisées, et ces écarts pourraient être importants.

Le budget et le plan stratégique de la direction couvrent une période de cinq ans et représentent des informations fondamentales utilisées comme base pour de nombreuses estimations nécessaires pour préparer les informations financières. La direction prépare annuellement un budget et un plan stratégique couvrant une période de cinq ans, selon un processus en vertu duquel un budget détaillé de un an et un plan stratégique de quatre ans sont préparés par chaque secteur isolable, puis consolidés. Les flux de trésorerie et la rentabilité compris dans le budget et le plan stratégique sont fondés sur des contrats et des commandes existants et futurs, la conjoncture générale du marché, la structure actuelle des coûts, les variations prévues des coûts et les conventions collectives en vigueur. Le budget et le plan stratégique sont soumis à l'approbation de membres de divers échelons, y compris la haute direction et le conseil d'administration. La direction utilise le budget et le plan stratégique de même que des prévisions ou hypothèses additionnelles pour estimer les résultats prévus des périodes ultérieures. La direction assure ensuite un suivi du rendement en regard du budget et du plan stratégique à divers échelons au sein de la Société. Des écarts importants du rendement réel constituent un élément déclencheur qui amène à évaluer s'il faut réviser certaines des estimations utilisées pour préparer les informations financières.

Les éléments qui suivent font l'objet d'estimations et de jugements critiques de la part de la direction. Les analyses de sensibilité figurant ci-après devraient être utilisées avec prudence, car les variations sont hypothétiques et l'incidence des variations de chaque hypothèse clé pourrait ne pas être linéaire.

Contrats à long terme – Transport exerce la plupart de ses activités en vertu de contrats de fabrication et de service à long terme et les secteurs d'activité aéronautiques concluent des contrats de service d'entretien à long terme ainsi que des contrats de conception et de développement pour des tiers. Les revenus et les marges tirés des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus (y compris les véhicules sur rail, la révision des véhicules et les contrats de signalisation) et des contrats de services sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux. La nature à long terme de ces contrats nécessite l'utilisation d'estimations du total des coûts d'un contrat et des revenus à l'achèvement.

Les revenus estimatifs à l'achèvement sont ajustés en fonction des changements dans la portée des commandes, des options prévues pour des actifs supplémentaires, des réclamations, des primes de rendement, des clauses d'indexation des prix et d'autres modalités contractuelles prévoyant l'ajustement des prix. Lorsqu'il est probable que les revenus seront ajustés et que le montant peut être évalué de manière fiable, ces ajustements sont comptabilisés dans les revenus estimés à l'achèvement.

Les coûts d'un contrat comprennent les coûts des matériaux et de la main-d'œuvre directe, les coûts indirects de fabrication et d'autres coûts, comme ceux liés aux garanties et au transport. Les coûts estimatifs d'un contrat à l'achèvement comprennent les prévisions de coûts et d'utilisation des matériaux, y compris les clauses d'indexation, et des coûts et heures de la main-d'œuvre, de taux de change (y compris l'incidence des instruments de couverture) et de productivité de la main-d'œuvre. Ces coûts sont touchés par la nature et la complexité des travaux à exécuter, ainsi que par l'incidence des demandes de modification des commandes et des possibles retards de livraison. Les estimations des coûts sont principalement fondées sur les tendances historiques de la performance, les tendances économiques, les conventions collectives et les contrats signés avec des fournisseurs. La direction exerce son jugement pour déterminer la probabilité pour la Société d'engager des coûts additionnels par suite de retards ou de verser d'autres pénalités; ces coûts, s'ils sont probables, sont inclus dans les coûts estimatifs à l'achèvement.

Les revenus et marges comptabilisés peuvent faire l'objet de révisions au fil de l'avancement des contrats. La direction examine les coûts et les revenus estimatifs à l'achèvement de chaque contrat tous les trimestres et révisé les hypothèses d'indexation. En outre, un examen annuel détaillé est effectué pour chaque contrat dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Toute révision, dont l'incidence pourrait être importante, est comptabilisée au moyen d'un ajustement de rattrapage cumulatif au cours de la période où les estimations sont révisées.

Analyse de sensibilité

Une hausse de 1 % des coûts futurs estimatifs pour achever tous les contrats à long terme en cours aurait fait diminuer la marge brute de Transport d'environ 86 millions \$ pour l'exercice 2016.

Outillage des programmes aéronautiques – L'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques et le calcul des montants recouvrables utilisé aux fins du test de dépréciation reposent sur des estimations quant au nombre prévu d'avions qui seront livrés sur la durée de vie de chaque programme. Le nombre prévu d'avions est basé sur les prévisions de la direction quant au marché des avions et la part prévue de la Société de chaque marché. Ces estimations font l'objet d'un examen détaillé dans le cadre de la préparation du budget et de la planification stratégique. Aux fins du test de dépréciation, la direction exerce son jugement pour identifier les flux de trésorerie indépendants et les UGT par gamme d'avions. Parmi les autres estimations clés utilisées pour établir la valeur recouvrable, il y a notamment le taux d'actualisation applicable, les flux de trésorerie futurs prévus sur la durée de vie résiduelle de chaque programme, qui comprennent les coûts d'achèvement des activités de développement, le cas échéant, ainsi que les mises à niveau potentielles et les dérivés prévus sur la durée du programme. Le coût estimatif des mises à niveau potentielles et des dérivés repose sur l'expérience passée tirée de programmes précédents. Les flux de trésorerie futurs prévus comprennent également les flux de trésorerie découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente ainsi que les économies de coûts prévues grâce à la réalisation de synergies du point de vue d'un intervenant sur le marché. Les données utilisées dans le modèle des flux de trésorerie actualisés sont des données de Niveau 3 (qui ne sont pas fondées sur des données du marché observables).

Le taux d'actualisation est basé sur le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché, disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou basées sur un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique. Les valeurs recouvrables ont été établies au cours du quatrième trimestre de 2016 d'après un taux d'actualisation après impôts de 10 %.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur le budget et le plan stratégique. Après les cinq premières années, les prévisions à long terme préparées par la direction sont utilisées. Les flux de trésorerie futurs prévus sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre, des conditions générales du marché, des taux de change et des taux d'imposition applicables.

Comme il faut soumettre les programmes d'avions en développement à un test de dépréciation annuel, une évaluation a été effectuée à l'égard du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, et la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

Étant donné que le programme d'avions *C Series* a été mis en service récemment et qu'une charge de dépréciation importante a été comptabilisée en 2015, une nouvelle évaluation a été effectuée au cours de l'exercice, et la Société a conclu qu'il n'y avait pas de dépréciation.

À l'exercice 2015, la Société a comptabilisé une charge de dépréciation de 3070 millions \$ à l'égard de l'outillage du programme aéronautique d'avions *C Series*, une charge de dépréciation de 919 millions \$ à l'égard du solde des coûts de développement du programme d'avion *Learjet 85*, une charge de dépréciation de 243 millions \$ à l'égard du solde des coûts de développement du programme d'avion *CRJ1000* et une charge de dépréciation de 53 millions \$ à l'égard du solde des coûts de développement de la gamme *Learjet*. D'après l'évaluation annuelle de 2016, il n'y a aucune indication que des pertes de valeur comptabilisées antérieurement puissent ne plus exister ou avoir diminué. Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles, pour plus de détails.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

Une baisse de 10 % des rentrées de trésorerie nettes futures prévues pour le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* et le programme d'avions *C Series*, répartie également sur les périodes futures, n'aurait entraîné aucune dépréciation pour l'exercice 2016.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer les tests de dépréciation n'aurait entraîné aucune dépréciation pour l'exercice 2016 pour le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000* et le programme d'avions *C Series*.

Goodwill – La valeur recouvrable du secteur opérationnel Transport, le groupe d'UGT au niveau duquel le goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction, est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie à l'aide d'un modèle fondé sur les flux de trésorerie actualisés. Au cours du quatrième trimestre de 2016, la Société a effectué un test de dépréciation annuel du goodwill de Transport et n'a constaté aucune perte de valeur. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs.

Les flux de trésorerie futurs estimatifs étaient fondés sur le budget et le plan stratégique pour les cinq premières années, et un taux de croissance de 1 % a été appliqué pour établir une valeur finale au-delà de la période initiale de cinq ans. Le taux d'actualisation après impôts est aussi une estimation clé du modèle des flux de trésorerie actualisés et était fondé sur un coût moyen pondéré représentatif du capital. Le taux d'actualisation après impôts utilisé pour calculer la valeur recouvrable pour l'exercice 2016 était de 8,5 %. Une variation de 100 points de base du taux d'actualisation après impôts n'aurait pas entraîné de charge de dépréciation au cours de 2016.

Évaluation des actifs d'impôt différé – Pour établir la mesure dans laquelle des actifs d'impôt différé peuvent être comptabilisés, la direction estime le montant des bénéfices imposables futurs auxquels pourront être imputées les différences temporaires déductibles et les pertes fiscales non utilisées. Ces estimations sont réalisées dans le cadre de l'établissement du budget et du plan stratégique pour chaque administration fiscale sur une base non actualisée et sont examinées trimestriellement. La direction exerce son jugement pour déterminer dans quelle mesure il est probable que les avantages fiscaux futurs seront réalisés, compte tenu de facteurs comme le nombre d'années à inclure dans la période de prévision, l'historique des bénéfices imposables et la disponibilité de stratégies de planification fiscale prudentes. Voir la Note 12 – Impôts sur le résultat, pour plus de détails.

Impôts éventuels – Il existe des incertitudes à l'égard de l'interprétation des règlements fiscaux complexes, des modifications apportées à la législation fiscale ainsi que du montant et du calendrier du revenu imposable futur. Étant donné la grande diversité des relations d'affaires internationales et la nature à long terme et la complexité des ententes contractuelles existantes, les différences existant entre les résultats réels et les hypothèses posées ou toute modification apportée ultérieurement à ces hypothèses pourraient nécessiter des ajustements futurs de la charge ou du recouvrement d'impôts sur le résultat déjà comptabilisés. La Société constitue des provisions d'impôts pour les conséquences possibles des vérifications effectuées par les autorités fiscales de chaque pays où elle exerce ses activités. Le montant de ces provisions dépend de divers facteurs, dont l'expérience acquise lors des vérifications fiscales précédentes et les interprétations divergentes des règlements fiscaux par l'entité imposable et l'autorité fiscale pertinente. Ces différences en matière d'interprétation peuvent découler de divers facteurs en fonction des conditions en vigueur dans le domicile de chaque entité juridique.

Garanties de crédit et de valeur résiduelle – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques. Les montants à verser prévus en vertu des garanties peuvent dépendre de l'éventualité que des défaillances de crédit surviennent durant la période de financement d'origine. En cas de défaillance de crédit, la garantie de crédit peut être exercée. S'il n'y a pas de défaillance de crédit, la garantie de valeur résiduelle peut être

exercée. Dans les deux cas, les garanties ne peuvent être exercées que s'il y a une perte au moment de la vente de l'avion. Par conséquent, la valeur de la garantie est largement tributaire de la valeur future de l'avion sous-jacent, ainsi que de la probabilité que les garanties de crédit ou de valeur résiduelle puissent être exercées à l'échéance des arrangements de financement. Des courbes de valeur résiduelle d'avions, préparées par la direction d'après l'information provenant de rapports d'évaluation externes et ajustées pour refléter les facteurs particuliers du marché actuel des avions et d'un marché équilibré à moyen et à long terme, sont utilisées pour estimer la valeur future sous-jacente de l'avion. Le montant du passif est aussi considérablement tributaire de l'hypothèse actuelle du marché sur les taux d'intérêt, puisque les paiements en vertu de ces garanties devraient s'effectuer surtout de moyen à long terme. D'autres estimations clés pour calculer la valeur des garanties comprennent les probabilités de défaillance, fondées sur les cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, ou, si ce n'est pas le cas, sur les hypothèses internes quant au risque de crédit des clients. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

Analyse de sensibilité

Les analyses suivantes sont indépendantes l'une de l'autre, c'est-à-dire que toutes les autres estimations n'ont pas été changées.

En supposant une diminution de 10 % des courbes de valeur résiduelle de tous les avions commerciaux au 31 décembre 2016, le RAI d'Avions commerciaux pour 2016 aurait subi une incidence négative de 28 millions \$.

En supposant une augmentation de 10 % de la probabilité que les garanties de la valeur résiduelle soient exercées à l'échéance des arrangements de financement au 31 décembre 2016, le RAI d'Avions commerciaux pour 2016 aurait subi une incidence négative de 57 millions \$.

En supposant une baisse de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2016, le RAI d'Avions commerciaux pour 2016 aurait subi une incidence négative de 12 millions \$, alors qu'en supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt au 31 décembre 2016, le RAI d'Avions commerciaux pour 2016 aurait subi une incidence positive de 12 millions \$.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme – Le processus d'évaluation actuarielle utilisé pour évaluer les coûts, les actifs et les obligations au titre des régimes de retraite et autres avantages de retraite repose sur des hypothèses de taux d'actualisation, sur la croissance des salaires et des avantages antérieurs à la retraite, les taux d'inflation, les tendances du coût des soins de santé, ainsi que les facteurs démographiques tels que le taux de roulement du personnel, l'âge du départ à la retraite des employés et les taux de mortalité. Les incidences des changements dans les taux d'actualisation et, lorsqu'elles sont importantes, dans les événements importants et les autres circonstances, sont comptabilisées tous les trimestres.

Les taux d'actualisation sont utilisés pour déterminer la valeur actualisée des prestations futures prévues et représentent les taux du marché pour les placements à revenu fixe de sociétés de grande qualité conformes à la devise et à la durée estimée des passifs au titre des prestations de retraite. Comme le marché des obligations de sociétés de grande qualité au Canada, telles que définies par les IFRS, comprend relativement peu d'obligations à moyen et à long terme, le taux d'actualisation des régimes de retraite et des autres avantages de retraite de la Société au Canada est établi en élaborant une courbe de rendement selon trois fourchettes d'échéance. La première fourchette d'échéance de la courbe est fondée sur les taux du marché observés pour les obligations de société cotées AA avec des échéances inférieures à six ans. Dans le cas des fourchettes d'échéance à plus long terme, en raison du nombre plus restreint d'obligations de sociétés de grande qualité disponibles, la courbe est dérivée en utilisant des observations du marché et des données extrapolées. Les points des données extrapolées ont été créés en ajoutant un écart de rendement basé sur la durée aux rendements des obligations provinciales à long terme. Cet écart de rendement basé sur la durée est extrapolé entre un écart de base et un écart à long terme. L'écart de base est fondé sur les écarts observés entre les obligations de société cotées AA et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. L'écart à long terme est établi comme étant l'écart requis au point de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans de sorte que l'excédent de l'écart moyen des obligations de société cotées AA sur celui des obligations provinciales cotées AA soit égal à l'écart extrapolé établi en appliquant à l'écart de base le ratio des écarts observés entre les obligations de sociétés cotées A et les obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans au-delà de la fourchette d'échéance de 5 à 10 ans. Pour les échéances dont le terme est plus long que celui de l'échéance moyenne des obligations provinciales cotées AA en fonction d'une fourchette d'échéance de 11 à 30 ans, l'écart devrait rester constant à long terme.

Les taux prévus de croissance des salaires sont déterminés en tenant compte de la structure des salaires actuelle ainsi que de la croissance historique et anticipée des salaires, dans le contexte économique actuel.

Voir la Note 22 – Avantages de retraite, pour plus de détails à l'égard des hypothèses utilisées et de l'analyse de sensibilité aux modifications apportées aux hypothèses actuarielles cruciales.

Provision pour contrats déficitaires – Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée s'il est plus probable qu'improbable que les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations en vertu de contrats fermes, autres que des contrats à long terme liés à la conception, à l'ingénierie ou à la fabrication de produits spécifiquement conçus et des contrats de services dont les revenus sont comptabilisés selon la méthode de l'avancement des travaux, seront supérieurs aux avantages économiques attendus du contrat. Il faut faire preuve de jugement pour déterminer quels coûts sont considérés comme inévitables, et le calcul des coûts inévitables exige des estimations des coûts futurs prévus, y compris les réductions de coûts futurs prévues liées aux améliorations de la performance et aux initiatives de transformation. Les coûts inévitables excluent la répartition de certains coûts indirects qui sont inclus dans le coût des stocks, comme l'amortissement. Comme les premières unités en production d'un nouveau programme d'avions engagent des coûts plus élevés que ceux des unités produites ultérieurement, les estimations de coûts dépendent également des calendriers des livraisons prévues. Les estimations sont révisées tous les trimestres.

Composantes capitaux propres et passif dérivé de la Caisse – Les actions convertibles émises à la Caisse ne comportent aucune obligation pour la Société de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Il a fallu faire preuve de jugement pour conclure que l'investissement de la Caisse en actions convertibles dans BT Holdco est considéré comme un instrument hybride qui comporte une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco, plutôt qu'un instrument considéré dans son ensemble comme un passif. La Société présente les actions convertibles à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et la composante dérivée à titre de passif.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante, la juste valeur du passif dérivé a été établie en premier et le montant résiduel a été affecté à la composante capitaux propres. La composante passif est réévaluée tous les trimestres à l'aide de la meilleure estimation de la Société de la valeur actuelle du montant du règlement. La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques pour estimer la juste valeur de l'option de conversion incorporée aux actions convertibles de BT Holdco. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la différence de valeur entre : le cumul de la préférence en matière de liquidation des actions convertibles d'après le droit à un rendement minimum, et la juste valeur des actions ordinaires, en supposant leur conversion. Cette valeur dépend de l'atteinte par Transport des mesures incitatives liées à la performance convenues avec la Caisse, du moment d'exercice des droits de conversion et du taux de conversion applicable. Le modèle de simulation génère plusieurs scénarios de rendement du secteur Transport sur la durée prévue de l'option, en utilisant la meilleure estimation des résultats prévus de Transport sur la durée résiduelle de l'instrument et un écart-type dérivé des résultats historiques. La juste valeur des actions, en supposant leur conversion, est calculée en utilisant un multiple du RAI qui est basé sur les données du marché, pour établir la valeur de l'organisation. Le taux d'actualisation utilisé est aussi déterminé en utilisant les données du marché. La Société utilise des hypothèses internes pour déterminer la durée de l'instrument et le rendement futur du secteur Transport, dérivées du budget et du plan stratégique.

Voir la Note 34 – Juste valeur des instruments financiers, pour une analyse de sensibilité de la variabilité de la juste valeur de l'option de conversion par suite d'un changement raisonnablement probable de la performance future prévue de Transport.

Consolidation – De temps à autre, la Société participe à des entités structurées où les droits de vote ne sont pas le facteur dominant pour la détermination du contrôle. Dans ces situations, la direction peut recourir à divers processus d'estimation complexes comportant à la fois des facteurs qualitatifs et quantitatifs afin de déterminer si la Société est exposée, ou a droit, à des rendements variables significatifs. Les analyses quantitatives comprennent notamment l'estimation des flux de trésorerie et du rendement futurs de l'entité émettrice et l'analyse de la variabilité de ces flux de trésorerie. Les analyses qualitatives comportent des facteurs comme l'objectif et la conception de l'entité émettrice et si la Société agit à titre de mandataire ou de mandant. Il faut faire preuve de jugement pour évaluer les résultats de ces analyses ainsi que pour déterminer si la Société a la capacité d'utiliser le pouvoir qu'elle détient sur l'entité émettrice pour influencer sur son rendement, y compris l'évaluation de l'incidence des droits de vote potentiels, des ententes contractuelles et du contrôle de fait.

La Société fait également preuve de jugement pour déterminer si les droits détenus par la participation ne donnant pas le contrôle, comme les droits de la Caisse à l'égard de BT et les droits d'Investissement Québec à l'égard de la SCACS, sont des droits de protection plutôt que des droits fondamentaux. La Société réévalue la détermination initiale du contrôle si les faits ou les circonstances portent à croire qu'un ou plusieurs des éléments de contrôle ont fait l'objet de modifications.

5. INFORMATION SECTORIELLE

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

Avions d'affaires

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

Avions commerciaux

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

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

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

L'information sectorielle est préparée selon les méthodes comptables décrites à la Note 2 – Sommaire des principales méthodes comptables.

Les méthodes de comptabilisation des revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie sont conformes aux méthodes de la Société relatives aux contrats à long terme ou aux programmes aéronautiques, selon la nature des contrats, à l'exception des contrats intersectoriels liés à des activités de conception et d'ingénierie. Aérostructures et Services d'ingénierie ne comptabilise pas les revenus et les coûts liés à des activités de conception et d'ingénierie relatives à des contrats intersectoriels, à l'exception de ceux du programme d'avions *C Series*, dont les profits et les pertes sont comptabilisés selon la méthode de l'achèvement des travaux.

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

	2016					
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	7 567 \$	5 718 \$	2 617 \$	430 \$	7 \$	16 339 \$
Revenus intersectoriels	7	23	—	1 119	(1 149)	—
Total des revenus	7 574	5 741	2 617	1 549	(1 142)	16 339
RAI avant éléments spéciaux	560	369	(417)	124	(209)	427
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	164	(108)	486	(4)	(53)	485
RAI	396 \$	477 \$	(903) \$	128 \$	(156) \$	(58)
Charges de financement						819
Revenus de financement						(70)
RAI						(807)
Impôts sur le résultat						174
Résultat net						(981) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	103 \$	126 \$	28 \$	8 \$	22 \$	287 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	116 \$	721 \$	392 \$	20 \$	(48) \$	1 201 \$
Amortissement	97 \$	159 \$	64 \$	51 \$	— \$	371 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles ⁽⁴⁾	10 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	10 \$
						2015
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	8 275 \$	6 996 \$	2 394 \$	507 \$	— \$	18 172 \$
Revenus intersectoriels	6	—	1	1 290	(1 297)	—
Total des revenus	8 281	6 996	2 395	1 797	(1 297)	18 172
RAI avant éléments spéciaux	465	308	(170)	104	(153)	554
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	1 560	3 800	(1)	33	5 392
RAI	465 \$	(1 252) \$	(3 970) \$	105 \$	(186) \$	(4 838)
Charges de financement						418
Revenus de financement						(70)
RAI						(5 186)
Impôts sur le résultat						154
Résultat net						(5 340) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	150 \$	129 \$	63 \$	13 \$	— \$	355 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	155 \$	722 \$	963 \$	26 \$	(4) \$	1 862 \$
Amortissement	99 \$	184 \$	104 \$	50 \$	1 \$	438 \$
Dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽⁵⁾	— \$	983 \$	3 310 \$	— \$	(3) \$	4 290 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles ⁽⁴⁾	— \$	10 \$	— \$	— \$	— \$	10 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽²⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 6 – Recherche et développement, pour plus de détails.

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

⁽⁴⁾ Voir la Note 20 – Immobilisations corporelles, pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles, pour plus de détails.

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

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Actifs			
Total des actifs	22 826 \$	22 903 \$	27 614 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384	2 720	2 489
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	41	56	64
Impôts sur le résultat différés	705	761	875
Actifs sectoriels	18 696	19 366	24 186
Passifs			
Total des passifs	26 315	26 957	27 559
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	141	154	124
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	222	224	248
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	8 769	8 979	7 683
Passifs sectoriels	17 183 \$	17 600 \$	19 504 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	(33) \$	354 \$	226 \$
Avions d'affaires	1 448 \$	395 \$	440 \$
Avions commerciaux	434 \$	467 \$	3 693 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	142 \$	434 \$	204 \$
Siège social et élimination	(478) \$	116 \$	119 \$

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

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

Les revenus et les immobilisations corporelles et incorporelles de la Société, attribués aux pays, se présentent comme suit :

	Revenus pour les exercices ⁽¹⁾		Immobilisations corporelles et incorporelles aux ⁽²⁾		
	2016	2015	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Amérique du Nord					
États-Unis	4 782 \$	5 599 \$	262 \$	300 \$	1 198 \$
Canada	1 342	1 312	5 977	4 009	5 839
Mexique	114	108	37	36	84
	6 238	7 019	6 276	4 345	7 121
Europe					
Allemagne	1 613	1 901	938	983	1 092
Royaume-Uni	1 340	1 354	773	1 667	1 801
France	1 219	1 118	31	36	43
Suisse	522	384	358	368	368
Autres	2 694	2 487	635	645	670
	7 388	7 244	2 735	3 699	3 974
Asie-Pacifique					
Chine	442	709	4	6	7
Australie	516	605	23	24	28
Inde	154	259	22	21	24
Autres	547	815	3	4	4
	1 659	2 388	52	55	63
Autres					
Russie	255	268	2	1	1
Autres	799	1 253	25	28	39
	1 054	1 521	27	29	40
	16 339 \$	18 172 \$	9 090 \$	8 128 \$	11 198 \$

⁽¹⁾ Attribués aux pays d'après l'emplacement du client.

⁽²⁾ Les immobilisations corporelles et incorporelles, sauf le goodwill, sont attribuées aux pays d'après l'emplacement des actifs. Le goodwill est attribué aux pays d'après la répartition par la Société du prix d'achat connexe.

6. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	2016	2015
Coûts de R et D	1 486 \$	1 794 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(1 345)	(1 624)
	141	170
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	146	185
	287 \$	355 \$

7. AUTRES REVENUS

Les autres revenus se présentaient comme suit pour les exercices :

	2016	2015
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾⁽²⁾	29 \$	(4) \$
Gains sur cessions des immobilisations corporelles et incorporelles	(19)	(3)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽¹⁾	(6)	20
Autres	(8)	(13)
	(4) \$	— \$

⁽¹⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

⁽²⁾ 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.

8. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux se présentaient comme suit pour les exercices :

	2016	2015
Provision pour contrats déficitaires – Programme d'avions <i>C Series</i> ⁽¹⁾	492 \$	— \$
Charges de restructuration ⁽²⁾	215	9
Obligation au titre des avantages de retraite ⁽³⁾	(139)	—
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁴⁾	86	22
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁵⁾	(59)	1 163
Litige fiscal ⁽⁶⁾	40	50
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport ⁽⁷⁾	(38)	—
Coûts de transaction ⁽⁸⁾	8	—
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avions <i>C Series</i> ⁽⁹⁾	—	3 235
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁰⁾	—	353
Charge de dépréciation – Programme d'avion <i>CRJ1000</i> ⁽¹¹⁾	—	243
Radiation des concessions de vente payées d'avance et des frais différés des contrats ⁽¹²⁾	—	194
Résiliation des ententes de distribution et de représentation commerciale ⁽¹³⁾	—	133
Charge de dépréciation – Gamme d'avions <i>Learjet</i> ⁽¹⁴⁾	—	53
Incidences fiscales des éléments spéciaux ⁽¹⁵⁾	(20)	106
	585 \$	5 561 \$
Présentés dans		
Éléments spéciaux dans le RAI	485 \$	5 392 \$
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁴⁾	86	22
Charges de financement – Charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽⁶⁾	26	—
Charges de financement – Coûts de transaction ⁽⁸⁾	8	—
Charges de financement – Perte sur instruments financiers ⁽¹⁰⁾	—	41
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux	(20)	106
	585 \$	5 561 \$

1. Représente la provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016.
2. Pour l'exercice 2016, représente des indemnités de départ de 227 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 22 millions \$, et une charge de dépréciation des immobilisations corporelles de 10 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées en février et en octobre 2016. Pour l'exercice 2015, représente des charges de restructuration de 13 millions \$ ayant trait à une réduction des effectifs d'environ 1000 postes annoncée en janvier 2015, par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85*, et une reprise des provisions pour restructuration de 4 millions \$ constituées à l'exercice précédent.
3. La Société avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que la Société ne prévoyait pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à sa pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 139 millions \$ a été reprise.
4. Pour l'exercice 2016, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 650 millions \$ et 750 millions \$ échéant en 2018. Pour l'exercice 2015, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$ échéant en 2016.
5. Pour l'exercice 2015, représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 919 millions \$ ainsi que des dépréciations des stocks, des dépréciations des autres actifs, des immobilisations corporelles et d'autres immobilisations incorporelles, d'autres provisions et d'autres passifs financiers de 244 millions \$, par suite de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché. Voir la Note 17 – Stocks, la Note 21 – Immobilisations incorporelles et la Note 24 – Provisions. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 59 millions \$ pour l'exercice 2016. La diminution des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et 2015.
6. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.

7. Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille afin de faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.
8. Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.
9. Pour l'exercice 2015, représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 3070 millions \$, et des dépréciations des stocks et d'autres provisions de 165 millions \$, par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente d'octobre 2015. Voir la Note 17 – Stocks, la Note 21 – Immobilisations incorporelles et la Note 24 – Provisions.
10. Pour l'exercice 2015, a trait à une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle par suite de modifications apportées aux hypothèses formulées sur les courbes de valeur résiduelle des avions régionaux en raison des conditions difficiles du marché des avions d'occasion régionaux et d'une plus grande probabilité que le bénéficiaire de la garantie se prévaudra de la garantie de valeur résiduelle, compte tenu de l'expérience récente en matière de garanties de valeur résiduelle et d'une perte sur certains instruments financiers en raison de modifications apportées à la juste valeur estimative.
11. Pour l'exercice 2015, représente une charge de dépréciation de 243 millions \$ sur la partie résiduelle des coûts de développement du programme d'avion *CRJ1000*. La dépréciation était attribuable à l'absence de nouvelles commandes et à la faiblesse prolongée du carnet de commandes fermes pour l'avion *CRJ1000*, découlant principalement des clauses de portée des conventions collectives des pilotes aux États-Unis, qui limitent l'utilisation, le nombre de sièges et le nombre d'avions régionaux volant pour le compte de transporteurs à réseaux. Comme nous n'anticipons pas à court terme d'assouplissement des clauses de portée aux États-Unis, nous ne serons pas en mesure, pour l'instant, de vendre l'avion *CRJ1000* sur le marché des États-Unis. Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles.
12. Pour l'exercice 2015, découlant principalement de la restructuration d'ententes commerciales liées à la vente d'avions.
13. Pour l'exercice 2015, représente les frais engagés à la résiliation des ententes de distribution et de représentation commerciale intervenues avec des tiers afin d'accroître le nombre de canaux de vente directe sur le marché.
14. Pour l'exercice 2015, représente une charge de dépréciation de 53 millions \$ sur la partie résiduelle de l'outillage du programme aéronautique de la gamme *Learjet* découlant de la faiblesse prolongée du marché dans la catégorie des avions d'affaires légers. Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles.
15. Représentent la dépréciation nette des actifs d'impôt différé, découlant principalement de la réorganisation et du regroupement de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu d'une participation minoritaire dans Transport pour l'exercice 2015.

Restructuration

Tandis que la Société poursuit la mise en œuvre de son plan de transformation, en février 2016, elle a décidé d'optimiser ses effectifs en combinant des réductions d'effectifs et une embauche stratégique. L'objectif était de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître sa compétitivité. La Société prévoyait réduire ses effectifs d'un nombre estimatif de 7000 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017. Les réductions d'effectifs planifiées visaient environ 2000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits, ces dernières réductions n'étant pas affectées à un secteur isolable. Ces réductions ont eu lieu en grande partie en 2016 comme prévu.

En octobre 2016, la Société a annoncé de nouvelles mesures de restructuration. La Société procédera donc à la rationalisation de ses fonctions administratives et d'autres fonctions non liées à la production à l'échelle de l'entreprise. Environ 7500 postes seront touchés par les mesures d'optimisation des effectifs et de spécialisation des sites qui seront mises en œuvre par la Société jusqu'en 2018. L'incidence de ces mesures de restructuration sur l'ensemble des emplois sera contrebalancée en partie par une embauche stratégique pour soutenir l'accélération des principaux programmes en croissance, y compris le programme d'avions *C Series* et le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, d'importants contrats ferroviaires obtenus ainsi que la stratégie de croissance dans le marché des activités après-vente.

Au cours des activités de restructuration de 2016, la Société a comptabilisé, dans les éléments spéciaux, des charges de restructuration de 215 millions \$, composées principalement d'indemnités de départ. En 2017, la Société prévoit comptabiliser, dans les éléments spéciaux, des charges de restructuration de 250 millions \$ à 300 millions \$ à mesure qu'elles seront engagées.

9. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	2016	2015
Charges de financement		
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	86 \$	22 \$
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽²⁾⁽³⁾	80	82
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	66	72
Désactualisation d'autres passifs financiers	59	28
Litige fiscal ⁽⁴⁾	26	—
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	24	20
Désactualisation des provisions	13	7
Coûts de transaction ⁽⁵⁾	8	—
Autres	82	30
	444	261
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	375	157
	819 \$⁽⁶⁾	418 \$ ⁽⁶⁾
Revenus de financement		
Variation des taux d'actualisation des provisions	(17) \$	(7) \$
Autres	(21)	(20)
	(38)	(27)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(13)	(7)
Revenu tiré des placements dans des titres	(11)	(15)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(8)	(21)
	(32)	(43)
	(70) \$⁽⁷⁾	(70) \$ ⁽⁷⁾

⁽¹⁾ Pour l'exercice 2016, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 650 millions \$ et 750 millions \$ échéant en 2018, qui a été comptabilisée comme un élément spécial (un montant de 22 millions \$ représente la perte liée au rachat des billets de premier rang de 750 millions \$ échéant en 2016 qui a été comptabilisée comme un élément spécial pour l'exercice 2015).

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

⁽³⁾ Comprend des éléments spéciaux de 41 millions \$ pour l'exercice 2015. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽⁴⁾ Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽⁵⁾ Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

⁽⁶⁾ Dont un montant de 446 millions \$ représente la charge d'intérêt calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme autres que DFT pour l'exercice 2016 (192 millions \$ pour l'exercice 2015).

⁽⁷⁾ Dont un montant de 23 millions \$ représente les revenus d'intérêt calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme Prêts et créances pour l'exercice 2016 (14 millions \$ pour l'exercice 2015).

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 122 millions \$ pour l'exercice 2016, selon un taux moyen de capitalisation de 5,48 % (305 millions \$, selon un taux moyen de capitalisation de 5,31 % pour l'exercice 2015). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

10. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

L'état de la situation financière résumé de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant le contrôle importante, était comme suit au :

	31 décembre 2016
	BT Holdco
Actifs courants	3 885 \$
Actifs non courants	3 824
Total des actifs	7 709 \$
Passifs courants	5 413 \$
Passifs non courants	1 440
Total des passifs	6 853 \$
Actifs nets	856 \$

Les principales informations sur le résultat et les flux de trésorerie de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant pas le contrôle importante, étaient les suivantes pour l'exercice :

	2016
	BT Holdco
Revenus	7 574 \$
Résultat net	9 \$
Résultat global	(392) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	666 \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(80) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(322) \$

La variation du cumul des participations ne donnant pas le contrôle de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant pas le contrôle importante, se présentait comme suit :

	BT Holdco
Solde au 31 décembre 2015	— \$
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	1 281
Droit à un rendement minimum	146
AERG	(80)
Dividendes	(73)
Solde au 31 décembre 2016	1 274 \$

Investissement de la Caisse dans BT Holdco

Le 11 février 2016, Bombardier a conclu la vente, à la Caisse, d'une participation dans la société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, nommément Bombardier Transportation (Investment) UK Limited (BT Holdco), en contrepartie d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. En vertu des modalités de cet investissement, Bombardier Inc. a vendu des actions avec droit de vote à la Caisse, lesquelles seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

Par suite de l'achèvement de la restructuration déjà annoncée, BT Holdco détient essentiellement tous les actifs et passifs du secteur d'activité Transport de Bombardier, dont le siège social opérationnel mondial demeure en Allemagne, et ses résultats financiers continuent d'être présentés dans les résultats consolidés de Bombardier.

Dispositions principales de l'investissement

La Caisse a droit à une part proportionnelle (après conversion, soit initialement à 30 % des actions ordinaires de BT Holdco) de tout dividende déclaré.

Les dividendes sont payables en espèces ou, sous certaines conditions, en actions convertibles supplémentaires au gré de BT Holdco (toute pareille émission d'actions ayant pour effet d'augmenter la participation de la Caisse).

Mesures incitatives liées à la performance

Les modalités de la transaction prévoient de solides mesures incitatives liées à la performance de Transport. Pour chacune des cinq premières années suivant la conclusion de l'entente, la participation (à la conversion) et le rendement de la Caisse pourraient être ajustés annuellement à la hausse ou à la baisse, selon l'atteinte de cibles de performance convenues conjointement et établies dans le plan d'affaires de Transport.

Si Transport surpasse la cible fixée dans son plan d'affaires, le pourcentage de la participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, sera réduit de 2,5 % annuellement, jusqu'à concurrence d'un seuil minimum de 25 %. Dans ces circonstances, le rendement minimum des actions convertibles sera également réduit, passant de 9,5 % à un seuil de 7,5 %.

À l'inverse, si Transport n'atteint pas la cible prévue dans son plan d'affaires, le pourcentage de participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, augmentera de 2,5 % par année, jusqu'à concurrence de 42,5 % sur une période de cinq ans. Dans un tel cas, le rendement minimum des actions convertibles augmentera aussi, passant de 9,5 % jusqu'à concurrence de 12 %.

Au 31 décembre 2016, le pourcentage de participation de la Caisse, à la conversion de ses actions, serait de 30 %, Transport ayant atteint sa cible de performance pour l'exercice 2016. Par conséquent, le rendement minimum de la Caisse sera de 9,5 % pour 2017.

Droits des actionnaires et sortie

Aux termes de l'investissement, la Caisse bénéficie de droits de protection d'une participation minoritaire standard, y compris : des droits de préemption, un droit de première offre et des droits d'entraînement, et Bombardier bénéficie d'un droit de première offre et des droits de suite habituels, sous réserve dans chaque cas de certaines conditions.

Bombardier a la possibilité de racheter l'investissement de la Caisse selon certaines conditions en tout temps à compter du troisième anniversaire de la clôture de l'investissement, à un prix équivalant au plus élevé des deux montants suivants : la juste valeur marchande (après conversion) ou un rendement annuel composé minimum de 15 % pour la Caisse.

En tout temps, à compter du 11 février 2021, à condition que Bombardier n'ait pas exercé son droit de rachat de l'investissement de la Caisse auparavant, la Caisse aura le droit d'exiger que BT Holdco réalise un premier appel public à l'épargne (PAPE) visant le placement secondaire ou la vente de la totalité de ses actions.

Dans l'éventualité d'un PAPE, le ratio de conversion des actions de la Caisse sera ajusté de façon à ce que, immédiatement avant le PAPE, la Caisse reçoive des actions d'une valeur égale au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance. Les actions détenues par la Caisse seraient vendues avant celles de Bombardier dans le cadre du PAPE visant le placement secondaire.

Dans l'éventualité de la vente de la totalité des actions de BT Holdco, la Caisse aura le droit de recevoir un montant égal au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite de la vente à une tierce partie, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance.

Dans l'éventualité d'un changement de contrôle chez Bombardier Inc. ou, dans certaines circonstances, chez BT Holdco, la Caisse aura le droit d'exiger un PAPE ou la vente de la totalité des actions de BT Holdco, et de recevoir le plus élevé des deux montants suivants : i) la valeur des actions ordinaires détenues par la Caisse, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE ou de la vente à une tierce partie, tel que mentionné ci-dessus, ou ii) un rendement annuel composé minimum de 15 % sur une période de trois ans (ou, en tout temps après trois ans, un rendement annuel composé de 15 %).

Autres détails de la transaction

Les parties ont convenu d'une situation de trésorerie consolidée de Bombardier à la fin de chaque trimestre d'au moins 1,25 milliard \$. Cette modalité avait été respectée au 31 décembre 2016. Dans l'éventualité où la situation de trésorerie de Bombardier chuterait sous ce seuil, le conseil d'administration de Bombardier créera un Comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse. Ce

Comité serait chargé d'élaborer un plan d'action pour améliorer les liquidités. Le plan, une fois convenu avec la Caisse, serait mis en œuvre sous la supervision du Comité.

Bons de souscription

L'investissement prévoyait l'émission par Bombardier à la Caisse de bons de souscription conférant le droit d'acheter un nombre total de 105 851 872 actions classe B (droits de vote limités) du capital-actions de Bombardier Inc. (actions classe B à droits de vote limités). Les bons de souscription peuvent être exercés jusqu'au 11 février 2023, à un prix d'exercice par action classe B à droits de vote limités égal à 1,66 \$, soit l'équivalent en dollars US de 2,21 \$ CAN en date de la signature de l'accord de souscription.

Les bons de souscription sont assortis des dispositions habituelles du marché en matière de rajustement, dont celles qui s'appliquent en cas de changements touchant l'entreprise, de fractionnements des actions, de dividendes autres qu'en espèces, de distributions de droits, d'options ou de bons de souscription à la totalité ou à la quasi-totalité des actionnaires ou de consolidations.

Juste valeur des bons de souscription

La juste valeur des bons de souscription au 11 février 2016 était de 0,10 \$ par bon de souscription, soit un montant total de 11 millions \$. La juste valeur de chaque bon de souscription a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'émission, et les hypothèses suivantes au 11 février 2016 :

Taux d'intérêt sans risque	0,79 %
Durée de vie prévue	7 ans
Volatilité prévue du cours des actions	42,96 %
Rendement prévu des dividendes	0,00 %

Composantes capitaux propres et passif dérivé de la Caisse

Aux termes des actions convertibles émises à la Caisse, Bombardier n'est pas tenue de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Les actions convertibles sont considérées comme un instrument hybride qui comporte une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco. La Société présente les actions convertibles dans les états de la situation financière à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et de passif dérivé.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante. La juste valeur du passif dérivé est établie en premier lieu, suivant un modèle d'évaluation interne basé sur des simulations stochastiques. La composante capitaux propres a été déterminée en déduisant la juste valeur de la composante passif dérivé de la juste valeur à la date d'émission de l'ensemble de l'instrument hybride. Le passif dérivé est ultérieurement évalué à la valeur du marché, et toute réévaluation de la juste valeur est comptabilisée à titre de charges ou de revenus de financement.

Investissement du gouvernement du Québec dans le programme d'avions C Series

Le 30 juin 2016, Bombardier a obtenu un investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec), en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée, la Société en commandite Avions C Series (SCACS), à laquelle nous avons transféré les actifs, passifs et obligations du programme d'avions C Series. La SCACS est détenue à 50,5 % par Bombardier Inc. et, à titre de filiale de Bombardier Inc., poursuivra les activités liées à notre programme d'avions C Series. La SCACS continue d'être incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers.

Le 30 juin 2016 et le 1^{er} septembre 2016, Bombardier a reçu l'investissement en deux versements de 500 millions \$ chacun. Le produit de l'investissement est entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions C Series. Selon les modalités de l'entente de société en commandite, la Société s'est engagée à investir des capitaux supplémentaires dans la SCACS, jusqu'à concurrence de 1,0 milliard \$, dans le cas où la SCACS ne disposerait pas de liquidités suffisantes. Les apports en capital supplémentaires de la Société augmenteraient sa participation dans la SCACS.

L'investissement prévoit un engagement de continuité aux termes duquel nous devons conserver dans la province de Québec, pendant une période de 20 ans, le siège social stratégique, financier et opérationnel, les activités de fabrication et d'ingénierie, ainsi que les politiques, pratiques et plans d'investissement en matière de recherche et développement de la SCACS, dans chaque cas, en ce qui concerne la conception, la fabrication et la commercialisation des avions CS100 et CS300 ainsi que le service après-vente pour ces avions, et nous devons exploiter les installations situées à Mirabel, au Canada, à cette fin.

Au 31 décembre 2016, l'actif de la SCACS totalisait 3933 millions \$, dont un montant de 2535 millions \$ se rapportait à l'outillage des programmes aéronautiques (3322 millions \$ au 30 juin 2016, dont un montant de 2425 millions \$ se rapportait à l'outillage des programmes aéronautiques). La SCACS n'a aucune dette à long terme.

Sous réserve de certaines conditions, la Société a le droit de racheter la participation d'Investissement Québec dans la SCACS à la juste valeur marchande.

Bons de souscription

Également le 30 juin 2016 et le 1^{er} septembre 2016, Bombardier a émis, au nom d'Investissement Québec, des bons de souscription pouvant être exercés en vue d'acquérir un nombre total de 100 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc., pouvant être exercés pendant cinq ans à un prix d'exercice par action de 1,72 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,21 dollars canadiens selon le taux de change en vigueur à la date de signature de l'accord de souscription.

Les bons de souscription sont assortis des dispositions habituelles du marché en matière de rajustement, dont celles qui s'appliquent en cas de changements touchant l'entreprise, de fractionnements des actions, de fractionnements inversés des actions, de dividendes autres qu'en espèces ou de distributions de droits, d'options ou de bons de souscription à la totalité ou à la quasi-totalité des actionnaires.

Juste valeur des bons de souscription

La juste valeur des bons de souscription au 30 juin 2016 était de 0,58 \$ par bon de souscription, et de 0,66 \$ par bon de souscription au 1^{er} septembre 2016, soit un montant total de 62 millions \$. La juste valeur de chaque bon de souscription a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'émission, et les hypothèses suivantes au 30 juin 2016 et au 1^{er} septembre 2016 :

	1 ^{er} septembre 2016	30 juin 2016
Taux d'intérêt sans risque	0,64 %	0,57 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	48,84 %	49,41 %
Rendement prévu des dividendes	0,00 %	0,00 %

11. COÛTS DES AVANTAGES DU PERSONNEL

Les coûts des avantages du personnel⁽¹⁾ se présentaient comme suit pour les exercices :

	Notes	2016	2015
Salaires et autres avantages du personnel		4 887 \$	5 411 \$
Avantages de retraite ⁽²⁾	22	255	478
Charge à base d'actions	29	22	14
Restructuration, indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire	7, 8	221	25
		5 385 \$	5 928 \$

⁽¹⁾ Les coûts des avantages du personnel incluent les coûts capitalisés comme partie du coût des stocks et autres actifs produits par l'entité.

⁽²⁾ Comprennent les régimes à prestations définies et à cotisations définies.

12. IMPÔTS SUR LE RÉSULTAT

Analyse de la charge d'impôts sur le résultat

La charge d'impôts sur le résultat se détaillait comme suit pour les exercices :

	2016	2015
Impôts exigibles	143 \$	91 \$
Impôts sur le résultat différés	31	63
	174 \$	154 \$

Le rapprochement des impôts sur le résultat, calculés aux taux prévus par la loi au Canada, et de la charge d'impôts sur le résultat s'établissait comme suit pour les exercices :

	2016	2015
RAI	(807) \$	(5 186) \$
Taux d'imposition prévu par la loi au Canada	26,8 %	26,8 %
Recouvrement d'impôts sur le résultat au taux prévu par la loi	(216)	(1 390)
Augmentation (diminution) imputable aux éléments suivants		
Economies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	383	1 618
Moins-value des actifs d'impôt différé	72	311
Écart des taux d'imposition des filiales à l'étranger et autres entités émettrices	(1)	(130)
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(65)	(284)
Différences permanentes	(6)	(49)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	3	(9)
Autres	4	87
Charge d'impôts sur le résultat	174	154 ⁽¹⁾
Taux d'imposition effectif	(21,6) %	(3,0) %

⁽¹⁾ Une charge d'impôts sur le résultat de 106 millions \$ a été comptabilisée pour l'exercice 2015 relativement à l'élément spécial découlant de la réorganisation et du regroupement de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu d'une participation minoritaire dans Transport.

Pour la Société, le taux d'imposition applicable prévu par la loi au Canada correspond au taux combiné fédéral et provincial applicable dans les territoires dans lesquels la Société exerce ses activités.

La charge d'impôts sur le résultat différés se détaillait comme suit pour les exercices :

	2016	2015
Économies fiscales non comptabilisées découlant de pertes fiscales et de différences temporaires	383 \$	1 618 \$
Établissement et reprise de différences temporaires	(362)	(1 573)
Moins-value des actifs d'impôt différé	72	311
Comptabilisation de pertes fiscales ou de différences temporaires non comptabilisées antérieurement	(65)	(284)
Incidence des variations du taux d'imposition pratiquement en vigueur	3	(9)
	31 \$	63 \$

Impôts sur le résultat différés

Les principales composantes de l'actif et du passif d'impôt différé de la Société se présentaient comme suit aux :

	31 décembre 2016		31 décembre 2015		1 ^{er} janvier 2015	
	Actif	Passif	Actif	Passif	Actif	Passif
Reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles	1 891 \$	— \$	1 928 \$	— \$	1 919 \$	— \$
Avantages de retraite	588	—	459	—	609	—
Avances et facturations progressives en excédent des stocks des contrats à long terme et des avances sur programmes aéronautiques	628	—	817	—	1 007	—
Stocks	790	—	469	—	120	—
Provisions	809	—	596	—	428	—
Autres actifs financiers et autres actifs	(49)	—	(95)	—	(161)	—
Immobilisations corporelles	11	—	(30)	—	(55)	—
Autres passifs financiers et autres passifs	135	—	253	—	231	—
Immobilisations incorporelles	(136)	—	(48)	—	(436)	—
Autres	99	—	173	—	175	—
	4 766	—	4 522	—	3 837	—
Actifs d'impôt différé non comptabilisés	(4 061)	—	(3 761)	—	(2 962)	—
	705 \$	— \$	761 \$	— \$	875 \$	— \$

Les variations de l'actif d'impôt différé net se détaillaient comme suit pour les exercices :

	2016	2015
Solde au début de l'exercice, montant net	761 \$	875 \$
En résultat net	(31)	(63)
En AERG		
Avantages de retraite	73	(11)
Couvertures de flux de trésorerie	(82)	(6)
Autres ⁽¹⁾	(16)	(34)
Solde à la fin de l'exercice, montant net	705 \$	761 \$

⁽¹⁾ Comprend surtout les incidences du taux de change.

Les pertes opérationnelles nettes reportées prospectivement et les différences temporaires déductibles à l'égard desquelles des actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés s'établissaient à 13 939 millions \$ au 31 décembre 2016, dont une tranche de 1401 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG (12 548 millions \$ au 31 décembre 2015, dont une tranche de 1170 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG et 9688 millions \$ au 1^{er} janvier 2015, dont une tranche de 1718 millions \$ a trait aux avantages de retraite qui seront repris par le biais des AERG). De ces montants, une tranche d'environ 10 560 millions \$ n'avait pas de date d'échéance au 31 décembre 2016 (9832 millions \$ au 31 décembre 2015 et 7383 millions \$ au 1^{er} janvier 2015), une tranche d'environ 2007 millions \$ avait trait aux activités de la Société en Allemagne, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 40 % du revenu imposable (1846 millions \$ au 31 décembre 2015 et 2214 millions \$ au 1^{er} janvier 2015) et une tranche de 476 millions \$ avait trait aux activités de la Société en France, où des impôts minimums sur le résultat sont exigibles sur 50 % du revenu imposable (476 millions \$ au 31 décembre 2015 et 444 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

De plus, la Société disposait de 1537 millions \$ de crédits d'impôt à l'investissement inutilisés, dont la plupart peuvent être reportés prospectivement pendant 20 ans, et de 72 millions \$ de pertes en capital nettes reportées prospectivement, pour lesquelles les actifs d'impôt différé n'ont pas été comptabilisés (1467 millions \$ et 75 millions \$ au 31 décembre 2015 et 694 millions \$ et 80 millions \$ au 1^{er} janvier 2015). Les pertes en capital nettes peuvent être reportées prospectivement indéfiniment et ne peuvent être utilisées qu'à l'égard de gains en capital imposables futurs.

Des actifs d'impôt différé nets de 520 millions \$ ont été comptabilisés au 31 décembre 2016 (663 millions \$ au 31 décembre 2015 et 242 millions \$ au 1^{er} janvier 2015) dans des territoires qui ont subi des pertes au cours de l'exercice écoulé ou de l'exercice précédent. D'après le niveau du revenu imposable historique, des projections du revenu imposable futur et des stratégies prudentes de planification fiscale, la direction croit qu'il est probable que la Société réalisera les avantages de ces différences déductibles et les reports prospectifs de pertes fiscales opérationnelles. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus d'informations sur la manière dont la Société détermine la mesure dans laquelle les actifs d'impôt différé sont comptabilisés.

Aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé sur les résultats non distribués des filiales étrangères, des coentreprises et des entreprises associées de la Société lorsqu'ils sont considérés comme réinvestis indéfiniment, vu que la Société exerce le contrôle ou le contrôle conjoint sur la politique en matière de dividendes, à moins qu'il soit probable que ces différences temporaires s'inverseront. Si ces résultats étaient distribués sous forme de dividendes ou autrement, la Société pourrait être assujettie à des impôts des sociétés ou à des retenues d'impôt à la source. Les différences temporaires imposables pour lesquelles aucun passif d'impôt différé n'a été comptabilisé s'élevaient à environ 392 millions \$ au 31 décembre 2016 (369 millions \$ au 31 décembre 2015 et 343 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

13. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	2016	2015
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)		
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(1 022) \$	(5 347) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(32)	(23)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(1 054) \$	(5 370) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 212 547	2 082 683
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI, des bons de souscription et de l'option de conversion	—	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 212 547	2 082 683
RPA (en dollars)		
De base et dilué	(0,48) \$	(2,58) \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de 258 707 646 options d'achat d'actions, UAR, UAD, UAI et bons de souscription pour l'exercice 2016 (76 722 282 options d'achat d'actions, UAR, UAD et UAI pour l'exercice 2015), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse, car le droit à un rendement minimum était supérieur à la quote-part de la Caisse du résultat net de BT Holdco après conversion en supposant que Transport n'atteigne pas ses cibles de performance.

14. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les gains nets (pertes nettes) sur instruments financiers comptabilisés en résultat se présentaient comme suit pour les exercices :

	2016	2015
Instruments financiers évalués au coût amorti		
Prêts et créances – Charges de dépréciation	(15) \$	(7) \$
Instruments financiers évalués à la juste valeur		
Étant à la juste valeur par le biais du résultat net – Variations de la juste valeur		
Désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net		
Actifs financiers	5 \$	(101) \$
Passifs financiers	(18) \$	22 \$
Devant être classés comme DFT		
Instruments dérivés non désignés dans une relation de couverture	(41) \$	(70) \$
Autres ⁽¹⁾	(52) \$	(26) \$

⁽¹⁾ Exclut la tranche des revenus d'intérêt liée à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie de 13 millions \$ pour l'exercice 2016 (7 millions \$ pour l'exercice 2015).

Valeur comptable et juste valeur des instruments financiers

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût amorti ⁽¹⁾	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
31 décembre 2016							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 384 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 291	—	1 291	1 291
Autres actifs financiers	144	227	374	310	196	1 251	1 272
	3 528 \$	227 \$	374 \$	1 601 \$	196 \$	5 926 \$	5 947 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 233 \$	— \$	3 239 \$	3 239 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 769	—	8 769	8 624
Autres passifs financiers	259	141	s. o.	808	368	1 576	1 616
	259 \$	147 \$	s. o.	12 810 \$	368 \$	13 584 \$	13 479 \$
31 décembre 2015							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 720 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 473	—	1 473	1 473
Autres actifs financiers	13	230	348	380	349	1 320	1 326
	2 733 \$	230 \$	348 \$	1 853 \$	349 \$	5 513 \$	5 519 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	1 \$	s. o.	4 039 \$	— \$	4 040 \$	4 040 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 979	—	8 979	6 767
Autres passifs financiers	41	135	s. o.	702	661	1 539	1 426
	41 \$	136 \$	s. o.	13 720 \$	661 \$	14 558 \$	12 233 \$
1^{er} janvier 2015							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 489 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 538	—	1 538	1 538
Autres actifs financiers	43	578	330	422	485	1 858	1 869
	2 532 \$	578 \$	330 \$	1 960 \$	485 \$	5 885 \$	5 896 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	18 \$	s. o.	4 198 \$	— \$	4 216 \$	4 216 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 683	—	7 683	7 692
Autres passifs financiers	73	172	s. o.	719	592	1 556	1 655
	73 \$	190 \$	s. o.	12 600 \$	592 \$	13 455 \$	13 563 \$

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

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

s. o. : sans objet

Compensation d'actifs financiers et de passifs financiers

La Société fait l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires liées principalement à des instruments financiers dérivés et à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie qui comprennent un droit à compensation en cas de défaillance, d'insolvabilité ou de faillite. Les montants qui font l'objet de conventions-cadres de compensation exécutoires, mais qui ne respectent pas certains critères de compensation ou la totalité d'entre eux, étaient comme suit aux :

Description des actifs et des passifs financiers comptabilisés	Montant comptabilisé dans les états financiers	Montants assujettis aux accords généraux de compensation	Montant net non assujetti aux accords généraux de compensation
31 décembre 2016			
Instruments financiers dérivés – actifs	340 \$	(177) \$	163 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(627) \$	321 \$	(306) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	(144) \$	3 240 \$
31 décembre 2015			
Instruments financiers dérivés – actifs	362 \$	(216) \$	146 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(702) \$	455 \$	(247) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	(239) \$	2 481 \$
1^{er} janvier 2015			
Instruments financiers dérivés – actifs	528 \$	(271) \$	257 \$
Instruments financiers dérivés – passifs	(665) \$	344 \$	(321) \$
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	(73) \$	2 416 \$

Instruments dérivés et activités de couverture

La valeur comptable de tous les instruments financiers dérivés et non dérivés désignés dans une relation de couverture était comme suit aux :

	31 décembre 2016		31 décembre 2015		1 ^{er} janvier 2015	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de la juste valeur						
Swaps de taux d'intérêt	58 \$	— \$	93 \$	— \$	226 \$	— \$
Instruments financiers dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie⁽¹⁾						
Contrats de change à terme	138	368	256	661	259	592
Instruments financiers dérivés classés comme DFT⁽²⁾						
Contrats de change à terme	58	86	13	41	29	72
Swaps de taux d'intérêt	—	—	—	—	—	1
Instruments financiers dérivés incorporés						
Option de conversion	—	170	—	—	—	—
Options de rachat sur titres de dette à long terme	11	—	—	—	14	—
Autres	75	3	—	—	—	—
	144	259	13	41	43	73
Total des instruments financiers dérivés	340 \$	627 \$	362 \$	702 \$	528 \$	665 \$
Instruments financiers non dérivés désignés comme couvertures de placements nets						
Dette à long terme	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$	23 \$

⁽¹⁾ La durée maximale des instruments financiers dérivés couvrant l'exposition de la Société à la variabilité des flux de trésorerie futurs liés à des opérations prévues était de 24 mois au 31 décembre 2016.

⁽²⁾ Détenus à titre de couvertures économiques, à l'exception des instruments financiers dérivés incorporés.

Les pertes nettes sur les instruments de couverture désignés comme des relations de couverture de juste valeur et les gains nets découlant d'éléments couverts connexes attribuables aux risques couverts comptabilisés dans les charges de financement ont totalisé respectivement 24 millions \$ et 25 millions \$ pour l'exercice 2016 (pertes nettes de 46 millions \$ et gains nets de 50 millions \$ respectivement pour l'exercice 2015). Les méthodes et les hypothèses utilisées pour évaluer la juste valeur des instruments financiers sont décrites à la Note 34 – Juste valeur des instruments financiers.

15. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie étaient comme suit aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Trésorerie	1 375 \$	1 235 \$	997 \$
Équivalents de trésorerie			
Dépôts à terme	1 105	746	796
Fonds du marché monétaire	904	739	696
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	2 720 \$	2 489 \$

Voir la Note 31 – Facilités de crédit pour des détails sur les clauses restrictives liées à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie.

Voir la Note 10 – Participation ne donnant pas le contrôle pour plus de détails sur l'entente avec la Caisse selon laquelle Bombardier est tenue d'afficher une situation de trésorerie consolidée d'au moins 1,25 milliard \$ à la fin de chaque trimestre.

16. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	Non en souffrance	En souffrance, mais n'ayant pas subi de moins-value ⁽³⁾		Ayant subi une moins-value ⁽⁴⁾
			Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
31 décembre 2016⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 209 \$	861 \$	118 \$	121 \$	109 \$
Provision pour pertes sur créances	(44)	—	—	—	(44)
	1 165	861 \$	118 \$	121 \$	65 \$
Autres	126				
Total	1 291 \$				
31 décembre 2015⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 372 \$	908 \$	263 \$	72 \$	129 \$
Provision pour pertes sur créances	(36)	—	—	—	(36)
	1 336	908 \$	263 \$	72 \$	93 \$
Autres	137				
Total	1 473 \$				
1^{er} janvier 2015⁽¹⁾⁽²⁾					
Créances clients, montant brut	1 453 \$	717 \$	238 \$	381 \$	117 \$
Provision pour pertes sur créances	(39)	—	—	—	(39)
	1 414	717 \$	238 \$	381 \$	78 \$
Autres	124				
Total	1 538 \$				

⁽¹⁾ Dont des tranches de 349 millions \$ et de 428 millions \$ étaient respectivement libellées en euros et autres monnaies au 31 décembre 2016 (respectivement 390 millions \$ et 452 millions \$ au 31 décembre 2015 et respectivement 355 millions \$ et 475 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

⁽²⁾ Dont une tranche de 259 millions \$ représentait des retenues liées aux contrats à long terme au 31 décembre 2016 d'après les modalités et conditions normales (233 millions \$ au 31 décembre 2015 et 419 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

⁽³⁾ Dont une tranche de 183 millions \$ des créances clients avait trait aux contrats à long terme de Transport au 31 décembre 2016, sur laquelle un montant de 121 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours (243 millions \$ au 31 décembre 2015, sur laquelle un montant de 69 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours, et 525 millions \$ au 1^{er} janvier 2015, sur laquelle un montant de 376 millions \$ était en souffrance depuis plus de 90 jours). Transport évalue si ces créances sont recouvrables dans le cadre de ses pratiques de gestion du risque applicables aux contrats à long terme dans leur ensemble.

⁽⁴⁾ Dont un montant brut de 27 millions \$ de créances clients qui étaient individuellement considérées comme ayant subi une moins-value au 31 décembre 2016 (66 millions \$ au 31 décembre 2015 et 71 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

Les facteurs pris en compte par la Société pour classer les créances clients comme ayant subi une moins-value sont les suivants : le client a déclaré faillite ou fait l'objet d'une procédure d'administration, les paiements font l'objet d'un litige, ou les paiements sont en souffrance. Pour de plus amples renseignements sur le risque financier, se reporter à la Note 33 – Gestion du risque financier.

Provision pour pertes sur créances – Les variations de la provision pour pertes sur créances s'établissaient comme suit pour les exercices :

	2016	2015
Solde au début de l'exercice	(36) \$	(39) \$
Provision pour pertes sur créances	(15)	(7)
Montants radiés	4	6
Reprises	2	1
Incidence des fluctuations de taux de change	1	3
Solde à la fin de l'exercice	(44) \$	(36) \$

Facilités d'affacturage hors bilan

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a surtout des facilités d'affacturage en Europe selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 820 millions € (864 millions \$) étaient en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2016 (871 millions € (948 millions \$) au 31 décembre 2015 et 974 millions € (1183 millions \$) au 1^{er} janvier 2015). Des créances clients de 993 millions € (1099 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours de l'exercice 2016 (1293 millions € (1435 millions \$) au cours de l'exercice 2015).

17. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Programmes aéronautiques	3 187 \$	4 215 \$	4 600 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	6 995	7 064	7 369
Moins : avances et facturations progressives	(5 457)	(5 490)	(5 558)
	1 538	1 574	1 811
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	221	223	310
Moins : avances et facturations progressives	(6)	(17)	(17)
	215	206	293
Produits finis ⁽¹⁾	904	983	1 266
	5 844 \$	6 978 \$	7 970 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 1 avion neuf non rattaché à une commande ferme d'avions et 12 avions d'occasion, totalisant 67 millions \$ au 31 décembre 2016 (4 avions neufs et 54 avions d'occasion, totalisant 279 millions \$ au 31 décembre 2015, et 1 avion neuf et 57 avions d'occasion, totalisant 485 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

Au 31 décembre 2016, les produits finis comprenaient 19 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (81 millions \$ au 31 décembre 2015 et 248 millions \$ au 1^{er} janvier 2015). 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 13 611 millions \$ pour l'exercice 2016 (15 232 millions \$ pour l'exercice 2015). Ces montants comprennent une moins-value de 244 millions \$ pour l'exercice 2016 (359 millions \$ pour l'exercice 2015). Une reprise de moins-value de 16 millions \$ est comptabilisée pour l'exercice 2016 (7 millions \$ pour l'exercice 2015). Une moins-value additionnelle de 57 millions \$ a été comptabilisée dans les éléments spéciaux pour l'exercice 2015. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

En vertu de certains contrats, le titre de propriété des stocks est dévolu au client au rythme de l'avancement des travaux, selon les ententes contractuelles et les pratiques de l'industrie. En outre, dans le cours normal des affaires, la Société fournit des garanties d'exécution, des garanties bancaires et d'autres formes de garanties aux clients, principalement chez Transport, au titre des avances reçues de clients dans l'attente de l'exécution de certains contrats. Conformément aux pratiques de l'industrie, la Société demeure responsable envers les acheteurs quant aux obligations habituelles des entrepreneurs relativement à l'achèvement des contrats conformément aux spécifications préétablies, au calendrier de livraisons et au rendement des produits.

Les avances et facturations progressives reçues dans le cadre de contrats à long terme en cours s'établissaient à 7002 millions \$ au 31 décembre 2016 (6916 millions \$ au 31 décembre 2015 et 7273 millions \$ au 1^{er} janvier 2015). Les revenus comprennent les revenus tirés de contrats à long terme de Transport, qui se sont élevés à 5849 millions \$ pour l'exercice 2016 (6208 millions \$ pour l'exercice 2015).

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des paiements consentis par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants

reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des stocks liés aux contrats à long terme (contrats de production) et s'élevaient à 471 millions € (496 millions \$) au 31 décembre 2016 (334 millions € (364 millions \$) au 31 décembre 2015). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme connexes.

18. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Placements dans des titres ⁽¹⁾⁽²⁾	380 \$	359 \$	346 \$
Instruments financiers dérivés ⁽³⁾	340	362	528
Créances sur contrats à long terme ⁽⁴⁾	231	298	321
Placements dans des structures de financement ⁽²⁾	211	197	360
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽²⁾⁽⁵⁾	64	81	275
Encaisse affectée	10	11	17
Autres	15	12	11
	1 251 \$	1 320 \$	1 858 \$
Dont la tranche courante	336 \$	450 \$	530 \$
Dont la tranche non courante	915	870	1 328
	1 251 \$	1 320 \$	1 858 \$

⁽¹⁾ Comprennent 78 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 31 décembre 2016 (80 millions \$ au 31 décembre 2015 et 70 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

⁽²⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 6 millions \$ de placements dans des titres et 46 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 décembre 2016 (respectivement 2 millions \$, 11 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2015 et respectivement 12 millions \$, 16 millions \$ et 45 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

⁽³⁾ Voir la Note 14 – Instruments financiers.

⁽⁴⁾ Voir la Note 33 – Gestion du risque financier.

⁽⁵⁾ Le financement consenti à trois transporteurs aériens représentait 75 % du total des prêts et créances liées à des contrats de location – avions au 31 décembre 2016 (trois transporteurs aériens représentaient 64 % au 31 décembre 2015 et au 1^{er} janvier 2015). Les prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont généralement garantis par les actifs connexes. La valeur de la garantie est étroitement liée au rendement de l'industrie de l'aviation commerciale et aux particularités de l'avion (âge, type-version et nombre de sièges), de même qu'à d'autres particularités.

19. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats ⁽¹⁾	300 \$	341 \$	659 \$
Taxe de vente et autres taxes	238	244	238
Charges payées d'avance	145	174	202
Avantages de retraite ⁽²⁾	124	251	159
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill ⁽³⁾	112	114	156
Charges de financement différées	51	72	37
Impôts sur le résultat à recevoir	41	56	64
Autres	30	29	33
	1 041 \$	1 281 \$	1 548 \$
Dont la tranche courante	441 \$	484 \$	592 \$
Dont la tranche non courante	600	797	956
	1 041 \$	1 281 \$	1 548 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux.

⁽²⁾ Voir la Note 22 – Avantages de retraite.

⁽³⁾ Voir la Note 21 – Immobilisations incorporelles.

20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles étaient comme suit aux :

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
Coût						
Solde au 31 décembre 2015	87 \$	2 409 \$	1 418 \$	155 \$	406 \$	4 475 \$
Additions	—	24	55	107	12	198
Cessions	(6)	(22)	(68)	—	(45)	(141)
Transferts	—	19	60	(90)	11	—
Incidence des fluctuations de taux de change	(4)	(43)	(21)	(11)	—	(79)
Solde au 31 décembre 2016	77 \$	2 387 \$	1 444 \$	161 \$	384 \$	4 453 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2015	— \$	(1 216) \$	(935) \$	— \$	(263) \$	(2 414) \$
Amortissement	—	(60)	(121)	—	(12)	(193)
Moins-value	(1)	(6)	(3)	—	—	(10)
Cessions	—	14	47	—	10	71
Incidence des fluctuations de taux de change	—	29	14	—	(1)	42
Solde au 31 décembre 2016	(1) \$	(1 239) \$	(998) \$	— \$	(266) \$	(2 504) \$
Valeur comptable nette	76 \$	1 148 \$	446 \$	161 \$	118 \$	1 949 \$

	Terrains	Bâtiments	Matériel	Construction en cours	Autres	Total
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	91 \$	2 413 \$	1 347 \$	171 \$	422 \$	4 444 \$
Additions	3	25	61	139	45	273
Cessions	(2)	(11)	(52)	—	(59)	(124)
Transferts	—	70	77	(148)	1	—
Incidence des fluctuations de taux de change	(5)	(88)	(15)	(7)	(3)	(118)
Solde au 31 décembre 2015	87 \$	2 409 \$	1 418 \$	155 \$	406 \$	4 475 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	— \$	(1 212) \$	(864) \$	— \$	(276) \$	(2 352) \$
Amortissement	—	(75)	(108)	—	(25)	(208)
Moins-value	—	—	(10)	—	—	(10)
Cessions	—	11	49	—	41	101
Incidence des fluctuations de taux de change	—	60	(2)	—	(3)	55
Solde au 31 décembre 2015	— \$	(1 216) \$	(935) \$	— \$	(263) \$	(2 414) \$
Valeur comptable nette	87 \$	1 193 \$	483 \$	155 \$	143 \$	2 061 \$

Le tableau comprend des actifs en vertu de contrats de location-financement, à l'égard desquels la Société est le locataire, présentés dans Autres, dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 234 millions \$ et 111 millions \$ au 31 décembre 2016 (respectivement 245 millions \$ et 105 millions \$ au 31 décembre 2015 et respectivement 243 millions \$ et 91 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

Le tableau comprend également des avions visés par des contrats de location simple, dont la Société est le locateur, présentés dans Autres, dont le coût et l'amortissement cumulé totalisaient respectivement 3 millions \$ et 3 millions \$ au 31 décembre 2016 (respectivement 46 millions \$ et 11 millions \$ au 31 décembre 2015 et respectivement 35 millions \$ et 14 millions \$ au 1^{er} janvier 2015). Le revenu de location tiré des contrats de location simple et l'amortissement des actifs visés par des contrats de location simple se sont établis respectivement à 1 million \$ et 1 million \$ pour l'exercice 2016 (respectivement 6 millions \$ et 16 millions \$ pour l'exercice 2015).

21. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

Les immobilisations incorporelles étaient comme suit aux :

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total ⁽³⁾			
Coût						
Solde au 31 décembre 2015	1 864 \$	11 320 \$	13 184 \$	1 978 \$	683 \$	15 845 \$
Additions	516	829	1 345	—	35	1 380
Cessions	—	—	—	—	(4)	(4)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(123)	(15)	(138)
Solde au 31 décembre 2016	2 380 \$	12 149 \$	14 529 \$	1 855 \$	699 \$	17 083 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 31 décembre 2015	(1 449) \$	(7 760) \$	(9 209) \$	— \$	(569) \$	(9 778) \$
Amortissement	(3)	(143)	(146)	—	(32)	(178)
Cessions	—	—	—	—	2	2
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	12	12
Solde au 31 décembre 2016	(1 452) \$	(7 903) \$	(9 355) \$	— \$	(587) \$	(9 942) \$
Valeur comptable nette	928 \$	4 246 \$	5 174 \$	1 855 \$	112 \$	7 141 \$

	Outillage des programmes aéronautiques			Goodwill	Autres ⁽¹⁾⁽²⁾	Total
	Acquis	Généré en interne	Total ⁽³⁾			
Coût						
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	1 639 \$	9 923 \$	11 562 \$	2 127 \$	714 \$	14 403 \$
Additions	225	1 399	1 624	—	20	1 644
Cessions	—	(2)	(2)	—	(14)	(16)
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	(149)	(37)	(186)
Solde au 31 décembre 2015	1 864 \$	11 320 \$	13 184 \$	1 978 \$	683 \$	15 845 \$
Amortissement et moins-value cumulés						
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	(700) \$	(4 039) \$	(4 739) \$	— \$	(558) \$	(5 297) \$
Amortissement	(25)	(160)	(185)	—	(45)	(230)
Moins-value	(724)	(3 561)	(4 285)	—	(5)	(4 290)
Cessions	—	—	—	—	8	8
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	31	31
Solde au 31 décembre 2015	(1 449) \$	(7 760) \$	(9 209) \$	— \$	(569) \$	(9 778) \$
Valeur comptable nette	415 \$	3 560 \$	3 975 \$	1 978 \$	114 \$	6 067 \$

(1) Présenté à la Note 19 – Autres actifs.

(2) Comprennent les immobilisations incorporelles générées en interne dont le coût et l'amortissement cumulé s'établissaient respectivement à 365 millions \$ et 296 millions \$ au 31 décembre 2016 (respectivement 365 millions \$ et 278 millions \$ au 31 décembre 2015 et respectivement 367 millions \$ et 254 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

(3) Comprend les immobilisations incorporelles en développement au coût de 2467 millions \$ au 31 décembre 2016 (3622 millions \$ au 31 décembre 2015 et 6126 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

Outillage des programmes aéronautiques

La valeur comptable nette de l'outillage des programmes aéronautiques comprenait respectivement 2586 millions \$ pour Avions commerciaux, 2631 millions \$ pour Avions d'affaires, 8 millions \$ pour Aérostructures et Services d'ingénierie et (51) millions \$ pour Siège social et élimination au 31 décembre 2016 (respectivement 1914 millions \$, 2041 millions \$, 20 millions \$ et néant au 31 décembre 2015 et respectivement 4347 millions \$, 2470 millions \$, 9 millions \$ et néant au 1^{er} janvier 2015).

Programme d'avions C Series

En octobre 2015, la Société a conclu un protocole d'entente pour le programme d'avions *C Series* avec le gouvernement du Québec. Par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* ainsi que des discussions avec le gouvernement du Québec qui ont entraîné le protocole d'entente, la Société a soumis l'unité génératrice de trésorerie du programme d'avions *C Series* (le « programme d'avions *C Series* »), qui est composée principalement de coûts de développement capitalisés, à un test de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable du programme d'avions *C Series* était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé, dans les éléments spéciaux, une charge de dépréciation de 3070 millions \$ au titre des coûts de développement du programme d'avions *C Series* pour l'exercice 2015. Après la charge de dépréciation, le solde de l'outillage du programme aéronautique de *C Series* s'établissait à 1850 millions \$ au 31 décembre 2015.

Programme d'avion Learjet 85

À l'exercice 2015, en raison de l'absence de ventes découlant de la faiblesse prolongée du marché, la Société a annoncé l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*. Par conséquent, la Société a comptabilisé, dans les éléments spéciaux, une charge de dépréciation de 919 millions \$ sur la partie résiduelle de l'outillage des programmes aéronautiques au titre des coûts de développement du programme d'avion *Learjet 85* et 5 millions \$ pour les autres immobilisations incorporelles.

Programme d'avion CRJ1000

À l'exercice 2015, la Société a soumis les coûts de développement du programme d'avion *CRJ1000* à un test de dépréciation étant donné les indices de dépréciation relevés par suite de l'absence de nouvelles commandes et de la faiblesse du carnet de commandes fermes, découlant principalement des clauses de portée des conventions collectives des pilotes aux États-Unis, qui limitent l'utilisation, le nombre de sièges et le nombre d'avions régionaux volant pour le compte de transporteurs à réseaux. La Société a établi que la valeur recouvrable des coûts de développement du programme d'avion *CRJ1000* était négligeable et a donc comptabilisé, dans les éléments spéciaux, une charge de dépréciation de 243 millions \$ au titre du solde.

Gamme d'avions Learjet

À l'exercice 2015, la Société a soumis l'unité génératrice de trésorerie de la gamme *Learjet* (la « gamme *Learjet* »), qui est composée principalement de coûts de développement capitalisés, à un test de dépréciation. La Société a établi que la valeur comptable de la gamme *Learjet* était supérieure à sa valeur recouvrable et a donc comptabilisé, dans les éléments spéciaux, une charge de dépréciation de 53 millions \$ au titre des coûts de développement de la gamme *Learjet*. La dépréciation fait suite à la faiblesse prolongée du marché dans la catégorie des avions d'affaires légers. Après la charge de dépréciation, le solde de l'outillage du programme aéronautique de la gamme *Learjet* s'établissait à néant.

Valeur recouvrable

Les valeurs recouvrables de tous les actifs aéronautiques ou UGT étaient fondées sur la juste valeur moins les coûts de sortie. L'évaluation de la juste valeur est classée au Niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. L'estimation de la juste valeur moins les coûts de sortie a été établie d'après des flux de trésorerie futurs prévus qui sont fondés sur la meilleure estimation de la direction des ventes futures, ajustée selon le risque et établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur les calendriers des livraisons prévues, des revenus tirés des services connexes, des coûts d'approvisionnement basés sur les contrats existants avec les fournisseurs, des coûts de main-d'œuvre futurs, des conditions générales du marché, des taux de change et des taux d'imposition applicables prévus à long terme et d'un taux d'actualisation après impôts de 10 % d'après le coût moyen pondéré du capital calculé selon les données du marché disponibles directement auprès des marchés des capitaux ou d'après un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique à l'exercice 2016.

Pour plus de détails sur la méthode utilisée par la Société pour effectuer les tests de dépréciation de l'outillage des programmes aéronautiques, voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements.

Goodwill

Le goodwill est lié principalement à l'acquisition, en mai 2001, de DaimlerChrysler Rail Systems GmbH (« Adtranz »). Ce goodwill fait l'objet d'un suivi par la direction au niveau du secteur opérationnel de Transport. La Société a effectué un test de dépréciation au cours du quatrième trimestre de l'exercice 2016. La Société n'a constaté aucune perte de valeur. Voir la Note 4 – Utilisation d'estimations et de jugements, pour plus de détails.

22. AVANTAGES DE RETRAITE

La Société offre plusieurs régimes de retraite à prestations définies capitalisés et non capitalisés, ainsi que des régimes de retraite à cotisations définies, au Canada comme à l'étranger, à la majorité de ses employés. La Société offre également d'autres avantages de retraite à prestations définies non capitalisés, visant certains groupes d'employés surtout au Canada et aux États-Unis.

Les régimes de retraite sont définis comme des régimes à prestations définies ou des régimes à cotisations définies. Les régimes à prestations définies précisent le montant des prestations qu'un employé recevra à la retraite, tandis que les régimes à cotisations définies précisent le mode d'établissement des cotisations. Par conséquent, les régimes à cotisations définies n'affichent aucun déficit ni aucun excédent. Les régimes hybrides représentent une combinaison des régimes à prestations définies et à cotisations définies.

Les régimes capitalisés sont des régimes pour lesquels les actifs de régimes distincts sont placés en fiducie. Les régimes non capitalisés sont des régimes pour lesquels il n'y a pas d'actifs de régimes distincts, car l'établissement d'actifs de régimes distincts n'est généralement pas permis ou ne cadre pas avec les pratiques locales.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES CAPITALISÉS

Les principaux régimes de retraite à prestations définies de la Société sont offerts au Canada, au Royaume-Uni et aux États-Unis. Par conséquent, des tranches très importantes des obligations au titre des actifs du régime à prestations définies et des avantages sont situées dans ces pays. Le texte qui suit porte principalement sur les régimes enregistrés dans ces trois pays.

Gouvernance

En vertu des législations applicables se rapportant aux régimes de retraite, l'administrateur de chaque régime est soit la Société, dans le cas des régimes américains et canadiens enregistrés à l'extérieur du Québec, soit un comité de régime de retraite, un conseil de fiduciaires ou un fiduciaire constitué en société dans le cas des régimes enregistrés au Québec et au Royaume-Uni.

Il incombe aux administrateurs de gérer les actifs du régime et d'élaborer les politiques d'investissement qui définissent, pour chaque régime, les objectifs de placement, la répartition cible de l'actif, les stratégies d'atténuation des risques, et d'autres éléments exigés par les lois sur les régimes de retraite.

Les actifs des régimes sont mis en commun dans trois fonds communs de placement, respectivement pour les régimes canadien, britannique et américain afin de réaliser des économies d'échelle et d'améliorer l'efficacité, la diversification et la liquidité. Les fonds communs de placement sont divisés en fonds sous-jacents ou catégories d'actifs afin de permettre à chaque régime de répartir son actif comme il l'entend en fonction du profil de son passif au titre des prestations constituées.

La gestion de ces fonds a été confiée à trois comités d'investissement (canadien, britannique et américain). Ces comités sont responsables de la répartition de l'actif entre les divers fonds sous-jacents et diverses catégories d'actifs conformément à la politique d'investissement de chaque régime. Ils ont aussi pour fonction d'engager, de surveiller et de mettre à pied les gestionnaires de placement et ont établi une structure comportant plusieurs gestionnaires pour chaque fonds sous-jacent et chaque catégorie d'actifs. Ils sont soutenus par le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc., qui surveille quotidiennement la gestion des actifs des régimes et des fonds communs de placement. L'administration quotidienne des régimes est déléguée à Bombardier Inc. ou à des fournisseurs externes de services d'administration de la caisse de retraite. Les administrateurs, les comités d'investissement et Bombardier Inc. se fient également à l'expertise de conseillers juridiques, d'actuaire, d'auditeurs et de conseillers en placement externes.

Politique en matière de prestations de retraite

Les prestations des régimes de retraite à prestations définies sont habituellement fondées sur le salaire et les années de service. Au Canada et aux États-Unis, depuis le 1^{er} septembre 2013, tous les nouveaux employés non syndiqués participent à des régimes à cotisations définies (c.-à-d. qu'ils n'ont plus la possibilité de participer à un régime à prestations définies ni à un régime hybride). Les employés qui participent à un régime à prestations définies ou à un régime hybride non accessible aux nouveaux participants continuent d'accumuler des années de service dans leur régime d'origine.

Au Royaume-Uni, huit des neuf régimes à prestations définies ne sont plus accessibles aux nouveaux participants. Les nouveaux employés participent à des régimes à cotisations définies. Les droits à pension accumulés sont indexés sur l'inflation conformément aux lois sur les régimes de retraite et les règlements du régime.

Exigences en matière de capitalisation

Les évaluations actuarielles sont effectuées par des sociétés indépendantes engagées par la Société ou les administrateurs, comme l'exigent les lois sur les régimes de retraite. Ces évaluations ont pour but de déterminer la situation financière des régimes et les cotisations annuelles à verser par la Société pour capitaliser les prestations s'accumulant au cours de l'exercice (coût normal) et les déficits accumulés au cours des exercices antérieurs. Les exigences en matière de financement minimal sont établies aux termes des lois sur les régimes de retraite pertinentes.

Les régimes de retraite au Canada sont régis par la *Loi sur les régimes complémentaires de retraite* du Québec, la *Loi sur les régimes de retraite* d'Ontario et la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. Selon la juridiction et la situation de capitalisation du régime, les évaluations actuarielles peuvent être exigées une fois l'an. Les cotisations sont établies par l'actuaire désigné et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrits par les lois et les pratiques actuarielles. Conformément aux lois en vigueur, des cotisations minimales sont nécessaires pour amortir les déficits en situation de continuité de l'exploitation (établis en supposant que le régime continuera de s'appliquer) sur une période d'au plus quinze ans et, pour les régimes enregistrés d'Ontario, pour amortir les déficits de solvabilité (établis en supposant qu'il est mis fin au régime et que ce dernier est liquidé) sur une période de cinq ans. À compter du 31 décembre 2015, des dispositions législatives québécoises touchant les règles de capitalisation ont éliminé l'exigence de capitalisation des déficits de solvabilité des régimes existants. Depuis 2016, la capitalisation est fondée sur une évaluation selon le principe de la continuité de l'exploitation modifiée comprenant une provision de stabilisation. Cette provision sera financée par un amortissement spécial et au moyen de cotisations au titre des services rendus au cours de l'exercice et des gains actuariels.

Les régimes de retraite aux États-Unis sont régis par la loi intitulée *Employee Retirement Income Security Act*, le *Internal Revenue Code* et la loi intitulée *Pension Protection Act of 2006*. Les évaluations actuarielles sont exigées annuellement. Les cotisations sont établies par les actuaires désignés et couvrent les coûts des services et les déficits futurs, comme prescrit par la loi. Les déficits de capitalisation sont généralement amortis sur une période de sept ans.

Les régimes de retraite au Royaume-Uni sont régis par la loi intitulée *Pensions Act of 2004*. Les évaluations actuarielles sont exigées au moins une fois tous les trois ans. La période d'amortissement du déficit de capitalisation est déterminée conjointement par les administrateurs et la Société.

Politiques d'investissement

Les politiques d'investissement sont élaborées dans le but d'obtenir un rendement des investissements à long terme qui, combiné avec les cotisations, permettra aux régimes de disposer d'un actif suffisant pour pouvoir verser les prestations promises tout en maintenant un niveau de risque acceptable compte tenu de la tolérance au risque des parties prenantes des régimes. Pour plus d'informations, voir la section ci-après sur les initiatives de gestion des risques.

La répartition cible de l'actif est déterminée en fonction de la conjoncture et des conditions de marché prévues, du profil d'échéance des passifs des régimes, du niveau de capitalisation des régimes respectifs et de la tolérance au risque des parties prenantes des régimes.

La stratégie d'investissement des régimes consiste à investir majoritairement dans des titres à revenu fixe et des titres de capitaux propres et, dans une moindre mesure, dans des titres à rendement réel (titres liés aux actifs d'infrastructure et immobiliers mondiaux).

Au 31 décembre 2016, la répartition cible moyenne de l'actif était comme suit :

- 52 %, 54 % et 51 % en titres à revenu fixe, respectivement pour les régimes du Canada, du Royaume-Uni et des États-Unis;
- 38 %, 31 % et 44 % en titres de participation, respectivement pour les régimes du Canada, du Royaume-Uni et des États-Unis; et
- 10 %, 15 % et 5 % en titres à rendement réel, respectivement pour les régimes du Canada, du Royaume-Uni et des États-Unis.

En outre, pour atténuer le risque de taux d'intérêt, des portefeuilles de superposition de couvertures de taux d'intérêt (composés de swaps de taux d'intérêt à long terme et de contrats à terme sur des obligations à long terme) ont été mis en place en novembre 2016 pour un petit régime et seront mis en œuvre pour d'autres régimes lorsque le marché sera favorable et que les éléments déclencheurs des régimes surviendront.

Les administrateurs des régimes ont également élaboré des stratégies d'atténuation dynamique des risques. Par conséquent, il est probable que la répartition de l'actif sera effectuée de façon plus prudente à l'avenir et que des portefeuilles de superposition des couvertures de taux d'intérêt seront établis au fil de l'amélioration continue du niveau de capitalisation des régimes et des conditions de marché. Le Service de gestion des caisses de retraite de Bombardier Inc. surveille les déclencheurs de mesures d'atténuation des risques au quotidien pour assurer la mise en œuvre rapide et efficace de ces stratégies. La Société effectue périodiquement, en collaboration avec les administrateurs, des études des actifs et des passifs pour déterminer si les politiques d'investissement et les stratégies d'atténuation des risques sont appropriées.

Initiatives de gestion des risques

Les régimes de retraite de la Société sont exposés à divers risques, y compris le risque lié aux titres de capitaux propres, le risque de taux d'intérêt, le risque d'inflation, le risque de change, le risque de liquidité et le risque de longévité. Plusieurs stratégies et politiques de gestion des risques ont été mises en place pour atténuer l'incidence que ces risques pourraient avoir sur le niveau de capitalisation des régimes à prestations définies et sur le niveau futur des cotisations de la Société. Une description des principaux risques et des mesures d'atténuation adoptées pour les contrôler est présentée ci-après.

Risque lié aux titres de capitaux propres

Le risque lié aux titres de capitaux propres découle des fluctuations du cours des titres de capitaux propres. Ce risque est géré au moyen de la diversification des portefeuilles par région, par secteur et par stratégie d'investissement.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est lié à la variation de la juste valeur des actifs et des passifs des régimes attribuable aux fluctuations des taux d'intérêt. Ce risque est géré en réduisant l'asymétrie entre la durée des actifs des régimes et celle des obligations au titre des avantages de retraite. La Société y parvient en ayant une tranche du portefeuille investie dans des titres à revenu fixe à long terme et des portefeuilles de superposition des couvertures de taux d'intérêt.

Risque d'inflation

Le risque d'inflation est le risque que les prestations indexées en fonction de l'inflation augmentent considérablement par suite des variations des taux d'inflation. Pour gérer ce risque, l'indexation des prestations a été plafonnée pour certains régimes et une partie des actifs des régimes a été investie dans des titres à revenu fixe à rendement réel et dans des titres à rendement réel.

Risque de change

L'exposition au risque de change découle des fluctuations de la juste valeur des actifs des régimes libellés dans une devise autre que la devise dans laquelle les passifs des régimes sont libellés. Le risque de change est géré au moyen de stratégies de couverture de change conformément aux politiques d'investissement des régimes.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est lié aux actifs détenus qui ne peuvent être facilement convertis en liquidités aux fins du versement des prestations ou du rééquilibrage des portefeuilles. Le risque de liquidité est géré en investissant dans des bons du Trésor, des obligations d'État et dans des contrats à terme standardisés sur des titres de capitaux propres et en ne détenant aucun investissement dans des placements privés ou des fonds de couverture.

Risque de longévité

Le risque de longévité est le risque que les prestations soient versées plus longtemps que prévu en raison de l'augmentation de l'espérance de vie. Ce risque est atténué en ayant recours aux tables de mortalité et d'amélioration de la mortalité les plus récentes pour établir le niveau des cotisations.

RÉGIMES DE RETRAITE À PRESTATIONS DÉFINIES NON CAPITALISÉS

Les régimes non capitalisés sont situés dans des pays où l'établissement de fonds pour les actifs de régimes distincts est généralement non permis ou non conforme à la pratique locale. Les principaux régimes à prestations définies non capitalisés de la Société sont situés en Allemagne. Près des deux tiers du passif au titre des régimes à prestations définies non capitalisés en Allemagne ont trait à d'anciens participants qui n'accumulent plus de droits à prestations au titre des services futurs. La Société cotise annuellement à l'association de protection de la retraite Pensions Sicherungs Verein, qui assurerait le versement des prestations de retraite, jusqu'à concurrence de certains plafonds, si jamais les promoteurs du régime devenaient insolubles.

RÉGIMES DE RETRAITE À COTISATIONS DÉFINIES

Une proportion croissante des employés participent à des régimes de retraite à cotisations définies et, par conséquent, les cotisations à ces régimes se sont accrues au cours des dernières années. Les régimes de retraite à cotisations définies les plus importants sont situés au Canada et aux États-Unis. Les administrateurs des régimes et les comités d'investissement surveillent la gestion des actifs des régimes à cotisations définies.

AUTRES RÉGIMES

La Société offre aussi d'autres régimes à prestations définies non capitalisés, comprenant principalement des couvertures d'assurance-maladie complémentaire de retraite et d'assurance-vie et des prestations de retraite. La Société offre une assurance-vie et une assurance-maladie complémentaire de retraite dont les modalités varient selon les divers groupes d'employés au Canada. Les nouveaux employés non syndiqués ne bénéficient plus de l'assurance-maladie complémentaire de retraite.

RÉGIMES D'AVANTAGES DE RETRAITE

Le tableau suivant présente les composantes du coût des avantages de retraite pour les exercices :

	2016			2015		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Coût des services rendus	260 \$	6 \$	266 \$	302 \$	7 \$	309 \$
Charge de désactualisation	55	11	66	60	12	72
Coût des services passés (crédit) ⁽¹⁾	(140)	—	(140)	25	—	25
Compression	(22)	—	(22)	(4)	—	(4)
Règlement	—	—	—	(3)	—	(3)
Autres	1	—	1	1	—	1
Régimes à prestations définies	154	17	171	381	19	400
Régimes à cotisations définies	84	—	84	78	—	78
Total des coûts au titre des avantages de retraite	238 \$	17 \$	255 \$	459 \$	19 \$	478 \$
Se rapportant à						
Régimes à prestations définies capitalisés	114 \$	s. o.	114 \$	340 \$	s. o.	340 \$
Régimes à prestations définies non capitalisés	40 \$	17 \$	57 \$	41 \$	19 \$	60 \$
Régimes à cotisations définies	84 \$	s. o.	84 \$	78 \$	s. o.	78 \$
Comptabilisés comme suit						
Charge RAI ou coûts capitalisés	183 \$	6 \$	189 \$	399 \$	7 \$	406 \$
Charges de financement	55 \$	11 \$	66 \$	60 \$	12 \$	72 \$

⁽¹⁾ Comprend la reprise d'obligations implicites de 139 millions \$. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.
s. o. : sans objet

Les variations du montant cumulatif des gains (pertes) de réévaluation des régimes à prestations définies comptabilisés en AERG, et présentés comme un élément distinct du déficit, étaient comme suit pour les exercices :

Gains (pertes)	
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	(2 661) \$
Gains actuariels, montant net	407
Incidence des fluctuations de taux de change	185
Impôts sur le résultat	(11)
Solde au 31 décembre 2015	(2 080)
Incidence du plafonnement de l'actif et du passif minimum	(5)
Pertes actuarielles, montant net	(764)
Incidence des fluctuations de taux de change	14
Impôts sur le résultat	73
Solde au 31 décembre 2016	(2 762) \$

Les tableaux qui suivent présentent les variations de l'obligation au titre des prestations définies et la juste valeur de l'actif des régimes de retraite pour les exercices :

	2016			2015		
	Avantages de retraite	Autres avantages	Total	Avantages de retraite	Autres avantages	Total
Variation de l'obligation au titre des prestations						
Obligation au début de l'exercice	9 722 \$	266 \$	9 988 \$	10 963 \$	327 \$	11 290 \$
Désactualisation	365	11	376	378	12	390
Coût des services rendus	260	6	266	302	7	309
Cotisations des participants aux régimes	28	—	28	34	—	34
Coût des services passés (crédit) ⁽¹⁾	(140)	—	(140)	25	—	25
Écarts actuariels – changements dans les hypothèses financières	1 247	12	1 259	(336)	(4)	(340)
Écarts actuariels – changements dans les écarts entre résultats et prévisions	21	(5)	16	(125)	(14)	(139)
Gains actuariels – changements dans les hypothèses démographiques	(16)	(1)	(17)	(21)	(1)	(22)
Avantages versés	(333)	(11)	(344)	(334)	(12)	(346)
Compression	(22)	—	(22)	(4)	—	(4)
Règlement	(4)	—	(4)	(10)	—	(10)
Autres	1	—	1	(24)	(1)	(25)
Incidence des fluctuations de taux de change	(620)	5	(615)	(1 126)	(48)	(1 174)
Obligation à la fin de l'exercice	10 509 \$	283 \$	10 792 \$	9 722 \$	266 \$	9 988 \$
Obligation attribuable aux						
Participations en activité	5 353 \$	164 \$	5 517 \$	5 035 \$	163 \$	5 198 \$
Participations titulaires de droits à prestations différées	1 603	—	1 603	1 368	—	1 368
Retraités	3 553	119	3 672	3 319	103	3 422
	10 509 \$	283 \$	10 792 \$	9 722 \$	266 \$	9 988 \$
Variation des actifs des régimes						
Juste valeur au début de l'exercice	8 080 \$	— \$	8 080 \$	8 820 \$	— \$	8 820 \$
Cotisations de la Société	262	11	273	264	12	276
Cotisations des participants aux régimes	28	—	28	34	—	34
Revenus d'intérêts sur les actifs des régimes	310	—	310	318	—	318
Écarts actuariels	494	—	494	(94)	—	(94)
Avantages versés	(333)	(11)	(344)	(334)	(12)	(346)
Règlement	(4)	—	(4)	(7)	—	(7)
Frais d'administration	(13)	—	(13)	(10)	—	(10)
Autres	—	—	—	(20)	—	(20)
Incidence des fluctuations de taux de change	(550)	—	(550)	(891)	—	(891)
Juste valeur à la fin de l'exercice	8 274 \$	— \$	8 274 \$	8 080 \$	— \$	8 080 \$

⁽¹⁾ Comprend la reprise d'obligations implicites de 139 millions \$. Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

Le tableau qui suit présente le rapprochement des actifs des régimes et des obligations au montant comptabilisé dans les états de la situation financière consolidés aux :

	31 décembre 2016		31 décembre 2015		1 ^{er} janvier 2015	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies	10 509 \$	283 \$	9 722 \$	266 \$	10 963 \$	327 \$
Juste valeur des actifs des régimes	(8 274)	—	(8 080)	—	(8 820)	—
	2 235	283	1 642	266	2 143	327
Incidence du test de plafonnement de la valeur de l'actif et du passif minimum ⁽¹⁾	5	—	—	—	—	—
Montant net comptabilisé	2 240 \$	283 \$	1 642 \$	266 \$	2 143 \$	327 \$
Montants inclus dans les éléments suivants :						
Avantages de retraite						
Passif	2 364 \$	283 \$	1 893 \$	266 \$	2 302 \$	327 \$
Actif ⁽²⁾	(124)	—	(251)	—	(159)	—
Passif net	2 240 \$	283 \$	1 642 \$	266 \$	2 143 \$	327 \$

⁽¹⁾ Inclut l'incidence des fluctuations de taux de change.

⁽²⁾ Présenté à la Note 19 – Autres actifs.

Le tableau suivant présente la répartition du passif net au titre des avantages de retraite entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2016		31 décembre 2015		1 ^{er} janvier 2015	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	562 \$	— \$	589 \$	— \$	826 \$	— \$
É.-U.	375	—	327	—	347	—
R.-U.	493	—	(52)	—	74	—
Autres	99	—	95	—	103	—
	1 529	—	959	—	1 350	—
Régimes de retraite non capitalisés						
Allemagne	522	—	492	—	560	—
Canada	25	250	24	233	29	290
É.-U.	36	22	33	22	32	26
Autres	128	11	134	11	172	11
	711	283	683	266	793	327
Passif net	2 240 \$	283 \$	1 642 \$	266 \$	2 143 \$	327 \$

Le tableau suivant présente la répartition de l'obligation au titre des prestations et des actifs des régimes entre les principaux pays aux :

	31 décembre 2016		31 décembre 2015		1 ^{er} janvier 2015	
	Obligations au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes	Obligation au titre des prestations	Actifs des régimes
Régimes de retraite capitalisés						
Canada	4 503 \$	3 946 \$	4 214 \$	3 625 \$	5 015 \$	4 189 \$
R.-U.	3 912	3 419	3 527	3 579	3 805	3 731
É.-U.	993	618	914	587	946	599
Autres	390	291	384	289	404	301
	9 798	8 274	9 039	8 080	10 170	8 820
Régimes de retraite non capitalisés						
	994	—	949	—	1 120	—
	10 792 \$	8 274 \$	9 988 \$	8 080 \$	11 290 \$	8 820 \$

La juste valeur des actifs du régime par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit aux :

31 décembre 2016				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	779 \$	611 \$	168 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	951	945	—	6
R.-U.	371	360	11	—
Canada	350	350	—	—
Autres	1 102	1 099	—	3
	2 774	2 754	11	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 301	—	1 301	—
Gouvernement	2 351	—	2 351	—
Autres	27	—	27	—
	3 679	—	3 679	—
Titres à rendement réel	925	871	—	54
Autres	117	—	117	—
	8 274 \$	4 236 \$	3 975 \$	63 \$
31 décembre 2015				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	804 \$	655 \$	149 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	959	938	15	6
R.-U.	282	282	—	—
Canada	343	343	—	—
Autres	1 101	1 098	—	3
	2 685	2 661	15	9
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 288	—	1 288	—
Gouvernement	2 199	—	2 199	—
Autres	26	—	26	—
	3 513	—	3 513	—
Titres à rendement réel	983	927	—	56
Autres	95	—	93	2
	8 080 \$	4 243 \$	3 770 \$	67 \$
1 ^{er} janvier 2015				
	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Trésorerie et équivalents de trésorerie	673 \$	548 \$	125 \$	— \$
Titres de capitaux propres				
É.-U.	931	927	—	4
R.-U.	389	371	18	—
Canada	359	359	—	—
Autres	1 110	1 110	—	—
	2 789	2 767	18	4
Titres à revenu fixe				
Sociétés	1 201	—	1 201	—
Gouvernement	2 642	—	2 642	—
Autres	27	—	27	—
	3 870	—	3 870	—
Titres à rendement réel	911	911	—	—
Autres	577	—	503	74
	8 820 \$	4 226 \$	4 516 \$	78 \$

Les actifs des régimes n'incluaient aucune action de la Société, ni de propriété occupée par la Société ou d'autres actifs utilisés par la Société aux 31 décembre 2016, 31 décembre 2015 et 1^{er} janvier 2015.

Le tableau suivant présente les cotisations versées pour les exercices 2016 et 2015 ainsi que les cotisations estimatives pour l'exercice 2017 :

	2017	2016	2015
	<i>Estimé</i>		
Cotisations versées aux			
Régimes de retraite capitalisés	226 \$	234 \$	239 \$
Régimes de retraite non capitalisés	27	28	25
Autres avantages	10	11	12
Total des régimes de retraite à prestations définies	263	273	276
Régimes de retraite à cotisations définies	87	84	78
Total des cotisations	350 \$	357 \$	354 \$

Le tableau suivant présente l'information sur le profil d'échéance de l'obligation au titre des prestations définies qui devraient être versées au :

	31 décembre 2016
Prestations qui devraient être versées	
À moins de un an	298 \$
Entre un an et cinq ans	1 383
Entre 5 et 10 ans	2 241
Entre 10 et 15 ans	2 813
Entre 15 et 20 ans	3 238
	9 973 \$

Le tableau suivant présente la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre des prestations définies se rapportant aux régimes de retraite, au :

Durée en années au	31 décembre 2016
Régimes de retraite capitalisés	
Canada	17,0
É.-U.	16,2
R.-U.	21,4
Autres	13,9
Régimes de retraite non capitalisés	
Allemagne	19,3
Canada	13,0
É.-U.	14,7
Autres	15,4

Le tableau suivant indique les paiements prévus être effectués en vertu des régimes non capitalisés au 31 décembre 2016 :

	Allemagne	Autres	Total
Prestations qui devraient être versées			
À moins de un an	16 \$	18 \$	34 \$
Entre un an et cinq ans	67	81	148
Entre 5 et 10 ans	94	126	220
Entre 10 et 15 ans	111	142	253
Entre 15 et 20 ans	123	151	274
	411 \$	518 \$	929 \$

Les hypothèses actuarielles importantes reflètent la conjoncture économique de chaque pays. Les hypothèses moyennes pondérées utilisées pour établir le coût des avantages et l'obligation au titre des prestations s'établissaient comme suit aux :

(en pourcentage)	31 décembre 2016		31 décembre 2015		1 ^{er} janvier 2015	
	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages	Avantages de retraite	Autres avantages
Coût des avantages						
Taux d'actualisation	3,80 %	4,19 %	3,69 %	4,07 %	4,59 %	4,97 %
Taux de croissance des salaires	3,02 %	3,00 %	3,26 %	3,25 %	3,36 %	3,25 %
Taux d'inflation	2,21 %	2,05 %	2,21 %	2,05 %	2,34 %	2,40 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,12 %	s. o.	4,99 %	s. o.	4,98 %
Obligation au titre des prestations						
Taux d'actualisation	3,22 %	3,95 %	3,80 %	4,19 %	3,69 %	4,07 %
Taux de croissance des salaires	3,00 %	3,00 %	3,02 %	3,00 %	3,26 %	3,25 %
Taux d'inflation	2,30 %	2,25 %	2,21 %	2,05 %	2,21 %	2,05 %
Taux initial de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,23 %	s. o.	5,29 %	s. o.	6,08 %
Taux ultime de croissance du coût des soins de santé	s. o.	5,07 %	s. o.	5,12 %	s. o.	4,99 %

s. o. : sans objet

Les tables de mortalité et l'espérance de vie moyenne en années d'un membre âgé de 45 ou 65 ans sont les suivantes aux 31 décembre :

(en années)		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre masculin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2016	2015	2016	2015
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	21,7	21,6	22,7	22,7
R.-U.	SNAO7M_CMI 2013 et S1P (M/F)A CMI 2012	22,1	22,1	23,9	23,8
É.-U.	Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2016 ⁽¹⁾	20,9	21,3	22,5	22,9
Allemagne	Dr. K Heubeck 2005	19,0	18,9	21,6	21,5
		Espérance de vie au-delà de 65 ans d'un membre féminin présentement			
Pays	Tables de mortalité	Âgé de 65 ans en décembre		Âgé de 45 ans en décembre	
		2016	2015	2016	2015
Canada	Table de mortalité 2014 pour le secteur privé (« CPM 2014Priv ») appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle CPM d'amélioration B (« CPM-B »)	24,1	24,0	25,1	25,0
R.-U.	SNAO7M_CMI 2013 et S1P (M/F)A CMI 2012	24,3	24,2	26,2	26,1
É.-U.	Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2016 ⁽¹⁾	22,9	23,3	24,4	24,9
Allemagne	Dr. K Heubeck 2005	23,1	22,9	25,6	25,5

⁽¹⁾ Table de mortalité RP-2014 appliquée sur la base générationnelle selon l'échelle d'amélioration MP-2015 au 31 décembre 2015.

Une augmentation de 0,25 point de pourcentage d'une des hypothèses actuarielles qui suivent aurait l'incidence suivante, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées :

Hypothèse	Coût des avantages de retraite pour l'exercice 2016	Passif net lié aux avantages de retraite au 31 décembre 2016
Taux d'actualisation	(30) \$	(479) \$
Taux de croissance des salaires	8 \$	85 \$
Taux d'inflation	6 \$	120 \$

Une espérance de vie de une année additionnelle au 31 décembre 2016 pour tous les régimes de retraite à prestations définies augmenterait le passif net au titre des prestations de retraite de 271 millions \$ et le coût des prestations de retraite, de 16 millions \$ pour l'exercice 2016, toutes les autres hypothèses actuarielles demeurant inchangées.

Au 31 décembre 2016, il était prévu que le taux de croissance du coût des soins de santé lié aux autres avantages de retraite, qui est un taux annuel moyen pondéré d'augmentation des prestations pour soins de santé et soins dentaires couverts par personne, serait de 5,23 %, diminuant progressivement pour atteindre 5,07 % d'ici l'année civile 2024 puis demeurer à ce niveau pour tous les participants. Une variation de un point de pourcentage des taux de croissance prévus aurait l'incidence suivante au 31 décembre 2016 et pour l'exercice 2016 :

	Augmentation de un point de pourcentage	Diminution de un point de pourcentage
Effet sur le passif net lié aux avantages de retraite	26 \$	(23) \$
Effet sur le coût des avantages de retraite	2 \$	(2) \$

23. FOURNISSEURS ET AUTRES CRÉDITEURS

Les fournisseurs et autres créditeurs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Fournisseurs	2 126 \$	2 812 \$	3 037 \$
Frais courus	639	613	566
Intérêts	141	154	124
Autres	333	461	489
	3 239 \$	4 040 \$	4 216 \$

24. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices 2016 et 2015 :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2015	725 \$	670 \$	66 \$	565 \$	2 026 \$
Additions	298	14	252 ⁽²⁾	763 ⁽³⁾	1 327
Utilisation	(223)	(107)	(181)	(270)	(781)
Reprises	(110)	(22)	(18) ⁽²⁾	(121) ⁽⁴⁾	(271)
Charge de désactualisation	1	6	—	6	13
Incidence des variations des taux d'actualisation	(2)	1	—	(16)	(17)
Incidence des fluctuations de taux de change	(19)	—	(8)	(4)	(31)
Solde au 31 décembre 2016	670 \$	562 \$	111 \$	923 \$	2 266 \$
Dont la tranche courante	521 \$	59 \$	110 \$	132 \$	822 \$
Dont la tranche non courante	149	503	1	791	1 444
	670 \$	562 \$	111 \$	923 \$	2 266 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	773 \$	456 \$	117 \$	206 \$	1 552 \$
Additions	360	265 ⁽⁵⁾	47 ⁽²⁾	394 ⁽³⁾	1 066
Utilisation	(244)	(36)	(67)	(15)	(362)
Reprises	(118)	(15)	(25) ⁽²⁾	(15)	(173)
Charge de désactualisation	1	6	—	—	7
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(6)	—	—	(7)
Incidence des fluctuations de taux de change	(46)	—	(6)	(5)	(57)
Solde au 31 décembre 2015	725 \$	670 \$	66 \$	565 \$	2 026 \$
Dont la tranche courante	562 \$	77 \$	65 \$	404 \$	1 108 \$
Dont la tranche non courante	163	593	1	161	918
	725 \$	670 \$	66 \$	565 \$	2 026 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les provisions pour contrats déficitaires, les réclamations et les litiges.

⁽²⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition et la reprise liées aux charges de restructuration.

⁽³⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la provision pour contrats déficitaires du programme d'avions C Series et à la provision pour litige fiscal pour l'exercice 2016 (inclut l'addition d'autres provisions liées au programme d'avions C Series ainsi qu'à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* pour l'exercice 2015).

⁽⁴⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les reprises de provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*.

⁽⁵⁾ Voir la Note 8 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les modifications apportées aux estimations et à la juste valeur relatives aux garanties de crédit et de valeur résiduelle.

25. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	627 \$	702 \$	665 \$
Avances gouvernementales remboursables	395	411	363
Coûts non récurrents des fournisseurs	351	20	36
Incitatifs à la location ⁽²⁾	141	135	172
Obligations au titre des transactions de cession-bail	25	133	260
Partie courante de la dette à long terme ⁽³⁾	31	71	56
Autres	37	138	60
	1 607 \$	1 610 \$	1 612 \$
Dont la tranche courante	608 \$	991 \$	1 010 \$
Dont la tranche non courante	999	619	602
	1 607 \$	1 610 \$	1 612 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 14 – Instruments financiers.

⁽²⁾ L'obligation contractuelle exigible était de 160 millions \$ au 31 décembre 2016 (182 millions \$ au 31 décembre 2015 et 206 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

⁽³⁾ Voir la Note 27 – Dette à long terme.

Obligations au titre des transactions de cession-bail

La Société a créé des facilités de cession-bail, qui peuvent être utilisées pour vendre des avions d'affaires d'occasion. Les sommes à payer en vertu de certains de ces arrangements sont comptabilisées comme des obligations financières garanties par les avions d'affaires d'occasion. Les arrangements couvrent généralement une durée d'au plus 24 mois. La Société peut régler l'obligation en tout temps au cours de l'arrangement.

26. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Avantages du personnel ⁽¹⁾	652 \$	647 \$	661 \$
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	650	606	601
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	579	606	631
Revenus différés	422	397	450
Impôts sur le résultat à payer	222	224	248
Autres taxes à payer	163	212	119
Autres	506	578	568
	3 194 \$	3 270 \$	3 278 \$
Dont la tranche courante	2 175 \$	2 274 \$	2 182 \$
Dont la tranche non courante	1 019	996	1 096
	3 194 \$	3 270 \$	3 278 \$

⁽¹⁾ Composés de tous les avantages du personnel, à l'exception des avantages de retraite qui sont présentés aux rubriques Avantages de retraite et Autres actifs (voir la Note 22 – Avantages de retraite).

27. DETTE À LONG TERME

La dette à long terme était comme suit aux :

	Montant en devises d'origine	Monnaie	Taux d'intérêt		Échéance	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
			Contractuels ⁽¹⁾	Après incidence des couvertures de juste valeur		Montant	Montant	Montant
Billets de premier rang	600	\$ US	4,75 %	s. o.	Avril 2019	596 \$	594 \$	593 \$
	850	\$ US	7,75 %	Libor 3 mois + 4,14 ⁽²⁾	Mars 2020	899	916	922
	780	EUR	6,13 %	s. o.	Mai 2021	931	985	1 110
	1 400 ⁽³⁾	\$ US	8,75 %	s. o.	Déc. 2021	1 369	—	—
	500	\$ US	5,75 %	Libor 3 mois + 3,36 ⁽²⁾	Mars 2022	507	510	504
	1 200	\$ US	6,00 %	Libor 3 mois + 3,57 ⁽²⁾	Oct. 2022	1 228	1 234	1 219
	1 250	\$ US	6,13 %	Libor 3 mois + 3,48 ⁽²⁾	Janv. 2023	1 280	1 290	1 277
	1 500	\$ US	7,50 %	s. o.	Mars 2025	1 488	1 487	—
	650 ⁽⁴⁾	\$ US	7,50 %	s. o.	s. o.	—	677	686
	750 ⁽⁴⁾	\$ US	5,50 %	s. o.	s. o.	—	740	—
	750 ⁽⁵⁾	\$ US	4,25 %	s. o.	s. o.	—	—	746
Billets	250	\$ US	7,45 %	s. o.	Mai 2034	248	248	248
Déventures	150	\$ CAN	7,35 %	s. o.	Déc. 2026	111	107	129
Autres ⁽⁶⁾	Divers ⁽⁷⁾	Diverses	Divers ⁽⁷⁾	s. o.	2017-2026	112	191	249
						8 769 \$	8 979 \$	7 683 \$
Dont la tranche courante ⁽⁸⁾						31 \$	71 \$	56 \$
Dont la tranche non courante						8 738	8 908	7 627
						8 769 \$	8 979 \$	7 683 \$

⁽¹⁾ L'intérêt sur la dette à long terme en cours au 31 décembre 2016 est payable semestriellement, à l'exception des autres dettes dont l'échéancier des paiements d'intérêt varie.

⁽²⁾ Le swap de taux d'intérêt lié à ces billets de premier rang a été en partie réglé au quatrième trimestre de l'exercice 2015. Comme ces swaps de taux d'intérêt s'inscrivaient dans une relation de couverture de la juste valeur, les gains reportés connexes comptabilisés dans l'élément couvert seront amortis dans la charge d'intérêt jusqu'à l'échéance de ces dettes.

⁽³⁾ Nouveaux billets de premier rang échéant le 1^{er} décembre 2021, qui comportent un coupon de 8,750 % par année et qui ont été émis à 99,001 % de leur valeur nominale. Le rendement effectif est de 9,00 %.

⁽⁴⁾ Remboursés en vertu d'un rachat facultatif exercé en décembre 2016.

⁽⁵⁾ Remboursés en vertu d'un rachat facultatif exercé en avril 2015.

⁽⁶⁾ Comprend des obligations en vertu de contrats de location-financement.

⁽⁷⁾ Le montant nominal des Autres dettes à long terme s'élevait à 112 millions \$ au 31 décembre 2016 (191 millions \$ au 31 décembre 2015 et 249 millions \$ au 1^{er} janvier 2015). Le taux d'intérêt contractuel, qui représente un taux moyen pondéré, était de 5,43 % au 31 décembre 2016 (4,78 % au 31 décembre 2015 et 4,46 % au 1^{er} janvier 2015).

⁽⁸⁾ Voir la Note 25 – Autres passifs financiers.

s. o. : sans objet

Tous les billets et billets de premier rang sont de rang égal et ne sont pas garantis. La Société est assujettie à diverses restrictions financières en vertu des facilités de lettres de crédit et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres, voir la Note 31 – Facilités de crédit pour plus de détails. La violation de l'une ou l'autre de ces ententes ou l'incapacité de respecter ces clauses restrictives pourrait entraîner un manquement en vertu de ces facilités, ce qui permettrait aux banques de la Société d'exiger la défaillance ou la couverture en espèces immédiate à l'égard de toutes les lettres de crédit en cours et autoriserait les porteurs d'obligations et d'autres prêteurs à exiger le remboursement anticipé des montants qui leur sont dus. Ces modalités avaient été respectées aux 31 décembre 2016 et 2015 et au 1^{er} janvier 2015.

La valeur comptable de la dette à long terme comprend les remboursements de capital, les coûts de transaction, les escomptes non amortis et les ajustements du montant de base liés aux dérivés désignés dans une relation de couverture de juste valeur. Le tableau qui suit présente les remboursements contractuels de capital de la dette à long terme aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
À moins de un an	31 \$	71 \$	56 \$
Entre un an et cinq ans	3 736	2 946	2 127
Plus de cinq ans	4 829	5 680	5 193
	8 596 \$	8 697 \$	7 376 \$

28. CAPITAL SOCIAL

Actions privilégiées

Les actions privilégiées autorisées étaient comme suit aux 31 décembre 2016, et 2015 et au 1^{er} janvier 2015 :

	Autorisées pour des séries particulières
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000

Les actions privilégiées et entièrement libérées étaient comme suit aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	9 692 521	9 692 521	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	2 307 479	2 307 479	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000	9 400 000

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2

Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,50 \$ CAN l'action.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2017 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, ne peut être convertie.

Dividendes : Depuis le 1^{er} août 2002, les dividendes en espèces privilégiés cumulatifs et variables sont payables mensuellement le 15^e jour du mois, lorsque déclarés, à un taux annuel de dividende variable et fixé entre 50 % et 100 % du taux préférentiel canadien, ajusté comme ci-dessous. Le taux de dividende variera en fonction de l'évolution du taux préférentiel et sera ajusté à la hausse ou à la baisse mensuellement à un niveau maximum mensuel de 4 % si le cours de l'action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 2, est inférieur à 24,90 \$ CAN l'action ou supérieur à 25,10 \$ CAN l'action.

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3

- Rachat : Rachetables, au gré de la Société, à 25,00 \$ CAN l'action, le 1^{er} août 2017 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite.
- Conversion : Convertibles, au gré du porteur, à raison de une pour une, le 1^{er} août 2017 et le 1^{er} août tous les cinq ans par la suite, en actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. Quatorze jours avant la date de conversion, si la Société détermine, après avoir tenu compte de toutes les actions déposées aux fins de conversion par les porteurs, qu'il y aurait moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, en circulation, les actions restantes doivent automatiquement être converties en un nombre égal d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2. De même, si la Société détermine 14 jours avant la date de conversion qu'il y aurait, à pareil moment, moins de 1 000 000 d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2, en circulation, alors aucune action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 3, ne peut être convertie.
- Dividendes : Pour la période de cinq ans à compter du 1^{er} août 2012 jusqu'au 31 juillet 2017 inclusivement, les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3, donnent droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes au taux de 3,134 %, ou 0,7835 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,195875 \$ CAN, lorsque déclarés. Pour chaque période de cinq ans subséquente, le taux de dividende annuel fixe calculé par la Société ne doit pas être inférieur à 80 % du rendement des obligations du gouvernement du Canada, comme défini dans les statuts constitutifs mis à jour.
-

Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4

- Rachat : Sous réserve de certaines dispositions, la Société peut, moyennant un préavis d'au moins 30 jours et d'au plus 60 jours, racheter, au comptant, les actions privilégiées rachetables à dividende cumulatif, série 4, pour 25,00 \$ CAN.
- Conversion : La Société peut, sous réserve de l'approbation de la Bourse de Toronto ou de toute autre Bourse où les actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, sont inscrites, en tout temps convertir la totalité ou une partie des actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, en circulation, en actions classe B (droits de vote limités) entièrement libérées et non susceptibles d'appels subséquents de la Société. Le nombre d'actions classe B (droits de vote limités) en lesquelles chaque action privilégiée rachetable, à dividende cumulatif, série 4, peut être ainsi convertie sera déterminé en divisant le prix de rachat alors applicable, plus la totalité des dividendes cumulés et impayés jusqu'à la date de conversion exclusivement, par 2,00 \$ CAN ou 95 % du cours moyen pondéré, selon le plus élevé des deux montants, des actions classe B (droits de vote limités) à la Bourse de Toronto pour la période de 20 jours de Bourse d'affilée se terminant le quatrième jour avant la date indiquée aux fins de la conversion ou, si ce quatrième jour n'est pas un jour de Bourse, le jour de Bourse précédant ce quatrième jour. La Société peut en tout temps, à son gré, créer une ou plusieurs autres séries d'actions privilégiées de la Société, en lesquelles les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, auraient le droit, mais non l'obligation, de convertir leurs actions à raison de une pour une.
- Dividendes : Les porteurs d'actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4, ont droit à des dividendes en espèces privilégiés cumulatifs fixes, lorsque déclarés, à un taux de 6,25 % ou 1,5625 \$ CAN l'action, par année, payables chaque trimestre le dernier jour de janvier, avril, juillet et octobre de chaque année selon un taux de 0,390625 \$ CAN l'action.
-

Actions ordinaires

Les actions ordinaires n'ont pas de valeur nominale.

Actions classe A (droits de vote multiples)

Droits de vote : Dix votes chacune.

Conversion : Convertibles en tout temps, au gré du porteur, chacune en une action classe B (droits de vote limités).

Dividendes : Après paiement du dividende prioritaire sur les actions classe B (droits de vote limités) mentionnées ci-dessous, les actions classe A (droits de vote multiples) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.

Actions classe B (droits de vote limités)

Droits de vote : Un vote chacune.

Conversion : Convertibles, au gré du porteur, en une action classe A (droits de vote multiples) : i) si une offre faite aux porteurs des actions classe A (droits de vote multiples) est acceptée par l'actionnaire majoritaire actuel (la famille Bombardier) ou ii) si cet actionnaire majoritaire cesse de détenir plus de 50 % de toutes les actions classe A (droits de vote multiples) de la Société en circulation.

Dividendes : Les porteurs d'actions classe B (droits de vote limités) ont le droit, en priorité par rapport aux porteurs d'actions classe A (droits de vote multiples) à des dividendes non cumulatifs de 0,0015625 \$ CAN l'action, payables chaque trimestre le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année selon un taux de 0,000390625 \$ CAN l'action, lorsque déclarés. Après paiement dudit dividende prioritaire, les actions classe B (droits de vote limités) participeront également, action pour action, quant à tout dividende additionnel qui pourrait être déclaré relativement aux actions classe A (droits de vote multiples) et aux actions classe B (droits de vote limités). Ces dividendes, lorsque déclarés, seront payables trimestriellement le dernier jour de mars, juin, septembre et décembre de chaque année.

La variation du nombre d'actions ordinaires émises et entièrement libérées et du nombre d'actions ordinaires autorisées était comme suit aux :

Actions classe A (droits de vote multiples)

	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	313 900 550	314 273 255
Conversion à la classe B	—	(372 705)
Solde à la fin de l'exercice	313 900 550	313 900 550
Autorisées	3 592 000 000	2 742 000 000

Actions classe B (droits de vote limités)

	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Émises et entièrement libérées		
Solde au début de l'exercice	1 932 511 397	1 444 132 126
Émission d'actions	164 466	488 006 566
Conversion de la classe A	—	372 705
	1 932 675 863	1 932 511 397
Détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI		
Solde au début de l'exercice	(26 194 908)	(18 736 908)
Achetées	(27 338 210)	(7 458 000)
	(53 533 118)	(26 194 908)
Solde à la fin de l'exercice	1 879 142 745	1 906 316 489
Autorisées	3 592 000 000	2 742 000 000

En février 2015, la Société a annoncé la clôture d'un placement public, assorti d'une option de surallocation ayant été exercée en entier, visant en tout 487 840 350 reçus de souscription au prix de 2,21 \$ CAN par reçu de souscription, pour un produit net totalisant 1035 millions \$ CAN (822 millions \$).

Après les résolutions approuvées le 27 mars 2015 et le 29 avril 2016, le nombre d'actions classe A et d'actions classe B (droits de vote limités) autorisées est passé de 1 892 000 000 à 2 742 000 000, puis à 3 592 000 000.

La variation du nombre de bons de souscription pouvant être exercés était comme suit aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015
Solde au début de l'exercice	—	—
Émission de bons de souscription	205 851 872	—
Solde à la fin de l'exercice	205 851 872	—

En février 2016, la Société a émis, en faveur de la Caisse, des bons de souscription visant l'acquisition d'un nombre total de 105 851 872 actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc. (actions classe B à droits de vote limités), pouvant être exercés pendant sept ans à un prix d'exercice par action de 1,66 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,21 dollars canadiens selon le taux de change en vigueur à la date de signature de l'accord de souscription.

Également le 30 juin 2016 et le 1^{er} septembre 2016, Bombardier a émis, au nom d'Investissement Québec, des bons de souscription visant l'acquisition d'un nombre total de 100 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc., pouvant être exercés pendant cinq ans à un prix d'exercice par action de 1,72 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,21 dollars canadiens selon le taux de change en vigueur à la date de signature de l'accord de souscription.

Dividendes

Les dividendes déclarés étaient comme suit :

	Dividendes déclarés pour les exercices				Dividendes déclarés après le	
	31 décembre 2016		31 décembre 2015		31 décembre 2016	
	Total		Total		Total	
	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)	Par action (\$ CAN)	(en millions de \$ US)
Actions ordinaires classe A	0,00	— \$	0,00	— \$	0,00	— \$
Actions ordinaires classe B	0,00	—	0,00	—	0,00	—
		—		—		—
Actions privilégiées, série 2	0,68	5	0,70	5	0,11	1
Actions privilégiées, série 3	0,78	1	0,78	2	0,20	—
Actions privilégiées, série 4	1,56	11	1,56	12	0,39	3
		17		19		4
		17 \$		19 \$		4 \$

29. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

Le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UAR et d'UAI aux termes duquel des UAR et des UAI peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. Les UAR et les UAI donnent aux porteurs le droit, à l'acquisition, de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société. Les UAI donnent également à certains porteurs le droit de recevoir un paiement en espèces égal à la valeur des UAI. Le conseil d'administration de la Société a également approuvé un régime d'UAD en vertu duquel des UAD peuvent être attribuées à des hauts dirigeants. Le régime d'UAD est semblable au régime d'UAR, sauf que leur exercice ne peut avoir lieu qu'au départ à la retraite ou à la cessation d'emploi. Au cours de l'exercice 2016, l'émission d'une valeur combinée de 50 millions \$ d'UAD, d'UAR et d'UAI a été autorisée (43 millions \$ au cours de l'exercice 2015).

Le nombre d'UAR, d'UAD et d'UAI a varié comme suit pour les exercices suivants :

	2016			2015		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de l'exercice	15 627 217	4 883 829	22 332 682	26 045 936	7 666 464	—
Attribuées	31 233 004	—	1 659 631	248 757	—	22 765 354
Exercées	(65 790)	(351 061)	—	—	(340 432)	—
Annulées	(7 469 719)	(1 854 925)	(1 933 389)	(10 667 476)	(2 442 203)	(432 672)
Solde à la fin de l'exercice	39 324 712	2 677 843 ⁽¹⁾	22 058 924	15 627 217	4 883 829 ⁽¹⁾	22 332 682

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 260 639 UAD étaient acquis au 31 décembre 2016 (1 611 700 au 31 décembre 2015).

Les droits rattachés aux UAR et aux UAD attribuées seront acquis si les seuils de performance financière sont atteints. Le ratio de conversion des UAR et des UAD comportant des droits acquis varie de 50 % à 150 %. Les droits rattachés aux UAR et aux UAD sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution si les seuils de performance financière sont atteints. Les dates d'acquisition des droits liés aux attributions ayant eu lieu entre le 1^{er} janvier 2014 et le 31 décembre 2016 s'échelonnent d'août 2017 à août 2019. Les droits rattachés aux UAI attribuées seront acquis quel que soit le rendement. Les droits rattachés aux UAI sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution de celles-ci. L'acquisition des droits rattachés aux UAI attribuées en 2016 aura donc lieu en août 2018.

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des UAR et des UAI attribuées au cours de l'exercice 2016 s'est établie à 1,50 \$ (1,18 \$ au cours de l'exercice 2015). La juste valeur des UAR et des UAI attribuées a été évaluée en fonction du prix de clôture d'une action classe B (droits de vote limités) de la Société à la Bourse de Toronto.

De temps à autre, la Société fournit des instructions à un fiduciaire aux termes d'une convention de fiducie visant l'achat d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société sur le marché libre (voir la Note 28 – Capital social) relativement aux régimes d'UAR et/ou d'UAI. Ces actions sont détenues en fiducie à l'intention des bénéficiaires jusqu'à ce que les droits rattachés aux UAR et aux UAI soient acquis ou annulés. Le coût de ces achats a été déduit du capital social.

Des charges de rémunération de 11 millions \$ ont été comptabilisées au cours de l'exercice 2016 relativement aux régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI (des charges de rémunération de 7 millions \$ au cours de l'exercice 2015).

Régimes d'options d'achat d'actions

En vertu des régimes d'options d'achat d'actions, des options sont attribuées aux employés clés pour l'achat d'actions classe B (droits de vote limités). Sur les 224 641 195 actions classe B (droits de vote limités) réservées aux fins d'émission, 84 334 328 étaient disponibles au 31 décembre 2016 aux fins d'émission en vertu de ces régimes d'options d'achat d'actions.

Régime d'options d'achat d'actions en vigueur – À compter du 1^{er} juin 2009, la Société a modifié le régime d'options d'achat d'actions à l'intention d'employés clés pour les options attribuées après cette date. Les modalités et conditions les plus importantes du régime modifié sont les suivantes :

- le prix d'exercice est égal au prix moyen pondéré des actions à la Bourse au cours des cinq jours de Bourse précédant la date d'attribution des options;
- les droits rattachés aux options attribuées s'acquièrent à la fin de la troisième année suivant la date d'attribution; et
- les options viennent à échéance au plus tard sept ans après leur date d'attribution.

L'information sur le régime d'options d'achat d'actions en vigueur se résumait comme suit au 31 décembre 2016 :

Fourchette de prix d'exercice (\$ CAN)	Émises et en cours			Exercibles	
	Nombre d'options	Durée de vie résiduelle moyenne pondérée (en années)	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
1 à 2	71 728 030	6,00	1,74	—	—
2 à 4	15 356 003	4,20	3,43	5 100 578	3,63
4 à 6	7 257 105	2,28	4,79	7 257 105	4,79
6 à 8	2 698 048	1,43	7,01	2 698 048	7,01
	97 039 186			15 055 731	

Aucune option n'a été exercée au cours des exercices 2016 et 2015.

Le nombre d'options émises et en cours en vertu du régime d'options d'achat d'actions en vigueur a varié comme suit pour les exercices :

	2016		2015	
	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)	Nombre d'options	Prix d'exercice moyen pondéré (\$ CAN)
Solde au début de l'exercice	74 347 206	2,61	27 811 724	4,39
Attribuées	29 195 107	1,94	49 704 570	1,69
Annulées	(4 486 127)	2,76	(2 808 698)	3,54
Échues	(2 017 000)	3,45	(360 390)	5,17
Solde à la fin de l'exercice	97 039 186	2,38	74 347 206	2,61
Options exerçables à la fin de l'exercice	15 055 731	4,80	13 672 879	4,58

Charge de rémunération à base d'actions relative aux options

La juste valeur moyenne pondérée à la date d'attribution des options d'achat d'actions attribuées au cours de l'exercice 2016 s'est établie à 0,64 \$ par option (0,40 \$ par option au cours de l'exercice 2015). La juste valeur de chaque option attribuée a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'attribution, et les hypothèses moyennes pondérées suivantes pour les exercices :

	2016	2015
Taux d'intérêt sans risque	0,58 %	0,79 %
Durée de vie prévue	5 ans	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	49 %	36,17 %
Rendement prévu des dividendes	0 %	0 %

Une charge de rémunération de 11 millions \$ a été comptabilisée au cours de l'exercice 2016 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (7 millions \$ au cours de l'exercice 2015).

Régime d'achat d'actions à l'intention des employés

En vertu du régime d'achat d'actions à l'intention des employés, les employés de la Société ont le droit d'acheter des actions classe B (droits de vote limités) de la Société jusqu'à concurrence de 20 % de leur salaire de base à hauteur d'un maximum annuel de 30 000 \$ CAN par employé. Les cotisations de la Société au régime étaient égales à 20 % de celles des employés. Les cotisations sont utilisées pour acheter des actions classe B (droits de vote limités) sur le marché libre à des dates de placement mensuelles ou autres déterminées par la Société, mais au moins une fois par mois. La cotisation de la Société au régime a totalisé 5 millions \$ pour l'exercice 2016 (6 millions \$ pour l'exercice 2015). Les actions achetées par la Société sont assujetties à une période de détention obligatoire de 12 mois qui doit être close à la date anniversaire du 1^{er} janvier.

30. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	2016	2015
Créances clients et autres débiteurs	155 \$	(39) \$
Stocks	1 161	786
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(130)	385
Autres actifs	200	196
Fournisseurs et autres créditeurs	(699)	(7)
Provisions	269	531
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	183	(199)
Avances sur programmes aéronautiques	(452)	(1 411)
Passif lié aux avantages de retraite	(159)	196
Autres passifs	74	160
	602 \$	598 \$

31. FACILITÉS DE CRÉDIT

Facilités de lettres de crédit

Les facilités de lettres de crédit et leur échéance étaient comme suit aux :

	Montant confirmé	Lettres de crédit émises	Montant disponible	Échéance
31 décembre 2016				
Facilité de Transport	3 489 \$ ⁽¹⁾	3 311 \$	178 \$	2020 ⁽²⁾
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	400	136	264	2019 ⁽³⁾
	3 889 \$	3 447 \$	442 \$	
31 décembre 2015				
Facilité de Transport	3 963 \$ ⁽¹⁾	3 195 \$	768 \$	2019
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	600	221	379	2018
	4 563 \$	3 416 \$	1 147 \$	
1^{er} janvier 2015				
Facilité de Transport	4 249 \$ ⁽¹⁾	3 573 \$	676 \$	2018
Facilité de la Société à l'exclusion de Transport	600	261	339	2017
	4 849 \$	3 834 \$	1 015 \$	

⁽¹⁾ 3310 millions € au 31 décembre 2016 (3640 millions € au 31 décembre 2015 et 3500 millions € au 1^{er} janvier 2015).

⁽²⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence du montant d'engagement maximal de la facilité, plus une période d'amortissement de un an pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit ne peuvent pas être émises. La date d'échéance finale de la facilité est 2020.

⁽³⁾ La facilité comporte une période de disponibilité initiale de trois ans, pendant laquelle de nouvelles lettres de crédit peuvent être émises à concurrence de l'engagement maximal de la facilité. La facilité peut être prolongée d'une année annuellement à la date anniversaire, sous réserve de l'approbation par une majorité des membres du syndicat de banques.

En plus des lettres de crédit en cours présentées dans le tableau qui précède, des lettres de crédit totalisant 1869 millions \$ étaient en cours en vertu de diverses ententes bilatérales et des lettres de crédit totalisant 206 millions \$ étaient en cours en vertu de la facilité de GCB au 31 décembre 2016 (respectivement 1721 millions \$ et 173 millions \$ au 31 décembre 2015 et respectivement 1731 millions \$ et 327 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

La Société utilise aussi de nombreuses facilités de cautionnement bilatérales auprès de sociétés d'assurance à l'appui des activités de Transport. Un montant de 2,9 milliards \$ était en cours en vertu de ces facilités au 31 décembre 2016 (2,6 milliards \$ au 31 décembre 2015 et 2,4 milliards \$ au 1^{er} janvier 2015).

Facilités de crédit renouvelables

La Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$ (« facilité de crédit renouvelable ») qui arrive à échéance en juin 2019 et porte intérêt au taux de base applicable (Libor dans le cas de retraits au comptant en dollars américains) majoré d'une marge. Cette facilité est disponible aux fins d'emprunt pour satisfaire aux besoins généraux de fonds de roulement de la Société, mais à l'exclusion de Transport. De plus, la Société a une facilité de crédit renouvelable non garantie (« facilité de crédit renouvelable de Transport ») atteignant 658 millions € (693 millions \$), disponible pour Transport à des fins de sources de financement. La facilité arrive à échéance en octobre 2019 et porte intérêt au taux Euribor majoré d'une marge. Ces facilités étaient inutilisées au 31 décembre 2016.

Clauses financières restrictives

La Société est assujettie à diverses clauses financières restrictives en vertu des facilités de lettres de crédit, à l'exclusion de la facilité de GCB, et des deux facilités de crédit renouvelables non garanties, lesquelles doivent être respectées tous les trimestres. La facilité de lettre de crédit de 400 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, comportent des clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes ainsi qu'un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées pour exclure Transport. Les facilités de lettres de crédit et de crédit renouvelables de Transport comportent des clauses financières restrictives exigeant des niveaux minimums de capitaux propres, ainsi qu'un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport. Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas aux indicateurs globaux de la Société décrits à la Note 32 – Gestion du capital, ni aux expressions utilisées dans le présent rapport de gestion. En outre, la Société doit maintenir un niveau minimum de liquidités de 600 millions € (632 millions \$). La lettre de crédit de 400 millions \$ et les facilités renouvelables non garanties de 400 millions \$, dont dispose la Société à l'exclusion de Transport, exigent un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre de l'exercice 2016 (un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ pour l'exercice 2015 et de 500 millions \$ pour l'exercice 2014). Le niveau minimum de liquidités requis n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé. Ces modalités avaient été respectées aux 31 décembre 2016 et 2015 et au 1^{er} janvier 2015.

La Société surveille régulièrement ces ratios afin de s'assurer qu'elle respecte toutes les clauses financières restrictives, et elle a des contrôles en place pour s'assurer que les clauses restrictives prévues aux contrats sont respectées.

32. GESTION DU CAPITAL

La Société analyse sa structure du capital en utilisant des indicateurs globaux qui reposent sur une vaste vue économique de la Société pour en évaluer la solvabilité. La Société gère et surveille ses indicateurs globaux de manière à offrir un profil de société de première qualité.

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

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

Indicateurs globaux – Ces indicateurs globaux ne correspondent pas aux ratios exigés en vertu des clauses restrictives bancaires.

	2016	2015
RAII ajusté ⁽¹⁾	498 \$	777 \$
Intérêts ajustés ⁽²⁾	618 \$	503 \$
Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés	0,8	1,5
Dette ajustée ⁽³⁾	9 184 \$	9 289 \$
RAIIA ajusté ⁽⁴⁾	943 \$	1 278 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	9,7	7,3

⁽¹⁾ Représente le RAII avant éléments spéciaux, plus l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple et les 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.

⁽²⁾ Représente les 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.

⁽³⁾ Représente la dette à long terme 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.

⁽⁴⁾ Représente le RAII ajusté, plus l'amortissement et la dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles et l'ajustement de l'amortissement pour tenir compte des contrats de location simple.

Outre les indicateurs globaux précités, la Société surveille séparément son passif net lié aux avantages de retraite qui s'élevait à 2,5 milliards \$ au 31 décembre 2016 (1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les croissances futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. La Société surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur ses flux de trésorerie futurs et a lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années.

Afin d'ajuster sa structure du capital, la Société peut émettre ou rembourser des titres de dette à long terme, verser des cotisations discrétionnaires à des caisses de retraite, racheter ou émettre des actions ou modifier le montant des dividendes versés aux détenteurs d'instruments de capitaux propres.

Voir la Note 31 – Facilités de crédit, pour une description des clauses restrictives bancaires.

33. GESTION DU RISQUE FINANCIER

La Société est principalement exposée au risque de crédit, au risque de liquidité et au risque de marché découlant de la détention d'instruments financiers.

Risque de crédit	Le risque de crédit représente le risque qu'une partie à un instrument financier ne soit pas en mesure de s'acquitter de ses obligations et qu'il en résulte une perte financière pour l'autre partie.
Risque de liquidité	Le risque de liquidité représente le risque qu'une entité éprouve des difficultés à s'acquitter de ses obligations liées aux passifs financiers.
Risque de marché	Le risque de marché représente le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier varient en raison de modifications des cours du marché, que ces modifications soient causées par des facteurs particuliers à cet instrument financier ou à son émetteur, ou par des facteurs ayant une incidence sur la totalité des instruments financiers semblables négociés sur le marché. La Société est principalement exposée au risque de change et au risque de taux d'intérêt.

Risque de crédit

La Société est exposée au risque de crédit dans le cours normal de ses activités de trésorerie à l'égard de ses instruments financiers dérivés et d'autres activités d'investissement. La Société est aussi exposée au risque de crédit lié à ses créances clients découlant de ses activités commerciales habituelles. Les expositions au risque de crédit découlant des activités de prêt ont principalement trait aux prêts et créances liées à des contrats de location – avions accordés à la clientèle de l'aéronautique relativement à la vente d'avions commerciaux.

La surveillance et le contrôle efficaces du risque de crédit constituent une composante clé des activités de gestion du risque de la Société. Le risque de crédit découlant des activités de gestion de la trésorerie de la Société est géré par le groupe de trésorerie centralisé conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change et à la Politique corporative de gestion des investissements (la « politique »). L'objectif visé par la politique est d'atténuer l'exposition de la Société au risque de crédit découlant de ses activités de gestion de la trésorerie en s'assurant que la Société ne traite qu'avec des institutions financières de première qualité et des fonds du marché monétaire, les limites pour chaque contrepartie étant établies en fonction de limites préétablies pour chaque institution financière et chaque fonds.

Les risques de crédit découlant des activités commerciales habituelles de la Société, des activités de prêt et du soutien au financement indirect, sont gérés et contrôlés par les quatre secteurs isolables : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport. Le principal risque de crédit géré par les secteurs découle du risque de crédit de clients. Les cotes de crédit des clients et les limites de crédit sont analysées et établies par des spécialistes internes du crédit en fonction de données d'agences de notation externes, de méthodes de notation reconnues et de la propre expérience de la Société auprès de ses clients. Les risques de crédit et les limites de crédit font l'objet d'un examen continu en fonction de l'évolution des résultats financiers et des habitudes de paiement des clients.

Les évaluations des risques de crédit et des limites de crédit de clients constituent des données cruciales pour établir les conditions dans lesquelles du crédit ou du financement sera accordé aux clients, y compris l'obtention de garanties pour réduire les risques de perte de la Société. Des procédés de gouvernance particuliers sont en place afin de s'assurer que le risque financier découlant d'importantes opérations est analysé et approuvé par le niveau de direction approprié avant que le soutien au financement ou au crédit soit offert au client.

Le risque de crédit est suivi de manière continue à l'aide de divers systèmes et méthodes selon l'exposition sous-jacente. Divers systèmes de comptabilisation et de communication de l'information sont utilisés pour assurer le suivi des créances clients, des créances liées à des contrats de location et des autres financements directs.

Exposition maximale au risque de crédit – Les expositions maximales au risque de crédit découlant d'instruments financiers sont habituellement équivalentes à leur valeur comptable, comme il est présenté à la Note 14 – Instruments financiers, sauf pour les instruments financiers présentés dans le tableau ci-dessous, pour lesquels les expositions maximales sont comme suit aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	46 \$	59 \$	243 \$
Placements dans des structures de financement	181 \$	169 \$	331 \$
Instruments financiers dérivés	326 \$	362 \$	514 \$
Placements dans des titres	319 \$	304 \$	295 \$

Qualité du crédit – La qualité du crédit, selon des systèmes de notation externe et interne, des actifs financiers qui ne sont ni en souffrance ni douteux est habituellement de première qualité, à l'exception des débiteurs des secteurs d'activité aéronautiques, des prêts et créances liées à des contrats de location – avions et de certains placements dans des structures de financement. Les débiteurs des secteurs d'activité aéronautiques ne sont habituellement assortis d'aucune cote externe ou interne. Toutefois, la qualité du crédit de la clientèle est rigoureusement examinée et est fondée sur l'expérience de la Société avec les clients et leurs habitudes de paiement. La Société détient habituellement des actifs sous-jacents ou des dépôts de sécurité, ou encore des lettres de crédit au soutien des débiteurs. Les clients de la Société dans le cadre de prêts et créances liées à des contrats de location – avions sont surtout des transporteurs aériens régionaux dont la cote de crédit est habituellement inférieure à une cote de première qualité. La qualité du crédit du portefeuille de financement de prêts et créances liées à des contrats de location – avions de la Société est étroitement liée à la qualité du crédit du secteur des transporteurs aériens régionaux. Les avions financés servent de garantie pour réduire l'exposition de la Société au risque de crédit.

Voir la Note 38 – Engagements et éventualités, pour le risque de crédit hors bilan de la Société, y compris le risque de crédit lié au soutien offert à la vente d'avions.

Risque de liquidité

La Société gère le risque de liquidité en maintenant des prévisions financières détaillées, de même que des plans opérationnels et un plan stratégique à long terme. La gestion des liquidités consolidées nécessite une surveillance constante des entrées et des sorties de fonds prévues au moyen de prévisions détaillées de la situation financière de la Société, ainsi que des plans opérationnel et stratégique à long terme, aux fins de s'assurer de l'existence de sources de financement suffisantes et de leur utilisation efficace. La Société utilise des analyses de scénarios pour soumettre ses prévisions de flux de trésorerie à des tests de sensibilité. La suffisance des liquidités est constamment surveillée, en tenant compte de la volatilité historique et des besoins saisonniers, des résultats des tests de sensibilité du profil d'échéance de la dette, de l'accès aux marchés financiers, du niveau des avances de clients, des besoins de fonds de roulement, du financement du développement de produits et d'autres engagements financiers. De plus, la Société surveille constamment les occasions de financement pour optimiser sa structure du capital et préserver une flexibilité financière adéquate. La Société participe en outre à certaines initiatives de financement du fonds de roulement comme la vente de créances, les transactions de cession-bail d'avions et la négociation de délais de règlement plus longs auprès de certains fournisseurs.

Analyse des échéances – L'analyse des échéances des actifs et des passifs financiers, excluant les instruments financiers dérivés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2016 :

	Valeur comptable	Flux de trésorerie non actualisés (compte non tenu des instruments de couverture connexes)						Total
		Moins de 1 an	1 an à 3 ans	3 à 5 ans	5 à 10 ans	Plus de 10 ans	Sans échéance précise	
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	3 384 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs	1 291 \$	1 156	10	66	8	3	48	1 291
Autres actifs financiers ⁽¹⁾	911 \$	118	168	82	556	179	70	1 173
Actifs		4 658	178	148	564	182	118	5 848
Fournisseurs et autres créditeurs	3 239 \$	3 176	17	1	—	—	45	3 239
Autres passifs financiers ⁽¹⁾	949 \$	107	218	275	566	238	—	1 404
Dette à long terme								
Capital	8 769 \$	31	623	3 113	4 579	250	—	8 596
Intérêts		590	1 162	991	735	140	—	3 618
Passifs		3 904	2 020	4 380	5 880	628	45	16 857
Montant net		754 \$	(1 842) \$	(4 232) \$	(5 316) \$	(446) \$	73 \$	(11 009) \$

⁽¹⁾ La valeur comptable des autres actifs financiers exclut la valeur comptable des instruments financiers dérivés, et la valeur comptable des autres passifs financiers exclut la valeur comptable des instruments financiers dérivés et la partie courante de la dette à long terme.

Les autres actifs financiers comprennent les créances sur contrats à long terme échéant en mars 2033. En vertu des ententes respectives, la Société recevra des paiements incitatifs liés à la fiabilité des trains fabriqués. En raison des variations futures de l'indice pertinent et de la réévaluation quant à l'atteinte des cibles en matière de fiabilité, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier. 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.

La Société, surtout dans le secteur Transport, a négocié des délais de règlement de 240 jours après la livraison auprès de certains de ses fournisseurs. Les comptes fournisseurs bénéficiant de ce plus long délai totalisaient 272 millions € (287 millions \$) et portaient intérêt à un taux moyen pondéré de 1,75 % au 31 décembre 2016.

Les autres passifs financiers comprennent les avances gouvernementales remboursables. Dans le cadre des contrats pertinents, la Société est tenue de verser des montants aux gouvernements au moment de la livraison des avions. En raison de l'incertitude quant au nombre d'avions qui seront livrés et au moment de leur livraison, les montants présentés dans le tableau ci-dessus peuvent varier.

L'analyse des échéances des instruments financiers dérivés, excluant les dérivés incorporés, s'établissait comme suit au 31 décembre 2016 :

	Valeur nominale (équivalent en dollars US)	Flux de trésorerie non actualisés ⁽¹⁾					Total
		Moins de 1 an	1 an	2 à 3 ans	3 à 5 ans	Plus de 5 ans	
Actifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	6 331 \$	193 \$	1 \$	— \$	— \$	— \$	194 \$
Dérivés sur taux d'intérêt	1 550	27	18	11	4	—	60
	7 881 \$	220 \$	19 \$	11 \$	4 \$	— \$	254 \$
Passifs financiers dérivés							
Contrats de change à terme	12 386 \$	(426) \$	(30) \$	— \$	— \$	— \$	(456) \$
Dérivés sur taux d'intérêt	—	—	—	—	—	(1)	(1)
	12 386 \$	(426) \$	(30) \$	— \$	— \$	(1) \$	(457) \$
Montant net		(206) \$	(11) \$	11 \$	4 \$	(1) \$	(203) \$

⁽¹⁾ Les montants libellés dans une monnaie étrangère sont convertis au taux de change à la fin de la période.

Risque de marché

Risque de change

Les activités internationales de la Société l'exposent à des risques de change importants dans le cours normal de ses activités, en particulier par rapport au dollar canadien, à la livre sterling, au franc suisse, à la couronne suédoise, à l'euro et au peso mexicain. La Société utilise diverses stratégies, y compris l'utilisation d'instruments financiers dérivés et l'appariement des positions d'actifs et de passifs, pour atténuer ces risques.

Les principaux risques de change de chaque segment de la Société sont déterminés et couverts par la trésorerie centralisée. Les risques de change sont atténués conformément à la Politique corporative de gestion du risque de change (la « politique en matière de change »). L'objectif visé par la politique en matière de change est d'atténuer l'incidence de la fluctuation des taux de change sur les états financiers consolidés de la Société. Selon la politique en matière de change, les pertes potentielles découlant de variations défavorables des taux de change ne devraient pas excéder les limites préétablies autorisées par le conseil d'administration. La perte potentielle correspond à la perte prévue maximale qui pourrait être subie si une exposition au risque de change non couverte était touchée par une variation défavorable des taux de change pendant un trimestre. La politique en matière de change interdit aussi strictement toute opération de change spéculative qui entraînerait une exposition excédant la perte potentielle maximale approuvée par le conseil d'administration de la Société.

En vertu de la politique en matière de change, la direction des secteurs est chargée d'identifier toute exposition au risque de change réelle et possible découlant de leurs activités. Cette information est communiquée au groupe de trésorerie centralisée, qui est chargé d'exécuter les opérations de couverture conformément à la politique en matière de change.

Afin de gérer ses expositions de façon appropriée, chaque secteur maintient des prévisions de flux de trésorerie à long terme en monnaie étrangère. Les secteurs d'activité aéronautiques ont adopté une stratégie de couverture progressive, alors que Transport couvre entièrement son exposition au risque de change, afin de limiter l'incidence de la variation des taux de change sur leurs résultats. Les secteurs atténuent aussi le risque de change en maximisant les opérations dans la monnaie fonctionnelle de leurs activités, comme les achats de matières, les contrats de vente et les activités de financement.

De plus, la fonction de trésorerie centralisée gère les expositions du bilan aux fluctuations des taux de change en appariant les positions d'actifs et de passifs. Ce programme consiste essentiellement à jumeler la dette à long terme en monnaie étrangère à des actifs à long terme libellés dans la même monnaie.

Pour gérer l'exposition découlant des opérations en monnaie étrangère et modifier synthétiquement la monnaie d'exposition de certains éléments du bilan, la Société utilise surtout des contrats de change à terme. La Société applique la comptabilité de couverture à l'égard d'une tranche importante de ses opérations prévues et de ses engagements fermes libellés en monnaie étrangère désignés comme des couvertures de flux de trésorerie. Notamment, la Société conclut des contrats de change à terme pour réduire le risque de variation des flux de trésorerie futurs découlant des ventes et des achats prévus et des engagements fermes.

Les programmes de couverture de change de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance, conformément à l'objectif de fixer les taux de change sur les éléments couverts. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de change découle d'instruments financiers qui sont libellés en monnaie étrangère. La sensibilité aux taux de change est fondée sur la somme des expositions nettes au risque de change des instruments financiers de la Société comptabilisés dans son état de la situation financière. L'incidence sur le RAI pour l'exercice 2016 est évaluée compte non tenu des relations de couverture des flux de trésorerie.

	Variation	Incidence sur le RAI					
		\$ CAN/\$ US	£/\$ US	\$ US/€	£/€	€/CHF	Autres
Gain (perte)	+10 %	44 \$	3 \$	(2) \$	53 \$	(38) \$	(4) \$

L'incidence sur les AERG pour l'exercice 2016 qui suit a trait aux dérivés désignés dans une relation de couverture de flux de trésorerie. Pour ces dérivés, tout changement de la juste valeur est en grande partie contrebalancé par la réévaluation de l'exposition sous-jacente.

	Incidence sur les AERG avant impôts sur le résultat						
	Variation	\$ CAN/\$ US	£/\$ US	\$ US/€	£/€	€/CHF	Autres
Gain	+10 %	247 \$	47 \$	55 \$	— \$	7 \$	60 \$

Risque de taux d'intérêt

La Société est exposée au risque de variation de ses flux de trésorerie futurs découlant des variations des taux d'intérêt à l'égard de ses actifs et passifs financiers à taux variable, y compris la dette à long terme convertie de manière synthétique à un taux d'intérêt variable (voir la Note 27 – Dette à long terme). Pour ces éléments, les flux de trésorerie pourraient subir une incidence négative en cas de variation des taux de référence comme le Libor, l'Euribor ou le taux des acceptations bancaires. Ces risques sont principalement gérés par une fonction de trésorerie centralisée dans le cadre d'une politique de gestion globale des risques, y compris le recours à des instruments financiers, comme les swaps de taux d'intérêt. Les instruments financiers dérivés utilisés pour convertir synthétiquement les expositions au risque de taux d'intérêt sont principalement composés de swaps de taux d'intérêt.

En outre, la Société est exposée aux gains et aux pertes découlant de la variation des taux d'intérêt, ce qui comprend le risque de revente, au moyen de ses instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. Ces instruments financiers comprennent certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, certains placements dans des structures de financement, des placements dans des titres, des incitatifs à la location et certains instruments financiers dérivés.

Les programmes de couverture de taux d'intérêt de la Société ne sont habituellement pas touchés par l'évolution des conditions du marché, les instruments financiers dérivés étant normalement détenus jusqu'à leur échéance afin de s'assurer d'un bon appariement des actifs et des passifs, conformément à l'objectif de réduction des risques découlant des fluctuations des taux d'intérêt. Ces programmes sont revus chaque année et modifiés au besoin pour tenir compte des conditions ou des pratiques actuelles du marché.

Analyse de sensibilité

Le risque de taux d'intérêt a surtout trait aux instruments financiers comptabilisés à leur juste valeur. En supposant une augmentation de 100 points de base des taux d'intérêt touchant l'évaluation de ces instruments financiers, compte non tenu des instruments financiers dérivés désignés dans une relation de couverture, aux 31 décembre 2016 et 2015, l'incidence sur le RAI se serait traduite par un ajustement négatif de 22 millions \$ aux 31 décembre 2016 et 2015.

34. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2016 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	62 \$	— \$	— \$	62 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	340	—	340	—
Placements dans des titres	361 ⁽²⁾	48	313	—
Placements dans des structures de financement	165	—	—	165
	928 \$	48 \$	653 \$	227 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(6) \$	— \$	— \$	(6) \$
Incitatifs à la location	(141)	—	—	(141)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(627)	—	(457)	(170)
	(774) \$	— \$	(457) \$	(317) \$

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

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

Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers du Niveau 3 ont été comme suit pour les exercices 2016 et 2015 :

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 1 ^{er} janvier 2015	263 \$	165 \$	(18) \$	(172) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	(54)	(12)	—	12	—
Émissions	10	—	(23)	—	—
Règlements	(140)	(2)	40	25	—
Solde au 31 décembre 2015	79	151	(1)	(135)	—
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	2	23	—	(28)	(61)
Émissions	—	—	(11)	—	(120)
Règlements	(19)	(9)	6	22	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	11
Solde au 31 décembre 2016	62 \$	165 \$	(6) \$	(141) \$	(170) \$

⁽¹⁾ Dont un montant de 2 millions \$ qui représente les gains réalisés au cours de l'exercice 2016 comptabilisés dans les revenus de financement (un montant de 11 millions \$ qui représente les gains réalisés au cours de l'exercice 2015 comptabilisés dans les revenus de financement).

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 31 décembre 2016 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB et CCC (B)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 7,5 % et 9,84 % (9,30 %)	Entre 1,75 % et 8,17 % (6,44 %)	s. o.

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

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

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

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 31 décembre 2016 :

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour l'exercice 2016	Modification d'hypothèses		
		Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Gain (perte)				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	(5) \$	(1) \$	(2) \$	(3) \$
Placements dans des structures de financement	10 \$	(4) \$	(11) \$	(9) \$
Incitatifs à la location	(18) \$	s. o.	2 \$	s. o.

s. o. : sans objet

Option de conversion

Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour l'exercice 2016 de 18 millions \$.

Une augmentation de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une augmentation de la juste valeur avec une perte correspondante comptabilisée dans le RAI pour l'exercice 2016 de 23 millions \$.

Hiérarchie des justes valeurs pour les éléments comptabilisés au coût amorti

Le tableau qui suit présente les actifs financiers et les passifs financiers évalués au coût amorti sur une base non 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).

La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 31 décembre 2016 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Créances clients et autres débiteurs	1 291 \$	— \$	1 291 \$	— \$
Autres actifs financiers				
Placements dans des structures de financement	43	—	—	43
Autres	288	—	—	288
	1 622 \$	— \$	1 291 \$	331 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(3 233) \$	— \$	(3 233) \$	— \$
Dette à long terme	(8 624)	—	(8 624)	—
Autres passifs financiers				
Avances gouvernementales remboursables	(430)	—	—	(430)
Autres	(418)	—	—	(418)
	(12 705) \$	— \$	(11 857) \$	(848) \$

35. PLACEMENTS DANS DES COENTREPRISES ET DES ENTREPRISES ASSOCIÉES

Dans le cours normal des affaires, la Société effectue une partie de ses activités par l'entremise de coentreprises et d'entreprises associées, surtout dans Transport.

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

	2016	2015
Coentreprises	65 \$	30 \$
Entreprises associées	61	119
Résultat net	126 \$	149 \$

La société a donné en nantissement des actions dans des entreprises associées d'une valeur comptable de 24 millions \$ au 31 décembre 2016 (18 millions \$ au 31 décembre 2015 et au 1^{er} janvier 2015).

36. OPÉRATIONS ENTRE PARTIES LIÉES

Les parties liées de la Société sont composées de ses coentreprises, de ses entreprises associées et des membres clés de la direction.

Coentreprises et entreprises associées

Dans le cours normal des affaires, la Société achète et vend des produits et services dans des conditions de pleine concurrence auprès de certaines de ses coentreprises et de ses entreprises associées. Le tableau qui suit présente la tranche de ces opérations attribuable aux participations des autres coentrepreneurs et les opérations avec les entreprises associées pour les exercices :

	2016		2015	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Ventes de produits et services, et autres revenus	47 \$	23 \$	100 \$	46 \$
Achats de produits et services, et autres charges	59 \$	26 \$	129 \$	— \$

Le tableau qui suit présente les soldes de la Société auprès de coentreprises et d'entreprises associées aux :

	31 décembre 2016		31 décembre 2015		1 ^{er} janvier 2015	
	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées	Coentreprises	Entreprises associées
Débiteurs	22 \$	8 \$	31 \$	8 \$	39 \$	5 \$
Créditeurs	2 \$	4 \$	3 \$	2 \$	6 \$	6 \$
Avances et facturations progressives en excédent des stocks des contrats à long terme	7 \$	— \$	4 \$	— \$	4 \$	— \$

Rémunération des membres clés de la direction

La rémunération annuelle et la charge de rémunération connexe des administrateurs membres de la haute direction et des administrateurs non membres de la haute direction et des membres clés de la direction, soit le président et chef de la direction de Bombardier Inc., les présidents et chefs de l'exploitation des secteurs d'activité aéronautiques et de Transport et les vice-présidents principaux de Bombardier Inc. se présentaient comme suit pour les exercices :

	2016	2015
Avantages fondés sur des actions	23 \$	19 \$
Salaires, primes et autres avantages à court terme	17	12
Avantages de retraite	3	4
Prestations de cessation d'emploi et autres avantages à long terme	1	11
	44 \$	46 \$

37. ENTITÉS STRUCTURÉES NON CONSOLIDÉES

Le tableau suivant présente les actifs et passifs des entités structurées non consolidées dans lesquelles la Société détenait une exposition importante aux :

	31 décembre 2016		31 décembre 2015		1 ^{er} janvier 2015	
	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs	Actifs	Passifs
Structures de financement liées à la vente d'avions commerciaux	5 625 \$	3 014 \$	6 612 \$	4 102 \$	7 380 \$	4 796 \$

La Société a offert des garanties de crédit et de valeur résiduelle, ou les deux, à certaines entités structurées créées uniquement pour offrir du financement relativement à la vente d'avions commerciaux.

En général, ces entités structurées sont financées par une dette à long terme consentie par des tiers et par du capital émis à des porteurs de titres non liés qui profitent d'incitatifs fiscaux. L'avion est cédé en garantie de la dette à long terme des entités structurées. La Société conserve certains droits sous forme de garanties de crédit et de garanties de valeur résiduelle, de dette subordonnée et de droits résiduels. Les garanties de valeur résiduelle couvrent généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie à la vente de l'avion sous-jacent à une date convenue. La Société offre également des services de gestion à certaines de ces entités structurées en contrepartie d'honoraires au prix du marché.

Le risque éventuel maximal de la Société était de 1,6 milliard \$, dont une tranche de 371 millions \$ était comptabilisée à titre de provisions et de passifs connexes au 31 décembre 2016 (respectivement 1,7 milliard \$ et 354 millions \$ au 31 décembre 2015 et respectivement 1,8 milliard \$ et 295 millions \$ au 1^{er} janvier 2015). Le risque maximal de la Société lié à ces garanties figure à la Note 38 – Engagements et éventualités.

La Société a conclu qu'elle ne contrôlait pas ces entités structurées.

38. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

La Société conclut diverses ententes de soutien à la vente, y compris des garanties de crédit et des garanties de valeur résiduelle, ainsi que des engagements de taux de financement, la plupart fournis relativement à des ventes d'avions commerciaux et des engagements de financement connexes. La Société est aussi exposée à d'autres risques hors bilan décrits dans le tableau qui suit. Ces risques hors bilan s'ajoutent aux engagements et éventualités décrits ailleurs dans les présents états financiers consolidés. Certains de ces risques hors bilan sont aussi présentés à la Note 37 – Entités structurées non consolidées. Le risque éventuel maximal ne reflète pas le montant des débours prévus par la Société.

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

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle (a)	1 300 \$	1 669 \$	1 749 \$
Crédit (a)	1 233	1 248	1 275
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(562)	(598)	(628)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	1 971 \$	2 319 \$	2 396 \$
Engagements de reprise (b)	1 721 \$	1 818 \$	2 696 \$
Obligations de rachat conditionnelles (c)	207 \$	192 \$	204 \$
Autres⁽²⁾			
Crédit (d)	48 \$	48 \$	48 \$
Garanties d'exécution (e)	— \$	— \$	38 \$

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

⁽²⁾ La Société a aussi fourni d'autres garanties (voir la section f) ci-après).

Le risque maximal de la Société relatif aux garanties de crédit et aux garanties de valeur résiduelle, liées à la vente d'avions, représente la valeur nominale de ces garanties, compte non tenu du produit net prévu découlant de la valeur estimative des avions et autres actifs disponibles, ce qui réduit le risque de la Société en vertu de ces garanties. Des provisions pour pertes prévues totalisant 562 millions \$ au 31 décembre 2016 (670 millions \$ au 31 décembre 2015 et 456 millions \$ au 1^{er} janvier 2015) ont été établies afin de couvrir les risques découlant de ces garanties, compte tenu de l'incidence de la valeur de revente estimative de l'avion, qui est fondée sur des informations tirées des rapports d'évaluation externes, et reflètent des facteurs spécifiques du marché actuel des avions et un marché équilibré à moyen et à long terme, et le produit prévu des autres actifs couvrant ces risques. 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 141 millions \$ au 31 décembre 2016 (135 millions \$ au 31 décembre 2015 et 172 millions \$ au 1^{er} janvier 2015). Les provisions pour pertes prévues devraient couvrir l'ensemble de l'exposition au risque de crédit et de valeur résiduelle de la Société, compte tenu du produit prévu de la vente de l'avion sous-jacent et de l'extinction de certaines obligations liées à des incitatifs à la location.

Ventes d'avions

a) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – La Société a fourni des garanties de crédit sous forme de garanties de paiements de loyer et de remboursements de prêts ainsi que des services liés à la recommercialisation d'avions. Ces garanties sont émises surtout au profit de certains prestataires de financement à des clients et viennent à échéance au cours de diverses périodes jusqu'à 2026. La presque totalité du soutien financier comportant un risque de crédit potentiel est liée à des clients exploitant des sociétés aériennes régionales. Le risque de crédit relatif à trois de ces clients représentait 72 % du total du risque de crédit maximal au 31 décembre 2016 (71 % au 31 décembre 2015 et au 1^{er} janvier 2015).

En outre, la Société peut offrir une garantie de valeur résiduelle d'avions à une date convenue par les parties, habituellement à la date d'échéance des ententes de financement et de location connexes. Les engagements comprennent habituellement des restrictions opérationnelles comme l'utilisation maximale et les exigences minimales en matière d'entretien. Cette garantie prévoit un paiement limité par contrat au bénéficiaire de la garantie, qui représente généralement un pourcentage de la première perte par rapport à une valeur garantie. Dans la plupart des cas, une réclamation en vertu de ces garanties ne peut être faite qu'à la revente des avions sous-jacents à un tiers.

Le tableau suivant résume les garanties de valeur résiduelle en cours, à la date d'exercice la plus rapprochée ainsi que la période pendant laquelle elles peuvent être exercées aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Moins de un an	57 \$	90 \$	56 \$
De un an à cinq ans	845	991	777
De cinq à dix ans	398	580	880
De dix à quinze ans	—	8	36
	1 300 \$	1 669 \$	1 749 \$

b) Engagements de reprise – Relativement à la signature de commandes fermes visant la vente d'avions neufs, la Société conclut des engagements de reprise à prix déterminé avec certains clients. Ces engagements confèrent aux clients le droit de remettre leur avion d'occasion à titre de paiement partiel pour l'achat d'un nouvel avion.

Les engagements de reprise de la Société étaient les suivants aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Moins de un an	231 \$	271 \$	687 \$
De un an à trois ans	600	204	627
Par la suite	890	1 343	1 382
	1 721 \$	1 818 \$	2 696 \$

c) Obligations de rachat conditionnelles – Dans le cadre de la vente d'un avion neuf, la Société contracte des obligations de rachat conditionnelles auprès de certains clients. En vertu de ces obligations, la Société accepte de racheter l'avion initial pour un montant préétabli, pendant une période prédéterminée ou à des dates préétablies, sous réserve d'une convention acceptable pour les deux parties visant la vente d'un nouvel avion. Au moment où la Société signe une entente visant la vente d'un nouvel avion et que le client exerce son droit de payer partiellement le nouvel avion en remettant l'avion initial à la Société, une obligation de rachat conditionnelle est comptabilisée comme un engagement de reprise.

Les obligations de rachat conditionnelles de la Société, à la date d'exercice la plus rapprochée, étaient les suivantes aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
Moins de un an	158 \$	173 \$	195 \$
De un an à trois ans	49	19	9
Par la suite	—	—	—
	207 \$	192 \$	204 \$

Autres garanties

d) Garanties de crédit et garanties de valeur résiduelle – Dans le cadre de la vente de certains matériels de transport sur rail, la Société a fourni une garantie de crédit à l'égard de paiements de loyers totalisant 48 millions \$ au 31 décembre 2016 (48 millions \$ au 31 décembre 2015 et au 1^{er} janvier 2015). Cette garantie vient à échéance en 2025.

e) Garanties d'exécution – Pour certains projets exécutés dans le cadre de consortiums ou de partenariats par Transport, les partenaires peuvent être conjointement et solidairement responsables face au client pour une défaillance des autres partenaires. Dans de tels cas, les partenaires fourniront normalement des contre-indemnités mutuelles. Ces obligations et garanties s'étendent habituellement jusqu'à l'acceptation du produit final par le client et, dans certains cas, à la période couverte par la garantie.

Le risque maximal net de la Société relatif aux projets pour lesquels le risque de la Société comporte un plafond totalisait 38 millions \$ au 1^{er} janvier 2015, en supposant que toutes les contre-indemnités soient entièrement honorées. Pour les projets ne comportant pas de plafond de risque pour la Société, ce risque est déterminé en fonction de la part de la valeur totale du contrat revenant aux partenaires de la Société. Selon cette méthode, le risque net de la Société n'est pas important, en supposant que toutes les contre-indemnités sont entièrement honorées. Ces obligations et garanties conjointes et solidaires ont rarement été invoquées par le passé.

f) Autres – Dans le cours normal de ses affaires, la Société a conclu des ententes comprenant des indemnités en faveur de tiers, principalement des indemnités fiscales. Ces ententes ne contiennent généralement pas de limites spécifiques à l'égard de la responsabilité de la Société et, par conséquent, il n'est pas possible d'évaluer le risque éventuel maximal de la Société à l'égard de ces indemnités.

Contrats de location simple

La Société loue des bâtiments et du matériel et prend en charge des contrats de location simple d'avions relativement à la vente d'avions neufs. Les paiements de loyers minimums futurs, surtout liés aux bâtiments et au matériel, en vertu de contrats de location simple non résiliables sont comme suit aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
À moins de un an	143 \$	146 \$	165 \$
Entre un an et cinq ans	361	346	438
Plus de cinq ans	475	346	512
	979 \$	838 \$	1 115 \$

La charge de loyer s'est établie à 170 millions \$ pour l'exercice 2016 (181 millions \$ pour l'exercice 2015).

Autres engagements

La Société a aussi des obligations d'achat, en vertu de divers contrats, effectuées dans le cours normal des affaires. Les obligations d'achat se présentent comme suit aux :

	31 décembre 2016	31 décembre 2015	1 ^{er} janvier 2015
À moins de un an	4 120 \$	6 485 \$	7 061 \$
Entre un an et cinq ans	8 280	3 925	4 141
Plus de cinq ans	46	56	233
	12 446 \$	10 466 \$	11 435 \$

Les obligations d'achat de la Société comprennent les engagements de capitaux pour l'achat d'immobilisations corporelles et incorporelles totalisant respectivement 373 millions \$ et 415 millions \$ au 31 décembre 2016 (176 millions \$ et 489 millions \$ au 31 décembre 2015 et 196 millions \$ et 432 millions \$ au 1^{er} janvier 2015).

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 31 décembre 2016, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Transport

Depuis le quatrième trimestre de 2016, l'une des filiales de la Société coopère avec les services de police dans le cadre d'une enquête à l'encontre de suspects non identifiés qu'on soupçonne d'activités contraires à l'éthique sans néanmoins fournir de détails. L'enquête est en cours, mais aucune accusation n'a été portée contre la Société, sa filiale ou l'un ou l'autre de ses employés. Le contrat sous-jacent dans Transport à l'origine de cette situation fait actuellement l'objet d'une vérification par une institution financière multilatérale conformément à un droit contractuel. La vérification se poursuit et aucun résultat n'a encore été transmis à la Société ou à sa filiale. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore sans réserve dans le cadre de l'enquête et de la vérification. En raison de la nature de ces procédures, il n'est, à cette heure, pas possible d'en déterminer l'issue ou les conséquences possibles, le cas échéant, pour la Société.

Enquête au Brésil

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

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

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

Litige avec Triumph

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

Metrolinx

En juillet 2016, Bombardier Transportation Canada Inc. a reçu un avis de défaut à l'égard d'un contrat qu'elle a conclu avec Metrolinx visant la livraison de 182 véhicules légers. Le contrat a été conclu le 14 juin 2010. La valeur du contrat est de 770 millions \$ CAN (573 millions \$). La Société conteste vigoureusement l'avis de défaut selon le processus de règlement des différends prévu au contrat. Le 28 octobre 2016, Metrolinx a signifié à Bombardier Transportation Canada Inc. un avis d'intention de résilier le contrat conformément à l'avis de défaut. Afin d'empêcher Metrolinx de présenter un avis de résiliation tant que le processus de règlement des différends est en cours, notamment en attendant toute décision par le comité de règlement des différends et tout appel subséquent, la Société a déposé, le 10 février 2017, une injonction devant la Cour supérieure de l'Ontario pour demander une ordonnance visant le maintien du statu quo et faisant valoir que Metrolinx ne peut résilier le contrat. La Société a l'intention de respecter ses obligations aux termes du contrat.

Bombardier, Challenger, CRJ, CRJ 1000, CRJ Series, CS100, CS300, C Series, Global, Global 7000, Global 8000, Learjet, Learjet 85 et Q400 sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES INVESTISSEURS

Notre conseil d'administration

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION⁽¹⁾

Pierre Beaudoin	Président exécutif du conseil d'administration de Bombardier
Laurent Beaudoin	Président émérite du conseil
Alain Bellemare	Président et chef de la direction de Bombardier
Joanne Bissonnette	Administratrice de sociétés
J. R. André Bombardier	Vice-président du conseil d'administration de Bombardier
Martha Finn Brooks	Administratrice de sociétés
Jean-Louis Fontaine	Vice-président du conseil d'administration de Bombardier
Sheila Fraser	Administratrice de sociétés
August W. Henningsen	Administrateur de sociétés
Daniel Johnson	Avocat-conseil, McCarthy Tétrault S.E.N.C.R.L., s.r.l.
Jean C. Monty	Administrateur de sociétés
Vikram Pandit	Président et chef de la direction d'Orogen Group (entreprise tirant parti des occasions d'affaires dans le secteur des services financiers)
Patrick Pichette	Conseiller auprès de Google Inc. (entreprise de services et produits liés à Internet)
Carlos E. Represas	Administrateur de sociétés
Beatrice Weder di Mauro	Professeure de macroéconomie internationale, Université Johannes Gutenberg, Mayence, Allemagne

COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Comités du conseil	Représentation au sein du conseil ⁽¹⁾	Responsabilités
Comité d'audit	Sheila Fraser (présidente) Jean C. Monty Vikram Pandit Beatrice Weder di Mauro	<ul style="list-style-type: none"> Aider les administrateurs à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de reddition de comptes. Favoriser le maintien d'une bonne communication entre les administrateurs et les auditeurs indépendants de Bombardier, Ernst & Young. Favoriser le maintien de l'indépendance d'Ernst & Young. Maintenir la crédibilité et l'objectivité de nos rapports financiers. Étudier et évaluer tout risque important.
Comité des finances et de gestion des risques	Patrick Pichette (président) Martha Finn Brooks August W. Henningsen Vikram Pandit Carlos E. Represas	<ul style="list-style-type: none"> Examiner les risques importants de nature financière auxquels Bombardier est exposée et les mesures que la direction prend pour surveiller, contrôler et gérer ces risques. Examiner le caractère adéquat des politiques, des procédures et des contrôles mis en place pour gérer ces risques. Examiner et surveiller les projets ou opérations importants ou inhabituels liés aux activités courantes, aux occasions d'affaires, aux fusions, aux acquisitions, aux désinvestissements, aux ventes ou achats importants d'actifs et aux investissements en actions. Passer en revue diverses questions ou activités touchant la situation financière de Bombardier.
Comité de la gouvernance et des nominations	Carlos E. Represas (président) Martha Finn Brooks Daniel Johnson Jean C. Monty	<ul style="list-style-type: none"> Surveiller les critères de sélection et les qualifications des candidats au poste d'administrateur. Surveiller la composition et la performance du conseil et de ses comités. Surveiller la rémunération des administrateurs.
Comité des ressources humaines et de la rémunération	Jean C. Monty (président) August W. Henningsen Patrick Pichette Carlos E. Represas	<ul style="list-style-type: none"> Superviser la planification de la relève du président et chef de la direction et d'un certain nombre d'autres postes de haute direction. Évaluer la performance du président et chef de la direction. Examiner et approuver la politique de rémunération globale des membres de la haute direction qui comprend, entre autres éléments, le salaire de base, les incitatifs à court et à long terme et les régimes de retraite et les avantages sociaux et avantages accessoires.

⁽¹⁾ Au 31 décembre 2016. Pour des renseignements supplémentaires sur notre conseil d'administration, consultez notre site Web bombardier.com.

INSCRIPTIONS BOURSIÈRES

Actions classe A et actions à droits de vote subalternes classe B	Toronto (Canada)
Actions privilégiées, série 2, série 3 et série 4	Toronto (Canada)
Symbole des actions	BBD (Toronto)

RÉSULTATS FINANCIERS DE L'EXERCICE 2017

Premier rapport trimestriel	11 mai 2017
Deuxième rapport trimestriel	28 juillet 2017
Troisième rapport trimestriel	2 novembre 2017
Rapport financier annuel 2017	15 février 2018

DATES DE VERSEMENT DES DIVIDENDES SUR ACTIONS PRIVILÉGIÉES

Versement sujet à l'approbation du conseil d'administration

Série 2

Date d'inscription	Date de versement	Date d'inscription	Date de versement
2016-12-30	2017-01-15	2017-06-30	2017-07-15
2017-01-31	2017-02-15	2017-07-31	2017-08-15
2017-02-28	2017-03-15	2017-08-31	2017-09-15
2017-03-31	2017-04-15	2017-09-29	2017-10-15
2017-04-28	2017-05-15	2017-10-31	2017-11-15
2017-05-31	2017-06-15	2017-11-30	2017-12-15

Série 3

Date d'inscription	Date de versement
2017-01-13	2017-01-31
2017-04-14	2017-04-30
2017-07-14	2017-07-31
2017-10-13	2017-10-31

Série 4

Date d'inscription	Date de versement
2017-01-13	2017-01-31
2017-04-14	2017-04-30
2017-07-14	2017-07-31
2017-10-13	2017-10-31

Veillez noter que sauf indication contraire, tous les dividendes versés par Bombardier depuis janvier 2006 sur toutes ses actions ordinaires et privilégiées sont considérés « dividendes déterminés » conformément à la Loi de l'impôt sur le revenu du Canada et à son équivalent provincial ou territorial. La même désignation s'applique en vertu de la Loi sur les impôts du Québec pour les dividendes déclarés après le 23 mars 2006.

Coordonnées

Bombardier Inc.

800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1Y8
Relations avec les investisseurs
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13273
Télééc. : +1 514 861 2420
Courriel : investisseurs@bombardier.com
Communications
Tél. : +1 514 861 9481, poste 13390
Télééc. : +1 514 861 2420

ENVOIS MULTIPLES

Malgré les vérifications faites pour n'adresser qu'un exemplaire de chaque document aux actionnaires inscrits de Bombardier, les envois multiples sont inévitables si les titres sont immatriculés à plusieurs noms ou adresses. Prière de signaler pareil cas à l'un des numéros suivants :

+1 514 982 7555 ou +1 800 564 6253 (sans frais, Amérique du Nord seulement), ou envoyer un courriel à l'adresse suivante : service@computershare.com

RENSEIGNEMENTS EN LIGNE

Pour des renseignements supplémentaires, nous vous invitons à consulter nos sites Web bombardier.com et ri.bombardier.com

AGENT DE TRANSFERT ET AGENT COMPTABLE DES REGISTRES

Les actionnaires qui désirent de l'information sur leurs actions doivent communiquer avec :

Services aux investisseurs Computershare Inc.

100, avenue University, 8^e étage
Toronto (Ontario)
Canada M5J 2Y1
ou
1500, boul. Robert-Bourassa, bureau 700
Montréal (Québec)
Canada H3A 3S8
Tél. : +1 514 982 7555 ou
+1 800 564 6253
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Télééc. : +1 416 263 9394 ou
+1 888 453 0330
(sans frais, Amérique du Nord seulement)
Courriel : service@computershare.com

AUDITEURS

Ernst & Young s.r.l./S.E.N.C.R.L.
800, boul. René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H3B 1X9

ASSEMBLÉE ANNUELLE

L'assemblée annuelle des actionnaires aura lieu le jeudi 11 mai 2017, à 10 h 00, à l'adresse suivante :

Centre de finition Global
200, chemin de la Côte-Vertu Ouest
Dorval (Québec)
Canada H4S 2A3

L'assemblée annuelle sera diffusée en direct sur notre site Web bombardier.com.

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

ALP, AVENTRA, BiLevel, Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CITYFLO, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, C Series, CS100, CS300, EBI, ELECTROSTAR, FlexCare, FLEXITY, FLEXX, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, INTERFLO, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Parts Express, Q400, Q Series, REGINA, Smart Parts, Smart Parts Plus, Smart Parts Maintenance Plus, Smart Parts Preferred, Smart Services, SPACIUM, TALENT, TRAXX, TWINDEXX, WAKO et *ZEFIRO* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.

Le présent rapport financier est imprimé sur du papier contenant 30 % de fibres postconsommation, certifié ÉcoLogo, traité sans chlore. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, permet l'économie de :



58
arbres matures,
équivalant à
la superficie de
4 terrains de tennis



2574 kg
de déchets,
équivalant à
53 poubelles

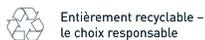


23 577 kg
de CO₂,
équivalant aux
émissions de
8 voitures par année



210 008 litres
d'eau, équivalant
à la consommation
d'eau d'une personne
pendant 600 jours

Ces données ont été fournies par le fabricant de papier.



FSC® n'est pas responsable des calculs de ressources économisées en utilisant ce papier.

Imprimé au Canada
ISBN: 978-2-923797-37-3
Dépôt légal, Bibliothèque et
Archives nationales du Québec.
Tous droits réservés.
© 2017 Bombardier Inc. ou ses filiales.

BOMBARDIER.COM



BOMBARDIER