

TROISIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre clos le 30 septembre 2015

GLOSSAIRE

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

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

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
SOMMAIRE	4
FAITS SAILLANTS	4
PRÉVISIONS SUR LES LIQUIDITÉS POUR 2015	5
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	5
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	9
STRUCTURE DU CAPITAL	14
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	16
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	19
AVIONS D'AFFAIRES	20
AVIONS COMMERCIAUX	28
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIEURIE	36
TRANSPORT	40
AUTRES	45
ARRANGEMENTS HORS BILAN	45
RISQUES ET INCERTITUDES	45
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	45
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	46
TAUX DE CHANGE	47
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	47
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	48
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	49
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	56

RAPPORT DE GESTION

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

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

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

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière des industries du transport aérien et du transport sur rail, à l'instabilité politique et à des cas de force majeure), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services, aux engagements à modalités fixes et à la production et à l'exécution de projets, aux partenaires commerciaux, aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits, aux procédures réglementaires et judiciaires, à l'environnement, à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs, aux ressources humaines), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers, aux régimes d'avantages de retraite, à l'exposition au risque de crédit, à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt, à l'aide du financement en faveur de certains clients et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt, à la diminution de la valeur résiduelle et à l'augmentation des prix des produits de base), au non-respect des conditions relatives à la réalisation de l'investissement, au fait de ne pas obtenir les approbations requises, notamment celles de tiers et des organismes de réglementation, et à la modification des modalités de l'investissement. Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2014. Certaines hypothèses importantes formulées par la direction pour faire des énoncés prospectifs comprennent, sans s'y limiter : la décision de lancer un PAPE ou un placement privé visant une participation minoritaire ainsi que le moment où il le serait, sa taille et sa réussite; notre capacité à mener à bien un PAPE ou un placement privé visant une participation minoritaire dans des conditions de marché favorables, le fait que la vérification diligente en cours menée par le gouvernement du Québec ne mettra pas au jour des faits ou des circonstances défavorables importants; le respect de toutes les conditions relatives à la réalisation de l'investissement; l'obtention des approbations requises, notamment celles de tiers et des organismes de réglementation; et notre capacité à mener à bien l'investissement. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir les rubriques Prévisions et Énoncés prospectifs du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2014. Rien ne peut garantir qu'un PAPE ou un placement privé visant une participation minoritaire, ou l'investissement ou une autre opération sera entrepris ou réalisé en totalité ou en partie ou le moment, la taille et le produit d'un tel placement ou d'une telle opération, qui dépendra de plusieurs facteurs, notamment des conditions qui prévaudront sur le marché.

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

SOMMAIRE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2015	2014	Écart
Revenus	4 138 \$	4 906 \$	(16) %
RAII	(4 635) \$	171 \$	ins
Marge RAI	ins	3,5 %	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	75 \$	291 \$	(74) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	1,8 %	5,9 %	(410) pdb
Résultat net	(4 888) \$	74 \$	ins
RPA dilué (en dollars)	(2,20) \$	0,03 \$	ins
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	2 \$	222 \$	(99) %
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	0,00 \$	0,12 \$	(100) %
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	501 \$	444 \$	13 %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(816) \$	(368) \$	(122) %
Aux	30 septembre 2015	31 décembre 2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	61,8 \$	69,1 \$	(11) %
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	3 654 \$	3 846 \$	(5) %

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

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

Principaux événements

- Après la fin du troisième trimestre, en octobre 2015, nous avons conclu un protocole d'entente avec le gouvernement du Québec, qui investira 1 milliard \$ dans le programme d'avions *C Series*, en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Cette société en commandite nouvellement constituée poursuivra les activités liées à notre programme d'avions *C Series* et sera incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers. L'investissement comprend également l'émission de bons de souscription au gouvernement du Québec, pouvant être exercés en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 200 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc. Le décaissement de l'investissement et l'émission des bons de souscription auront lieu au deuxième trimestre de 2016, sous réserve des conditions relatives à la clôture. La participation du gouvernement du Québec dans la société en commandite sera rachetable dans certaines circonstances. Par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* et des discussions avec le gouvernement du Québec, qui ont donné lieu au protocole d'entente, Avions commerciaux a comptabilisé une charge de 3,2 milliards \$ dans les éléments spéciaux au troisième trimestre de 2015, liée principalement à la dépréciation de l'outillage des programmes aéronautiques. Nous continuons à croire que le programme d'avions *C Series* répond aux besoins particuliers du marché et qu'il possède un potentiel de marché à long terme.
- Après la fin du troisième trimestre, le 28 octobre 2015, en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché, nous avons mis fin au programme d'avion *Learjet 85*. Avions d'affaires a comptabilisé une charge de 1,2 milliard \$ dans les éléments spéciaux au troisième trimestre de 2015, liée principalement à la dépréciation des coûts de développement restants du programme *Learjet 85* et à la hausse des autres provisions. Nous maintenons notre engagement à l'égard de la gamme d'avion *Learjet*.
- Le placement annoncé précédemment visant une participation minoritaire dans Bombardier Transport progresse bien. Après le placement, Bombardier Transport continuera d'être contrôlé par Bombardier Inc. et ses résultats continueront d'être inclus dans notre périmètre de consolidation.
- En août 2015, John Di Bert est devenu vice-président principal et chef de la direction financière de Bombardier Inc.
- En septembre 2015, Nico Buchholz est devenu vice-président principal et chef de la direction de l'approvisionnement de Bombardier Inc.

PRÉVISIONS SUR LES LIQUIDITÉS POUR 2015

Au premier trimestre de 2015, dans le contexte de la nouvelle structure organisationnelle, nous avons réalisé une analyse comparative de divulgation. À la suite de cette analyse, nous avons décidé de changer les prévisions sur les liquidités par secteur d'activité par des prévisions consolidées. Par conséquent, les prévisions sur les liquidités par secteur d'activité pour 2015 contenues dans notre Rapport financier 2014 ont été supprimées.

Au quatrième trimestre de 2015, nous prévoyons dégager des flux de trésorerie disponibles consolidés positifs et, donc, que l'utilisation des flux de trésorerie disponibles consolidés prévus s'établira entre 1,9 milliard \$ et 2,2 milliards \$ pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2015.

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

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

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Revenus	4 138 \$	4 906 \$	13 155 \$	14 151 \$
Coût des ventes	3 721	4 226	11 583	12 220
Marge brute	417	680	1 572	1 931
Charges de vente et d'administration	284	315	857	1 007
R et D	78	80	236	235
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(19)	(14)	(53)	(64)
Autres charges (revenus)	(1)	8	(6)	(14)
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	75	291	538	767
Éléments spéciaux	4 710	120	4 719	132
RAII	(4 635)	171	(4 181)	635
Charges de financement	129	66	326	185
Revenus de financement	(12)	(15)	(52)	(59)
RAI	(4 752)	120	(4 455)	509
Impôts sur le résultat	136	46	208	165
Résultat net	(4 888) \$	74 \$	(4 663) \$	344 \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(4 891) \$	68 \$	(4 668) \$	334 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	3 \$	6 \$	5 \$	10 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(2,20) \$	0,03 \$	(2,30) \$	0,18 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	1,8 %	5,9 %	4,1 %	5,4 %
RAII	ins	3,5 %	ins	4,5 %

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
RAIIA	(527) \$	276 \$	138 \$	936 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	179 \$	396 \$	853 \$	1 068 \$
Résultat net ajusté	2 \$	222 \$	317 \$	565 \$
RPA ajusté	0,00 \$	0,12 \$	0,14 \$	0,31 \$

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

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014 ⁽¹⁾	2015	2014 ⁽¹⁾
Revenus				
Avions d'affaires	1 558 \$	1 640 \$	4 910 \$	4 738 \$
Avions commerciaux	480	787	1 751	2 020
Aérostructures et Services d'ingénierie	411	444	1 354	1 397
Transport	1 985	2 336	6 117	6 983
Siège social et éliminations	(296)	(301)	(977)	(987)
	4 138 \$	4 906 \$	13 155 \$	14 151 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾				
Avions d'affaires	54 \$	103 \$	280 \$	325 \$
Avions commerciaux	(63)	13	(83)	33
Aérostructures et Services d'ingénierie	30	33	113	75
Transport	109	162	342	415
Siège social et éliminations	(55)	(20)	(114)	(81)
	75 \$	291 \$	538 \$	767 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	1 169 \$	35 \$	1 180 \$	45 \$
Avions commerciaux	3 561	18	3 560	16
Aérostructures et Services d'ingénierie	—	10	(1)	14
Transport	—	57	—	57
Siège social et éliminations	(20)	—	(20)	—
	4 710 \$	120 \$	4 719 \$	132 \$
RAII				
Avions d'affaires	(1 115) \$	68 \$	(900) \$	280 \$
Avions commerciaux	(3 624)	(5)	(3 643)	17
Aérostructures et Services d'ingénierie	30	23	114	61
Transport	109	105	342	358
Siège social et éliminations	(35)	(20)	(94)	(81)
	(4 635) \$	171 \$	(4 181) \$	635 \$

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

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

Analyse des résultats consolidés

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

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2015	2014	2015	2014
Charge de dépréciation et autres charges - Programme d'avions <i>C Series</i>	1	3 235 \$	— \$	3 235 \$	— \$
Charge de dépréciation et autres charges - Programme d'avion <i>Learjet 85</i>	2	1 163	—	1 163	—
Modifications des estimations et variations de la juste valeur	3	353	—	353	—
Perte sur remboursement de dette à long terme	4	—	—	22	43
Charge de restructuration	5	—	120	9	142
Gain sur résolution d'un litige	6	—	—	—	(18)
Incidences fiscales des éléments spéciaux	7	106	(9)	106	(11)
		4 857 \$	111 \$	4 888 \$	156 \$
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAI		4 710 \$	120 \$	4 719 \$	132 \$
Charges de financement – Perte sur instruments financiers	3	41	—	41	—
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme	4	—	—	22	43
Revenus de financement – Intérêts relatifs à la résolution de litiges	6	—	—	—	(8)
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux	7	106	(9)	106	(11)
		4 857 \$	111 \$	4 888 \$	156 \$

1. Les montants pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 représentent 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 donné lieu au protocole d'entente d'octobre 2015. L'élément spécial comprend un crédit de 14 millions \$ porté au poste Siège social et éliminations.
2. Les montants pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 représentent 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 éliminations), des dépréciations des stocks, des dépréciations des autres actifs et immobilisations corporelles, d'autres provisions et d'autres passifs financiers de 244 millions \$, à la 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.

3. Les montants pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 représentent 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 régionaux d'occasion 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 découlant des modifications apportées à la juste valeur estimative.
4. Le montant pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015 représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$. Le montant pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$).
5. Le montant pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015 représente une charge de restructuration de 13 millions \$ ayant trait à une réduction des effectifs d'environ 1000 postes annoncée en janvier 2015, principalement à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux É.-U., par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85*, et une reprise de provisions pour restructuration de 4 millions \$ constituées à l'exercice précédent. Les montants pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 comprennent des charges de restructuration de 120 millions \$ ayant trait à une réduction des effectifs annoncée en juillet 2014, dont 63 millions \$ ont trait aux secteurs Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie, et 57 millions \$, au secteur Transport. Le montant pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 comprend également une charge de restructuration de 22 millions \$ ayant trait à la réduction des effectifs d'environ 1700 postes des secteurs Avions d'affaires, Avions commerciaux, et Aérostructures et Services d'ingénierie annoncée en janvier 2014, surtout au Canada et aux É.-U.
6. Représente un gain pour les secteurs Avions d'affaires et Avions commerciaux lié à la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec, dont 8 millions \$ représentent la tranche d'intérêts du gain pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014.
7. Les montants pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 représentent la dépréciation nette des actifs d'impôt différé, découlant principalement de la réorganisation et du regroupement de Bombardier Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu visant une participation minoritaire dans Bombardier Transport. Cet élément a une incidence importante sur les taux d'imposition effectifs.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 117 millions \$ et 274 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015, comparativement à 51 millions \$ et 126 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 66 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- une perte nette de financement plus élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (31 millions \$) attribuable aux pertes dans les éléments spéciaux de 41 millions \$ découlant des modifications apportées à la juste valeur estimative; et
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (30 millions \$).

L'augmentation de 148 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- une perte nette de financement plus élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (67 millions \$) attribuable surtout aux pertes dans les éléments spéciaux de 41 millions \$ découlant des modifications apportées à la juste valeur estimative; et
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (65 millions \$).

En partie contrebalancées par :

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

Impôts sur le résultat

Les taux d'imposition effectifs pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 ont été respectivement de (2,9) % et (4,7) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Les taux d'imposition effectifs négatifs s'expliquent par la dépréciation nette des actifs d'impôt différé attribuables principalement à la réorganisation et au regroupement de Bombardier Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu visant une participation minoritaire dans Bombardier Transport (comptabilisé à titre d'élément spécial), à la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales, ainsi qu'à des différences temporaires, contrebalancées en partie par l'incidence positive de l'écart entre les taux d'imposition des filiales étrangères.

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

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Résultat net	(4 888) \$	74 \$	(4 663) \$	344 \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	104	105	315	301
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	4 004	—	4 004	—
Impôts sur le résultat différés	104	11	118	59
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(19)	(14)	(53)	(64)
Perte sur remboursement de dette à long terme	—	—	22	43
Autres	5	(12)	11	(5)
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	32	1	59	63
Variation nette des soldes hors caisse ⁽²⁾	343	(89)	(863)	(979)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(315)	76	(1 050)	(238)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(501)	(444)	(1 319)	(1 469)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾	(816) \$	(368) \$	(2 369) \$	(1 707) \$
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	(168)	(107)	(396)	(216)
Utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés⁽¹⁾	(648) \$	(261) \$	(1 973) \$	(1 491) \$

⁽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⁾ La variation nette des soldes hors caisse avant éléments spéciaux, à l'exclusion de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles, pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015, correspondait à des sorties de fonds respectivement de 363 millions \$ et 1578 millions \$ (sorties de fonds respectivement de 209 millions \$ et 1111 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014). Pour des détails sur les montants des éléments spéciaux, à l'exclusion de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles, se reporter au tableau Rapprochement du RAIIA avant éléments spéciaux et du RAIIA, par rapport au RAII à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR.

La détérioration de 448 millions \$ de l'utilisation de flux de trésorerie disponibles pour le trimestre est principalement attribuable à :

- la diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie et les éléments spéciaux, à l'exclusion de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles (268 millions \$);
- l'écart négatif par rapport au trimestre correspondant de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse avant éléments spéciaux, à l'exclusion de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles (154 millions \$) (voir l'explication ci-après); et
- la hausse des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (57 millions \$).

La détérioration de 662 millions \$ de l'utilisation de flux de trésorerie disponibles pour la période de neuf mois est principalement attribuable à :

- l'écart négatif par rapport à la période de neuf mois correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse avant éléments spéciaux, à l'exclusion de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles (467 millions \$) (voir l'explication ci-après); et
- la diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie et les éléments spéciaux, à l'exclusion de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles (341 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (150 millions \$) principalement dans le programme d'avion *Learjet 85*.

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2015, les sorties de fonds de 363 millions \$ avant éléments spéciaux, à l'exclusion de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles, sont surtout attribuables à :

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

En partie contrebalancées par :

- l'augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes; et
- la diminution des stocks des programmes aéronautiques dans toutes les catégories d'avions d'affaires, mais surtout dans les catégories d'avions d'affaires grands et légers, contrebalancée en partie par une hausse des stocks d'Avions commerciaux.

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2014, les sorties de fonds de 209 millions \$ avant éléments spéciaux, à l'exclusion de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles, étaient surtout attribuables à :

- la diminution des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants à la suite de livraisons dans plusieurs contrats;
- l'accroissement des stocks d'avions d'occasion d'Avions d'affaires;
- l'augmentation des créances clients et autres débiteurs de Transport à la suite de livraisons aux termes de plusieurs contrats;
- l'accroissement des stocks de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons; et
- les cotisations aux régimes de retraite des secteurs d'activité aéronautique.

En partie contrebalancés par :

- l'accroissement net des avances sur programmes aéronautiques, principalement dans Avions d'affaires;
- la diminution des stocks de produits finis et de programmes aéronautiques, principalement pour les biréacteurs régionaux;
- la baisse des autres actifs et passifs financiers de Transport; et
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs de Transport, en partie contrebalancée par la baisse des fournisseurs et autres créditeurs dans tous les secteurs d'activité aéronautique, mais surtout dans Avions d'affaires.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015, les sorties de fonds de 1,6 milliard \$ avant éléments spéciaux, à l'exclusion de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles, sont surtout attribuables à :

- la diminution des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons d'avions de toutes les catégories, mais principalement dans les catégories d'avions d'affaires grands et intermédiaires;
- l'accroissement des stocks de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- l'accroissement des stocks des programmes aéronautiques, surtout dans les catégories d'avions d'affaires intermédiaires et grands; et
- la diminution des fournisseurs et autres créditeurs liés essentiellement au secteur Transport.

En partie contrebalancés par :

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

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014, les sorties de fonds de 1,1 milliard \$ avant éléments spéciaux, à l'exclusion de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles, étaient surtout attribuables à :

- l'accroissement des stocks de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- l'augmentation des créances clients et autres débiteurs de Transport;
- l'augmentation des stocks de produits finis d'Avions d'affaires, surtout dans les catégories des avions d'affaires intermédiaires et légers et des avions d'affaires d'occasion, en partie contrebalancée par la diminution des stocks de produits finis d'Avions commerciaux;
- l'accroissement des stocks des programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des grands avions d'affaires;
- la réduction des autres passifs de Transport; et
- les cotisations aux régimes de retraite des secteurs d'activité aéronautique.

En partie contrebalancés par :

- l'augmentation nette des avances sur programmes aéronautiques, surtout dans la catégorie des avions d'affaires intermédiaires et Avions commerciaux, en partie contrebalancée par la diminution des avances dans la catégorie des grands avions d'affaires;
- l'augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes;
- la baisse des autres actifs et passifs financiers de Transport; et
- l'augmentation des fournisseurs et autres créditeurs de Transport, en partie contrebalancée par une baisse dans tous les secteurs d'activité aéronautique, mais surtout dans Avions d'affaires.

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Solde au début de la période	3 105 \$	2 476 \$	2 489 \$	3 397 \$
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(816)	(368)	(2 369)	(1 707)
Produit net de l'émission de dette à long terme	—	5	2 218	1 815
Produit net de l'émission d'actions	—	—	822	—
Remboursements de dette à long terme	(12)	(10)	(816)	(1 318)
Produit de placements dans des structures de financement	150	—	150	—
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(44)	(117)	(68)	(69)
Dividendes versés	(4)	(45)	(14)	(137)
Variation nette des placements dans des titres DAV	54	—	(10)	(53)
Achat d'actions classe B détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UATI	(9)	—	(9)	—
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽²⁾	—	—	—	25
Autres	(80)	(6)	(49)	(18)
Solde à la fin de la période	2 344 \$	1 935 \$	2 344 \$	1 935 \$

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

⁽²⁾ Représente le solde du prix de vente lié à la vente des principaux actifs et des passifs connexes se rapportant à nos activités Flexjet.

Sources de financement disponibles à court terme

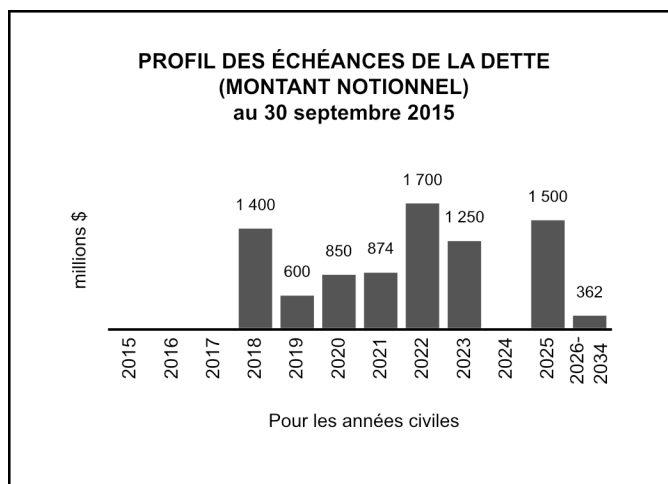
	30 septembre 2015	31 décembre 2014
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 344 \$	2 489 \$
Facilité de crédit renouvelable disponible	1 310	1 357
Sources de financement disponibles à court terme	3 654 \$	3 846 \$

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

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

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

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



En mars 2015, nous avons prolongé d'une année les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,5 milliards € (3,9 milliards \$) et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾, respectivement jusqu'en mai 2018 et juin 2018. Les dates d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 500 millions € (560 millions \$) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$⁽¹⁾ ont également été prolongées d'une année, respectivement jusqu'en mars 2017 et juin 2018. En juin 2015, le montant confirmé de 3,5 milliards € (3,9 milliards \$) de Transport a été accru à 3,64 milliards € (4,1 milliards \$). Également, en juin 2015, la période de disponibilité de la facilité de GCB a été prolongée jusqu'en août 2016.

En raison du plan de financement annoncé au premier trimestre de 2015, le niveau minimum de liquidités requises à la fin de chaque trimestre pour respecter les clauses restrictives financières liées à la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$⁽¹⁾ et à la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$⁽¹⁾ a augmenté, pour passer de 500 millions \$ à 750 millions \$. La facilité de lettres de crédit de 3,64 milliards € (4,1 milliards \$) et la facilité renouvelable non garantie de 500 millions € (560 millions \$) de Transport continuent d'être assujetties à l'exigence du niveau minimum de liquidités de 600 millions € (672 millions \$). Le niveau minimum de liquidités tel qu'il est défini ne comprend pas uniquement la trésorerie et les équivalents de trésorerie présentés dans l'état de la situation financière consolidé.

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

Après la fin du troisième trimestre, en octobre 2015, nous avons conclu un protocole d'entente avec le gouvernement du Québec, qui investira 1 milliard \$ dans le programme d'avions *C Series*, en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Cette société nouvellement constituée poursuivra les activités liées à notre programme d'avions *C Series* et sera incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers. L'investissement comprend également l'émission de bons de souscription au gouvernement du Québec, pouvant être exercés en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 200 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc. Le décaissement de l'investissement et l'émission des bons de souscription auront lieu au deuxième trimestre de 2016, sous réserve des conditions relatives à la clôture. Le produit de l'investissement sera affecté entièrement au fonds de roulement du programme d'avions *C Series*. La participation du gouvernement du Québec dans la société en commandite sera rachetable dans certaines circonstances.

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

Nous sommes d'avis que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles prévus, combinés avec nos sources de financement disponibles à court terme de 3,7 milliards \$ et notre partenariat avec le gouvernement du Québec, qui investira 1,0 milliard \$ dans le programme *C Series*, ainsi qu'avec d'autres possibilités découlant de nos diverses initiatives, y compris notre placement prévu visant une participation minoritaire dans Bombardier Transport et notre plan de transformation, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible.

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 RAIIA ajusté excluent des éléments spéciaux comme des charges de restructuration, les charges de dépréciation importantes et leurs reprises, et d'autres éléments inhabituels importants qui, selon nous, ne représentent pas notre rendement de base.

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

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

Ratio de couverture des intérêts

Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	30 septembre 2015	31 décembre 2014
RAIJ ajusté ⁽¹⁾	944 \$	1 262 \$
Intérêts ajustés ⁽¹⁾	500 \$	401 \$
Ratio du RAIJ ajusté sur les intérêts ajustés	1,9	3,1

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

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

- la baisse du RAIJ ajusté, attribuable principalement à la diminution du RAIJ avant éléments spéciaux (se reporter à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur pour plus de détails) et à celle des intérêts reçus par suite du règlement d'un swap combiné de taux d'intérêt et de devises comptabilisé au deuxième trimestre de 2014; et
- l'augmentation des intérêts ajustés, du fait principalement des intérêts versés sur les billets de premier rang non garantis émis en mars 2015.

Ratio du levier financier

Aux, et pour les périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	30 septembre 2015	31 décembre 2014
Dette ajustée ⁽¹⁾	9 473 \$	8 401 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	1 443 \$	1 775 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	6,6	4,7

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

La détérioration du ratio du levier financier découle de :

- la diminution du RAIIA ajusté, attribuable essentiellement à la baisse du RAIJ ajusté (voir l'explication ci-dessus); et
- l'augmentation de la dette ajustée, découlant de l'émission de billets de premier rang non garantis de 2,25 milliards \$ en mars 2015, contrebalancée en partie par le rachat facultatif, en avril 2015, de billets de premier rang de 750 millions \$ échéant en janvier 2016.

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

Outre les indicateurs globaux précités, la direction surveille séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,2 milliards \$ au 30 septembre 2015 (2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. La direction surveille étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et a lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les risques associés aux régimes de retraite. La diminution de 233 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite s'explique comme suit :

Variation du passif net lié aux avantages de retraite

Solde au 31 décembre 2014	2 470 \$ ⁽¹⁾
Pertes actuarielles sur les actifs des régimes de retraite	293
Fluctuations des taux d'actualisation	(237)
Autres gains actuariels nets sur les obligations au titre des prestations définies	(131)
Coûts des services rendus	221
Fluctuations des taux de change	(215)
Cotisations de la Société	(213)
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	55
Autres	(6)
Solde au 30 septembre 2015	2 237 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 204 millions \$ au 30 septembre 2015 (159 millions \$ au 31 décembre 2014).

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

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

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

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

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

Rapprochement du RAlIA avant éléments spéciaux et du RAlIA, par rapport au RAlI

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
RAlI	(4 635) \$	171 \$	(4 181) \$	635 \$
Amortissement	104	105	315	301
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	4 004	—	4 004	—
RAlIA	(527)	276	138	936
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	706	120	715	132
RAlIA avant éléments spéciaux	179 \$	396 \$	853 \$	1 068 \$

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Trimestres clos les 30 septembre			
	2015		2014	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(4 888) \$		74 \$	
Ajustements du RAlI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	4 710	2,11 \$	120	0,07 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	18	0,01	19	0,01
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	57	0,03	20	0,02
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement ⁽¹⁾	105	0,05	(11)	(0,01)
Résultat net ajusté	2 \$		222 \$	

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

	Trimestres clos les 30 septembre	
	2015	2014
RPA dilué	(2,20) \$	0,03 \$
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement ⁽¹⁾	2,20	0,09
RPA ajusté	0,00 \$	0,12 \$

Rapprochement du résultat net ajusté et du résultat net

	Neuf mois clos les 30 septembre			
	2015		2014	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(4 663) \$		344 \$	
Ajustements du RAlI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	4 719	2,31 \$	132	0,08 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	55	0,03	57	0,03
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	80	0,04	9	0,01
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽¹⁾	22	0,01	43	0,02
Tranche d'intérêts de gains liés à des éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	—	(8)	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement ⁽¹⁾	104	0,05	(12)	(0,01)
Résultat net ajusté	317 \$		565 \$	

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

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

	Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014
RPA dilué	(2,30) \$	0,18 \$
Incidence des éléments spéciaux et des autres éléments d'ajustement ⁽¹⁾	2,44	0,13
RPA ajusté	0,14 \$	0,31 \$

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

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

	Aux	
	30 septembre 2015	31 décembre 2014
Dette à long terme	9 098 \$	7 683 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(449)	(407)
Dette à long terme, montant net	8 649	7 276
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽¹⁾	608	865
Obligations au titre des transactions de cession-bail	216	260
Dette ajustée	9 473 \$	8 401 \$

Rapprochement du RAIIA ajusté et du RAI ajusté, par rapport au RAI

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2015	31 décembre 2014
RAI	(5 382) \$	(566) \$
Éléments spéciaux ⁽²⁾	6 076	1 489
Intérêts reçus	183	298
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	67	41
RAI ajusté	944	1 262
Amortissement	431	417
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple ⁽⁴⁾	68	96
RAIIA ajusté	1 443 \$	1 775 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2015	31 décembre 2014
Intérêts versés	424 \$	354 \$
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	67	41
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	9	6
Intérêts ajustés	500 \$	401 \$

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

⁽²⁾ Se reporter à la rubrique Analyse des résultats consolidés de la section Sommaire pour plus de détails sur les éléments spéciaux pour les périodes de neuf mois closes les 30 septembre 2015 et 2014. L'élément spécial pour le trimestre clos le 31 décembre 2014 avait trait à une charge de 1,4 milliard \$ liée à la pause du programme d'avion *Learjet 85*.

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

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

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a diminué de 3,8 milliards \$ au cours de la période de neuf mois, compte tenu d'une incidence négative des taux de change de 570 millions \$. La diminution de 3,2 milliards \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- une baisse de 2,9 milliards \$ de l'outillage des programmes aéronautiques attribuable principalement aux charges de dépréciation de 4,0 milliards \$ des programmes d'avions C Series et *Learjet 85*, contrebalancée en partie par des additions nettes de 1,2 milliard \$ dans Avions commerciaux et Avions d'affaires;
- une augmentation de 856 millions \$ des avances et facturations progressives liées à Transport; et
- une diminution de 210 millions \$ des créances clients et autres débiteurs, essentiellement dans Transport.

En partie contrebalancées par :

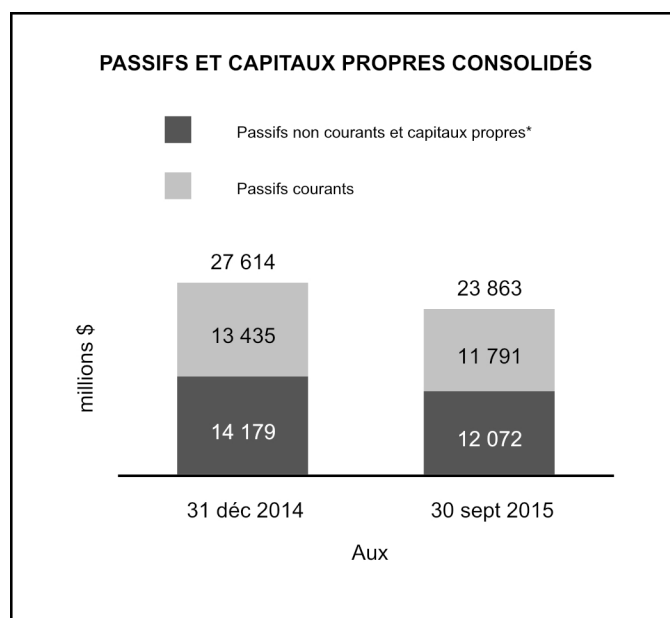
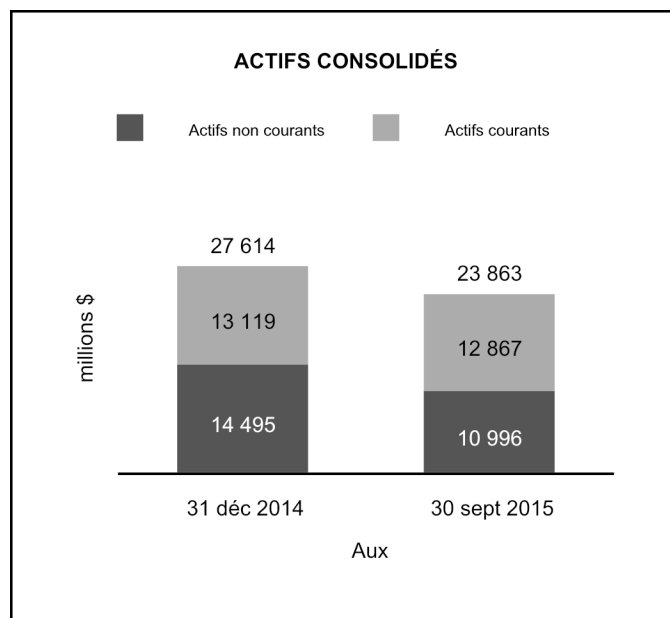
- une augmentation de 1,1 milliard \$ des stocks bruts attribuable surtout à l'accélération de la production avant des livraisons dans Transport.

Le total des passifs et des capitaux propres a diminué de 3,8 milliards \$ au cours de la période de neuf mois, compte tenu de l'incidence des taux de change de 570 millions \$. La diminution de 3,2 milliards \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique surtout par :

- une diminution des capitaux propres de 3,7 milliards \$, attribuable essentiellement à la perte nette de 4,7 milliards \$, contrebalancée en partie par l'émission d'instruments de capitaux propres de 822 millions \$ et la réévaluation des régimes à prestations définies de 255 millions \$; et
- une diminution de 941 millions \$ des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons d'avions principalement des catégories d'avions d'affaires grands et intermédiaires.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la dette à long terme de 1,5 milliard \$, essentiellement attribuable à l'émission de billets de premier rang de 2,25 milliards \$, en partie contrebalancée par le rachat des billets de premier rang de 750 millions \$.



*Comprend des capitaux propres négatifs de 3,7 milliards \$ au 30 septembre 2015 (capitaux propres de 55 millions \$ au 31 décembre 2014).

AVIONS D’AFFAIRES

Reclassement

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

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2015	2014	Écart
Revenus	1 558 \$	1 640 \$	(5) %
Livraisons d'avions (en unités)	43	45	(2)
Commandes nettes (en unités) ⁽¹⁾	(32)	21	(53)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽²⁾	ins	0,5	ins
RAII	(1 115) \$	68 \$	ins
Marge RAI	ins	4,1 %	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾	54 \$	103 \$	(48) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽³⁾	3,5 %	6,3 %	(280) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽³⁾	99 \$	139 \$	(29) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽³⁾	6,4 %	8,5 %	(210) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	172 \$	198 \$	(13) %
Aux	30 septembre 2015	31 décembre 2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	20,3 \$	24,0 \$	(15) %

⁽¹⁾ Le nombre négatif de commandes nettes pour le trimestre clos le 30 septembre 2015 reflète l'annulation de 64 commandes par suite de notre décision de mettre fin au programme d'avion *Learjet 85*.

⁽²⁾ Défini comme les commandes nettes reçues sur les livraisons d'avions, en unités.

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

Principaux événements

- Après la fin du troisième trimestre, le 28 octobre 2015, en raison de l'absence de ventes par suite de la faiblesse prolongée du marché, nous avons mis fin au programme d'avion *Learjet 85*. Par conséquent, une charge de 1,2 milliard \$ a été comptabilisée dans les éléments spéciaux au troisième trimestre de 2015, liée principalement à la dépréciation des coûts de développement restants du programme *Learjet 85* et à une hausse des autres provisions. Nous maintenons notre engagement à l'égard de la gamme d'avions *Learjet*.
- Les moteurs ont été installés sur le premier FTV *Global 7000*. Tous les éléments structuraux du FTV1 sont assemblés, notamment les sections arrière, centrale, et avant du fuselage, l'aile, les trains d'atterrissage, la dérive et le stabilisateur. Se reporter à la rubrique Développement de produits pour plus de détails.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Au cours des années 2015, 2016 et 2017, l'économie mondiale devrait progresser, mais à des taux de croissance du PIB plus faibles que prévu en début d'année.

La confiance de l'industrie⁽¹⁾ a continué à diminuer depuis le deuxième trimestre de 2015 et se situait sous le seuil de stabilité du marché, à son niveau le plus bas depuis le quatrième trimestre de 2013. Le recul de l'indice de confiance depuis le deuxième trimestre de 2015 demeure attribuable essentiellement à la perte de confiance dans les prix de vente, dans la conjoncture économique et dans l'intérêt des clients.⁽²⁾ Malgré l'incidence de la conjoncture économique et des enjeux géopolitiques actuels touchant certains marchés, notamment la Chine, l'Amérique latine et la Russie, nous gardons confiance en le potentiel du secteur des avions d'affaires, étant donné les perspectives solides des inducteurs à long terme de la demande de biréacteurs d'affaires.

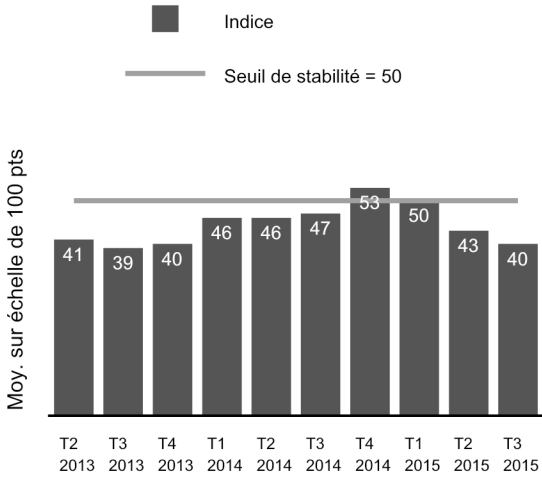
Au troisième trimestre, le niveau des stocks d'avions légers d'occasion a affiché une hausse légère, tandis que celui des stocks d'avions intermédiaires d'occasion a affiché une baisse légère par rapport à ceux du trimestre précédent. Le niveau des stocks de grands avions d'occasion est demeuré stable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

Au cours de la période de huit mois close le 31 août 2015, l'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. a augmenté par rapport à celle des périodes correspondantes des trois dernières années. Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2015, l'utilisation des biréacteurs d'affaires en Europe est demeurée stable par rapport à celle des périodes correspondantes des trois dernières années.

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

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par UBS et publié en octobre 2015.

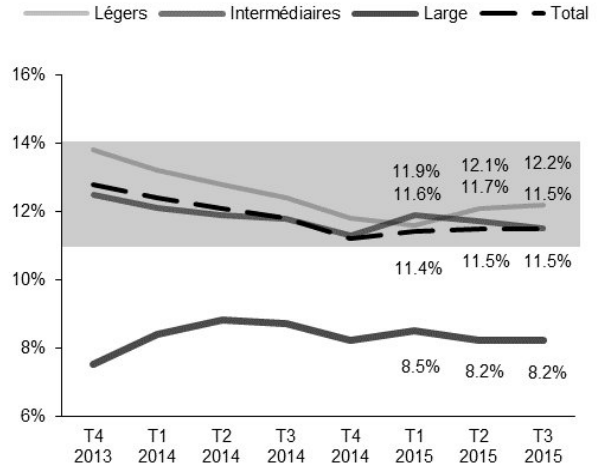
INDICE UBS DU MARCHÉ DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES*



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.

STOCKS DE BIRÉACTEURS D'AFFAIRES D'OCCASION*

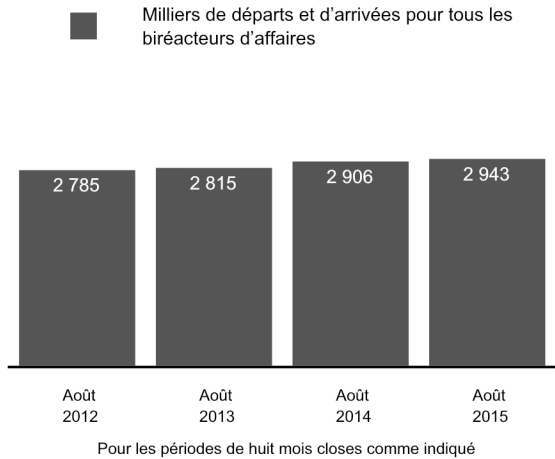


Sources : JETNET et Ascend

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

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

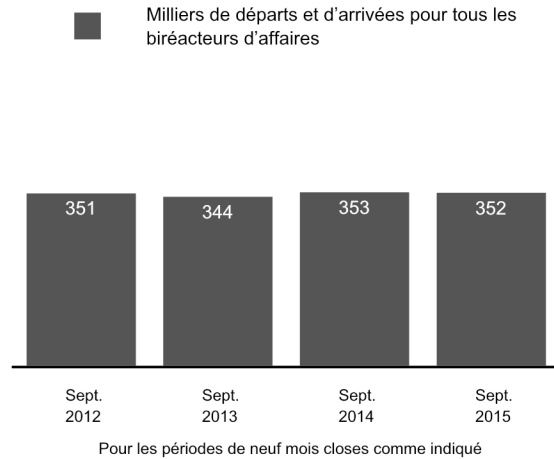
UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES AUX É.-U.*



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

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

UTILISATION DES BIRÉACTEURS D'AFFAIRES EN EUROPE



Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Revenus	1 558 \$	1 640 \$	4 910 \$	4 738 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	99 \$	139 \$	409 \$	423 \$
Amortissement	45	36	129	98
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	54	103	280	325
Éléments spéciaux	1 169	35	1 180	45
RAII	(1 115) \$	68 \$	(900) \$	280 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux	3,5 %	6,3 %	5,7 %	6,9 %
RAII	ins	4,1 %	ins	5,9 %
Livraisons d'avions	43	45	135	126

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

Revenus

La diminution de 82 millions \$ pour le trimestre est surtout attribuable :

- au nombre moins élevé de livraisons de grands avions d'affaires;

En partie contrebalancé par :

- un plus grand nombre de livraisons d'avions d'affaires intermédiaires; et
- un plus grand nombre de livraisons et une combinaison favorable d'avions d'affaires d'occasion.

L'augmentation de 172 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- un plus grand nombre de livraisons d'avions d'affaires intermédiaires et légers, en partie contrebalancé par un nombre moins élevé de livraisons de grands avions d'affaires; et
- un plus grand nombre de livraisons et une combinaison favorable d'avions d'affaires d'occasion.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux sont les suivants :

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2015	2014	2015	2014
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avion <i>Learjet 85</i>	1	1 169 \$	— \$	1 169 \$	— \$
Charge de restructuration	2	—	35	11	48
Gain sur résolution d'un litige	3	—	—	—	(3)
		1 169 \$	35 \$	1 180 \$	45 \$

1. Représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 925 millions \$, des dépréciations des stocks, des dépréciations des autres actifs et des immobilisations corporelles, 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. Un crédit de 6 millions \$ lié à cet élément spécial est porté au poste Siège social et éliminations.

2. La charge de restructuration de 2015 a trait à :
- une charge de restructuration de 13 millions \$ découlant de la réduction des effectifs de 1000 employés à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux É.-U., liée au programme d'avion d'affaires *Learjet 85*;
 - en partie contrebalancée par un ajustement de 2 millions \$ d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice précédent.
- Les charges de restructuration pour l'exercice 2014 avaient trait à :
- une charge de 35 millions \$ en 2014 liée à la réduction des effectifs découlant de la nouvelle structure organisationnelle annoncée en juillet 2014; et
 - une charge de 13 millions \$ découlant de la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014.
3. Un gain de 3 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec.

Marge RAI

La marge RAI pour le trimestre clos le 30 septembre 2015 a diminué considérablement par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent, principalement en raison des éléments spéciaux susmentionnés. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre a diminué de 2,8 points de pourcentage, essentiellement en raison de :

- la dépréciation plus élevée d'avions d'occasion;
- la diminution des marges tirées des grands avions d'affaires; et
- l'augmentation des autres charges, essentiellement attribuable aux indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi liées à la réduction de la cadence de production des avions *Global 5000* et *Global 6000*.

En partie contrebalancées par :

- des charges de vente et d'administration plus faibles; et
- une combinaison favorable de livraisons d'avions.

La marge RAI pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015 a diminué considérablement par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent, principalement en raison des éléments spéciaux susmentionnés. La marge RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour la période de neuf mois a diminué de 1,2 point de pourcentage, essentiellement en raison de :

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

En partie contrebalancées par :

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

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Outillage des programmes ⁽¹⁾	161 \$	188 \$	480 \$	698 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	1	3	3	8
	162 \$	191 \$	483 \$	706 \$
En pourcentage des revenus	10,4 %	11,6 %	9,8 %	14,9 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 30 millions \$ et 86 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 (23 millions \$ et 60 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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

Au 30 septembre 2015, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽¹⁾ s'établissait à 1,9 milliard \$, comparativement à 2,5 milliards \$ au 31 décembre 2014. Au 30 septembre 2015, la diminution de la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires tenait compte d'une charge de dépréciation de 925 millions \$ liée au solde restant de l'outillage du programme aéronautique à la suite de la décision de mettre fin au programme d'avion d'affaires *Learjet 85* en octobre 2015. Au 31 décembre 2014, la valeur comptable tenait compte d'une charge de dépréciation de 1266 millions \$ liée à la décision de janvier 2015 de faire une pause du programme.

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 141 millions \$ au 30 septembre 2015 (208 millions \$ au 31 décembre 2014).

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

Nous continuons de concentrer nos efforts en priorité sur le programme d'essais en vol. Les moteurs ont été installés sur le premier FTV *Global 7000*. Tous les éléments structuraux du FTV1 sont assemblés, notamment les sections arrière, centrale, avant du fuselage, l'aile, les trains d'atterrissage, la dérive et le stabilisateur. De plus, l'installation des faisceaux de câblage et les procédures d'essais fonctionnels⁽¹⁾ ont commencé sur le FTV1.

Le FTV2 est en assemblage final, l'assemblage d'éléments structuraux importants étant réalisé, notamment les sections arrière, centrale, et avant du fuselage et le poste de pilotage. Deux FTV supplémentaires en sont à divers stades de production et d'assemblage.

Le banc d'essai et de certification intégré des systèmes⁽²⁾ a été mis en service et les essais en vue de l'obtention de la licence de sécurité aérienne sont en cours. Le banc d'essai intégré des systèmes avioniques⁽³⁾ a été installé au site de Toronto et l'article d'essai statique de cellule complète⁽⁴⁾ du *Global 7000* a été mis en service. Ces articles d'essais complets garantiront la maturité de la structure et des systèmes de l'avion tout au long du programme d'essais en vol et avant la MES. Le développement du moteur par notre fournisseur et les essais au sol et en vol du moteur progressent comme prévu. La MES de l'avion est prévue pour le deuxième semestre de 2018.

⁽¹⁾ Les procédures d'essais fonctionnels renvoient à une procédure par étapes pour ajuster et vérifier les interfaces et la fonctionnalité des systèmes installés.

⁽²⁾ Le banc d'essai et de certification intégré des systèmes ou l'« avion 0 » permet de procéder aux essais fonctionnels de divers systèmes avant le vol inaugural. Les responsables techniques des essais en vol donnent des commandes à partir du poste de pilotage et confirment la réponse de l'appareil, validant ainsi l'intégration des systèmes avant le vol inaugural.

⁽³⁾ Le banc d'essai intégré des systèmes avioniques assure l'intégration appropriée des systèmes avant le début des essais en vol.

⁽⁴⁾ L'article d'essai statique de cellule complète est une cellule utilisée pour effectuer des tests de charge utile maximale et des tests de structure de l'avion.

Le programme d'avion *Challenger 650*

Le programme d'avion *Challenger 650*, modèle évolué de l'avion *Challenger 605*, a été lancé en octobre 2014. Le programme de certification de l'avion *Challenger 650* est réalisé à 95 % et progresse vers une MES au quatrième trimestre de 2015. Un avion *Challenger 605* équipé d'une suite avionique évoluée a été utilisé pour effectuer des tests de certification.

Livraisons d'avions

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Légers				
<i>Learjet 70/75</i>	7	7	21	15
<i>Learjet 60 XR</i>	—	1	—	1
Intermédiaires				
<i>Challenger 300/350</i>	18	12	50	35
<i>Challenger 605</i>	3	6	11	20
<i>Challenger 850</i>	—	—	1	—
Grands				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	15	19	52	55
	43	45	135	126

Le nombre de livraisons d'avions dans la catégorie des avions intermédiaires pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015 a augmenté par rapport à celui de la période correspondante de l'exercice précédent, essentiellement en raison de la transition à l'avion *Challenger 350*, entré en service le 27 juin 2014.

Commandes d'avions

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Commandes brutes	41	36	88	132
Annulations	(73)	(15)	(93)	(35)
Commandes nettes	(32)	21	(5)	97

Le nombre négatif de commandes nettes pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 reflète l'annulation des commandes relatives au programme d'avion *Learjet 85* par suite de la décision de mettre fin au programme en octobre 2015. Le total des annulations inclut respectivement 64 et 74 annulations relatives au programme *Learjet 85* pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015, comparativement à respectivement trois et huit annulations relatives à ce programme pour le trimestre et la période de neuf mois correspondants de l'exercice précédent.

À l'exclusion de l'annulation des commandes liées au programme d'avion *Learjet 85*, le nombre de nouvelles commandes nettes pour le trimestre clos le 30 septembre 2015 était plus élevé que celui de la période correspondante de l'exercice précédent, surtout dans la catégorie des avions intermédiaires.

Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2015, le nombre de nouvelles commandes nettes dans les catégories d'avions d'affaires intermédiaires et grands a été moins élevé que celui de la période correspondante de l'exercice précédent.

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons et carnet de commandes

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Commandes nettes	(32)	21	(5)	97
Livraisons	43	45	135	126
	ins	0,5	ins	0,8

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

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons compte non tenu des annulations de commandes d'avions Learjet 85⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Commandes nettes, compte non tenu des annulations de commandes d'avions Learjet 85	32	24	69	105
Livraisons	43	45	135	126
	0,7	0,5	0,5	0,8

⁽¹⁾ Défini comme les commandes nettes reçues sur les livraisons d'avions, en unités, compte non tenu des annulations de commandes d'avions Learjet 85.

Carnet de commandes

	Aux	
(en milliards de dollars)	30 septembre 2015	31 décembre 2014
	20,3 \$	24,0 \$

La diminution du carnet de commandes pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015 reflète un nombre de nouvelles commandes nettes inférieur au nombre de livraisons dans toutes les catégories d'avions d'affaires. De plus, les commandes liées au programme d'avion Learjet 85 ont été retirées du carnet de commandes au 30 septembre 2015 à la suite de la décision de mettre fin au programme.

Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché. Le 14 mai 2015, nous avons annoncé une réduction de la cadence de production des avions Global 5000 et Global 6000.

AVIONS COMMERCIAUX

Reclassement

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

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2015	2014	Écart
Revenus	480 \$	787 \$	(39) %
Livraisons d'avions (en unités)	14	26	(12)
Commandes nettes (en unités)	2	55	(53)
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽¹⁾	0,1	2,1	ins
RAII	(3 624) \$	(5) \$	ins
Marge RAI	ins	(0,6) %	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(63) \$	13 \$	ins
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(13,1) %	1,7 %	ins
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(40) \$	41 \$	ins
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(8,3) %	5,2 %	ins
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	299 \$	204 \$	47 %
Aux	30 septembre 2015	31 décembre 2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	11,5 \$	12,5 \$	(8) %

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

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

Principaux événements

- Après la fin du troisième trimestre, en octobre 2015, Bombardier Inc. a conclu un protocole d'entente avec le gouvernement du Québec, qui investira 1,0 milliard \$ dans le programme d'avions *C Series*, en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Cette société en commandite nouvellement constituée poursuivra les activités liées à notre programme d'avions *C Series* et sera incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers. L'investissement comprend également l'émission de bons de souscription au gouvernement du Québec, pouvant être exercés en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 200 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc. Le décaissement de l'investissement et l'émission des bons de souscription auront lieu au deuxième trimestre de 2016, sous réserve des conditions relatives à la clôture. La participation du gouvernement du Québec dans la société en commandite sera rachetable dans certaines circonstances. Par suite d'un examen approfondi du programme d'avions *C Series* et des discussions avec le gouvernement du Québec, qui ont donné lieu à ce protocole d'entente, une charge de 3,2 milliards \$ a été comptabilisée dans les éléments spéciaux au troisième trimestre de 2015, liée principalement à la dépréciation de l'outillage du programme aéronautique. Nous continuons à croire que le programme d'avions *C Series* répond aux besoins particuliers du marché et qu'il possède un potentiel de marché à long terme.
- Le programme de certification de l'avion *CS100* est réalisé à plus de 90 % et la configuration de certification est maintenant établie. L'avion *CS100* a réalisé avec succès tous les essais de performance sonore, confirmant qu'il s'agit du biréacteur commercial en production le plus silencieux de sa catégorie.⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Développement de produits pour plus de détails.

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

Le transport aérien commercial régulier national et international, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 6,6 % et 6,7 % depuis le début de l'année jusqu'en août 2015 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les sociétés aériennes commerciales à l'échelle mondiale ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges de respectivement 81,6 % et 80,2 % depuis le début de l'année jusqu'en août 2015, légèrement en hausse par rapport aux coefficients de respectivement 81,1 % et 79,8 % enregistrés pour la période correspondante close en août 2014. Les coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges ont atteint un sommet sans précédent en août 2015, s'établissant respectivement à 83,8 % et 85,2 %.⁽³⁾

Malgré le ralentissement de la croissance économique mondiale, dans la plupart des régions, y compris les É.-U., le transport aérien commercial national et international, mesuré par les RPK, a augmenté au cours de la période de huit mois close en août 2015 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les marchés des voyages nationaux indien, chinois, russe et américain ont connu les hausses les plus importantes par rapport à la période correspondante de l'année précédente; toutefois, en 2015, la croissance des RPK suit une tendance baissière en Russie. Les transporteurs des marchés des voyages internationaux du Moyen-Orient, de l'Asie-Pacifique et de l'Amérique latine ont démontré la plus grande amélioration. Le marché des voyages internationaux de l'Europe a continué de s'améliorer, soutenu par la reprise économique de la zone euro.⁽³⁾

Le trafic-passagers régional, mesuré par les RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U.⁽⁴⁾ et de leurs affiliés, qui représentent une partie importante du trafic-passagers aérien régional aux É.-U., le principal marché pour Avions commerciaux, a diminué légèrement depuis le début de l'année jusqu'en septembre 2015, en regard de celui de la période correspondante de l'année précédente. Ces transporteurs ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 81,4 % depuis le début de l'année jusqu'en septembre 2015, par rapport à 80,9 % pour la période correspondante close en septembre 2014.

La faiblesse persistante des prix du pétrole brut devrait continuer à soutenir la croissance et la demande de transport aérien en 2015. D'après l'Association du transport aérien international («IATA»), la faiblesse du prix du pétrole devrait réduire le remplacement à court terme de vieux appareils moins écoénergétiques. Malgré la faiblesse du prix du pétrole, les transporteurs aériens augmentent leur capacité à un taux inférieur à celui de la demande.⁽³⁾⁽⁵⁾ Toutefois, nous anticipons une croissance de la demande pour des avions plus écoénergétiques. De plus, les questions relatives à l'environnement et les réglementations, ayant notamment trait à la qualité de l'air à l'échelle locale, aux émissions des avions et au bruit ambiant, conjuguées à l'engagement de l'industrie du transport aérien en vue d'une réduction des émissions de carbone, devraient accélérer le retrait des anciens modèles d'avions à l'échelle mondiale.

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

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

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

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

⁽⁵⁾ D'après le rapport *Airline Financial Monitor* de août - septembre 2015 de l'IATA.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Revenus	480 \$	787 \$	1 751 \$	2 020 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(40) \$	41 \$	(8) \$	108 \$
Amortissement	23	28	75	75
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(63)	13	(83)	33
Éléments spéciaux	3 561	18	3 560	16
RAII	(3 624) \$	(5) \$	(3 643) \$	17 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux	(13,1) %	1,7 %	(4,7) %	1,6 %
RAII	ins	(0,6) %	ins	0,8 %
Livraisons d'avions	14	26	56	63

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

Revenus

La diminution de 307 millions \$ pour le trimestre et la diminution de 269 millions \$ pour la période de neuf mois sont essentiellement attribuables à la diminution du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux sont les suivants :

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2015	2014	2015	2014
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avions C Series	1	3 249 \$	— \$	3 249 \$	— \$
Modifications des estimations et de la juste valeur	2	312	—	312	—
Charge de restructuration	3	—	18	(1)	23
Gain sur résolution d'un litige	4	—	—	—	(7)
		3 561 \$	18 \$	3 560 \$	16 \$

1. Représente une charge de dépréciation de 3,1 milliards \$ liée à l'outillage du programme aéronautique, des dépréciations des stocks et d'autres provisions de 179 millions \$, découlant 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. Un crédit de 14 millions \$ lié à cet élément spécial est porté au poste Siège social et éliminations.
2. Représente une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle par suite des 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 une plus grande probabilité que le bénéficiaire de 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 imputable aux modifications apportées à la juste valeur estimative.
3. La charge de restructuration pour 2015 a trait à :
 - un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice précédent. Les charges de restructuration pour 2014 avaient trait à :
 - une charge de 18 millions \$ en 2014 liée à la réduction des effectifs découlant de la nouvelle structure organisationnelle annoncée en juillet 2014; et
 - une charge de 5 millions \$ découlant de la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014.
4. Un gain de 7 millions \$ lié à la résolution d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec.

Marge RAI

La marge RAI pour le trimestre et pour la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 a diminué considérablement par rapport à celle des périodes correspondantes de l'exercice précédent, principalement en raison des éléments spéciaux susmentionnés. La marge RAI avant éléments spéciaux pour le trimestre et pour la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 a diminué respectivement de 14,8 points de pourcentage et de 6,3 points de pourcentage par rapport à celle des périodes correspondantes de l'exercice précédent essentiellement en raison de :

- la diminution des marges tirées des livraisons d'avions;
- la dépréciation non récurrente des stocks de pièces de rechange d'occasion liés au programme d'avions *CRJ200*; et
- l'augmentation des pertes liées aux premières unités en production du programme d'avions *C Series*⁽¹⁾.

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

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Outillage des programmes ⁽¹⁾	298 \$	172 \$	717 \$	563 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	—	3	2	6
	298 \$	175 \$	719 \$	569 \$
En pourcentage des revenus	62,1 %	22,2 %	41,1 %	28,2 %

⁽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 13 millions \$ et 48 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 (22 millions \$ et 57 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

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

Valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions commerciaux⁽¹⁾

	Aux	
	30 septembre 2015	31 décembre 2014
<i>CRJ Series</i> et <i>Q400 NextGen</i>	313 \$	358 \$
<i>C Series</i>	1 633	3 989
	1 946 \$	4 347 \$

⁽¹⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions commerciaux totalisaient 243 millions \$ au 30 septembre 2015 (523 millions \$ au 31 décembre 2014).

Au 30 septembre 2015, la valeur comptable de l'outillage du programme d'avions *C Series* tenait compte d'une charge de dépréciation de 3,1 milliards \$ comptabilisée au troisième trimestre de 2015.

Le programme d'avions *C Series*

L'avion *CS100* a cumulé plus de 2800 heures d'essai en vol, ce qui représente 97% du programme d'essais en vol, et, dans l'ensemble, le programme de certification de l'avion *CS100* est réalisé à plus de 90 %. La configuration de certification est maintenant établie et servira de base pour se conformer aux exigences réglementaires applicables de la définition de type. La certification de type de l'avion *CS100* est prévue d'ici la fin de 2015. Les avions *CS100* et *CS300* ont en commun plus de 95 % de leurs pièces, ainsi que la même qualification de type. La certification de l'avion *CS300* est réalisée à plus de 60 % et la certification de type de l'avion *CS300* devrait suivre environ six mois après celle de l'avion *CS100*. La MES de l'avion *CS100* devrait avoir lieu au premier semestre de 2016 avec Swiss International Air Lines (SWISS) à titre de premier exploitant. SWISS collabore actuellement avec les équipes de formation du service à la clientèle de Bombardier et prépare son exploitation en vue de la MES de l'avion *CS100*.

Les essais en vol des cinq FTV *CS100* sont en cours; plusieurs étapes importantes des essais ont été franchies et tous les systèmes sont performants. Des passagers ont volé à bord de l'avion *CS100* pour la première fois dans le cadre du programme d'essais de la cabine. Les essais planifiés du premier FTV *CS300*, notamment les essais de flottement, de maniement, de performance de croisière, de décollage et d'atterrissage par vent de travers, de freinage et d'anti-dérapage, sont en cours de réalisation. Tous les avions se sont révélés d'une fiabilité élevée et leur performance ainsi que les résultats des essais sont conformes aux attentes. L'assemblage du deuxième FTV *CS300* est en cours aux installations d'assemblage des avions *C Series* à Mirabel, au Québec. L'avion est désormais mis sous tension et devrait sortir de la chaîne de production plus tard cette année.

Les résultats de performance des essais en vol et des essais structuraux des avions continuent de dépasser les objectifs initiaux en matière de consommation de carburant, de charge utile, de distance franchissable et de performance sur piste.⁽¹⁾ L'avion *CS100* a réalisé avec succès tous les essais de performance sonore, confirmant qu'il s'agit du biréacteur commercial de série le plus silencieux de sa catégorie.

Au cours du quatrième trimestre de 2015, l'étape finale des essais en vol de l'avion *CS100* a débuté, alors qu'ont commencé les essais de fonctionnement et de fiabilité du premier avion de série *CS100*. Afin de réaliser ces essais, l'avion sera exploité selon un horaire similaire à celui d'une société aérienne commerciale. D'autres avions de série avancent sur la chaîne d'assemblage, notamment les unités destinées à l'exploitant de lancement, SWISS.

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

Livraisons d'avions

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700 NextGen</i>	—	3	2	6
<i>CRJ900 NextGen</i>	8	15	32	35
<i>CRJ1000 NextGen</i>	—	1	1	4
Biturbopropulseurs				
<i>Q400 NextGen</i>	5	7	19	17
Avions amphibies	1	—	2	1
	14	26	56	63

Commandes d'avions

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700 NextGen</i>	2	—	2	1
<i>CRJ900 NextGen</i>	—	—	7	20
<i>CRJ1000 NextGen</i>	—	—	(2)	—
Biréacteurs commerciaux				
<i>CS300</i>	—	40	—	61
Biturbopropulseurs				
<i>Q400 NextGen</i>	—	15	23	34
Avions amphibies	—	—	—	2
	2	55	30	118

Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2014, d'importantes commandes ont été reçues de Macquarie AirFinance portant sur 40 avions CS300, de Al Qahtani Aviation Company portant sur 16 avions CS300 et de China Express Airlines portant sur 16 avions *CRJ900 NextGen*.

Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2015 :

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

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

⁽²⁾ Non incluses dans le carnet de commandes.

Après la fin du troisième trimestre, une entente d'achat ferme visant huit avions *CRJ900 NextGen*, assortie d'options pour six autres, a été conclue avec un client préférant garder l'anonymat. Les avions seront exploités dans le réseau de la société suédoise Scandinavian Airlines (SAS) par CityJet, établie à Dublin. Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à environ 369 millions \$. La commande ferme n'est pas incluse dans le carnet de commandes au 30 septembre 2015.

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons et carnet de commandes

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Commandes nettes	2	55	30	118
Livraisons	14	26	56	63
	0,1	2,1	0,5	1,9

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

Carnet de commandes

	Aux	
(en milliards de dollars)	30 septembre 2015	31 décembre 2014
	11,5 \$	12,5 \$

Le carnet de commandes a diminué au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2015, essentiellement en raison d'une baisse du carnet de commandes de biréacteurs régionaux et de la vente des activités de formation à l'aviation militaire à CAE Inc. au troisième trimestre de 2015. Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché.

Carnet de commandes et options

(en unités)	30 septembre 2015		31 décembre 2014	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
Biréacteurs régionaux				
<i>CRJ700 NextGen</i>	10	—	10	—
<i>CRJ900 NextGen</i>	32	26	57	56
<i>CRJ1000 NextGen</i>	28	9	31	22
Biréacteurs commerciaux				
<i>CS100</i>	53 ^{(1) (2)}	49	63 ⁽¹⁾	49
<i>CS300</i>	190 ^{(1) (2)}	113	180 ⁽¹⁾	113
Biturbopropulseurs				
<i>Q400 NextGen</i>	46	77	42	94
Avions amphibies	1	—	3	—
	360	274	386	334

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

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

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

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

INVESTISSEMENT DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC DANS LE PROGRAMME D'AVIONS C SERIES

En octobre 2015, Bombardier Inc. a conclu un protocole d'entente prévoyant un investissement de 1 milliard \$ par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) (le Gouvernement) en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Cette société en commandite nouvellement constituée sera détenue dans une proportion de 50,5 % par Bombardier Inc. et, à titre de filiale de Bombardier Inc., elle poursuivra les activités liées à notre programme d'avions *C Series*. Par suite de l'investissement, la société en commandite nouvellement constituée sera incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers. L'investissement demeure conditionnel à la conclusion d'ententes définitives, à l'obtention du consentement de tiers, à la réalisation d'une restructuration interne préalable à la clôture, à l'obtention des approbations réglementaires requises et au respect des autres conditions préalables habituelles. Le produit de l'investissement sera entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions *C Series*.

L'investissement comprend également l'émission de bons de souscription au Gouvernement pouvant être exercés en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 200 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc., à un prix d'exercice par action correspondant à l'équivalent en \$ US de 2,21 \$ CAN à la date de signature des ententes définitives.

Il est prévu que les ententes définitives seront signées au plus tard le 1^{er} janvier 2016, ou à toute autre date dont la Société et le Gouvernement peuvent convenir et le décaissement de l'investissement et l'émission des bons de souscription se feront en deux étapes, qui devraient avoir lieu le 1^{er} avril 2016 et le 30 juin 2016, sous réserve des conditions relatives à la clôture.

L'investissement prévoit un engagement de continuité aux termes duquel Bombardier Inc. doit conserver dans la province de Québec, pendant une période de 20 ans, le siège social stratégique, financier et opérationnel, les activités de fabrication et les services d'ingénierie, les services partagés ainsi que les politiques, pratiques et plans d'investissement en matière de recherche et développement de la société en commandite nouvellement constituée, 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 de ces avions et nous devons exploiter les installations situées à Mirabel à cette fin.

La participation que détient le Gouvernement dans la société en commandite sera rachetable dans certaines circonstances.

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

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

Reclassement

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

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2015	2014	Écart
Revenus	411 \$	444 \$	(7) %
Nouvelles commandes externes	110 \$	137 \$	(20) %
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	0,9	0,9	ins
RAII	30 \$	23 \$	30 %
Marge RAI	7,3 %	5,2 %	210 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	30 \$	33 \$	(9) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	7,3 %	7,4 %	(10) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	43 \$	45 \$	(4) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	10,5 %	10,1 %	40 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	1 \$	14 \$	(93) %

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

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

L'état actuel de certains inducteurs du marché pourrait avoir une incidence négative sur le secteur des aérostructures à court et à moyen terme. La conjoncture économique et les enjeux géopolitiques actuels en Chine, en Russie et en Amérique latine ont eu une incidence négative sur les commandes d'avions d'affaires et d'avions commerciaux. La confiance de l'industrie dans le marché des biréacteurs d'affaires⁽¹⁾ a diminué davantage au cours du troisième trimestre de 2015, en recul pour un troisième trimestre d'affilée, et se situait sous le seuil de stabilité du marché. Sur une note positive, la demande de transport aérien auprès des sociétés aériennes commerciales, mesurée par les RPK, a augmenté par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente et demeure forte depuis le début de l'année en cours.

Les perspectives à long terme pour Aérostructures et Services d'ingénierie demeurent solides. La valeur du marché mondial d'aérostructures et des services après-vente connexes (y compris la réparation et la remise à neuf de composants, les pièces de rechange ainsi que d'autres services d'ingénierie) est actuellement estimée à environ 70 milliards \$, avec une croissance annuelle prévue de 2,8 % jusqu'en 2023.⁽²⁾

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

⁽²⁾ Estimée en se fondant sur les données provenant du rapport de Counterpoint Market Intelligence Limited (CPMIL), *2015 - The eleventh review of the Aerostructures Market from Counterpoint*, et du rapport d'ICF International, *Aerostructures & Components MRO Market Overview*, produit le 17 mars 2015.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Revenus				
Revenus externes	119 \$	145 \$	385 \$	415 \$
Revenus intersectoriels	292	299	969	982
	411 \$	444 \$	1 354 \$	1 397 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	43 \$	45 \$	151 \$	114 \$
Amortissement	13	12	38	39
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	30	33	113	75
Éléments spéciaux	—	10	(1)	14
RAII	30 \$	23 \$	114 \$	61 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux	7,3 %	7,4 %	8,3 %	5,4 %
RAII	7,3 %	5,2 %	8,4 %	4,4 %

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

Revenus

La diminution de 33 millions \$ pour le trimestre est attribuable à :

- une baisse des revenus externes (26 millions \$), principalement attribuable à la diminution du volume d'aérostructures; et
- une baisse des revenus intersectoriels (7 millions \$), principalement attribuable à une diminution du volume d'aérostructures à la fois d'avions commerciaux et d'avions d'affaires, en partie contrebalancée par une augmentation des prix d'aérostructures d'avions commerciaux et d'avions d'affaires, reflétant des modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels.

La baisse de 43 millions \$ pour la période de neuf mois est attribuable à :

- une diminution des revenus externes (30 millions \$), principalement attribuable à une diminution du volume d'aérostructures, en partie contrebalancée par une augmentation des ventes de pièces de rechange; et
- une baisse des revenus intersectoriels (13 millions \$), principalement attribuable à une diminution du volume d'aérostructures d'avions commerciaux, en partie contrebalancée par une augmentation des prix d'aérostructures d'avions d'affaires, reflétant des modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels.

Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015 est lié à un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée au cours de l'exercice précédent.

Les éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 comprennent une charge de 10 millions \$ liée à la réduction des effectifs découlant de la nouvelle structure organisationnelle annoncée en juillet 2014. Les éléments spéciaux pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 découlaient aussi d'une charge de 4 millions \$ liée à la réduction des effectifs annoncée en janvier 2014.

Marge RAll

La marge RAll du trimestre a augmenté de 2,1 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAll avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre a diminué de 0,1 point de pourcentage essentiellement en raison des éléments suivants, qui comprennent des éléments liés au calendrier :

- l'augmentation des dépenses liées aux initiatives de réduction des coûts.

En partie contrebalancée par :

- des marges plus élevées sur des contrats intersectoriels, surtout en raison de la hausse des prix, reflétant les modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels, et des coûts engagés en devises convertis à des taux de change moins élevés, compte tenu des positions de couverture, en partie contrebalancée par l'augmentation des coûts.

La marge RAll de la période de neuf mois a augmenté de 4,0 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent. La marge RAll avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-dessus) pour la période de neuf mois a augmenté de 2,9 points de pourcentage essentiellement en raison des éléments suivants, qui comprennent des éléments liés au calendrier :

- des marges plus élevées sur des contrats intersectoriels, surtout en raison de la hausse des prix d'avions d'affaires, reflétant les modifications apportées à la politique sur les prix de transfert intersectoriels, de la diminution des coûts et des coûts engagés en devises convertis à des taux de change moins élevés, compte tenu des positions de couverture; et
- des marges plus élevées sur des contrats externes, surtout en raison d'un ajustement favorable d'un contrat à long terme, des coûts engagés en devises converties à des taux de change moins élevés, compte tenu des positions de couverture, et de l'amélioration des prix, en partie contrebalancés par l'augmentation des coûts.

En partie contrebalancées par :

- l'augmentation des dépenses liées aux initiatives de réduction des coûts.

Ratio de nouvelles commandes sur livraisons et carnet de commandes

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Nouvelles commandes externes	110 \$	137 \$	371 \$	420 \$
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	0,9	0,9	1,0	1,0

Carnet de commandes externes

	30 septembre 2015	Aux 31 décembre 2014
	99 \$	113 \$

Le carnet de commandes externes a diminué au cours de la période de neuf mois en raison d'un nombre moins élevé de nouvelles commandes à l'égard d'un contrat.

TRANSPORT

Reclassement

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

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2015	2014	Écart
Revenus	1 985 \$	2 336 \$	(15) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,2 \$	1,1 \$	100 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	0,5	ins
RAII	109 \$	105 \$	4 %
Marge RAI	5,5 %	4,5 %	100 pbd
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	109 \$	162 \$	(33) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	5,5 %	6,9 %	(140) pbd
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	131 \$	190 \$	(31) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	6,6 %	8,1 %	(150) pbd
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	29 \$	29 \$	—
Aux	30 septembre 2015	31 décembre 2014	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	30,0 \$	32,5 \$	(8) %

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

Principaux événements

- Le placement annoncé précédemment visant une participation minoritaire dans Bombardier Transport progresse bien. Après le placement, Bombardier Transport continuera d'être contrôlé par Bombardier Inc. et ses résultats continueront d'être inclus dans notre périmètre de consolidation.
- Le 2 septembre 2015, Bombardier-Sifang Transportation, une entité chinoise dans laquelle la Société détient une participation de 50 %, a obtenu un contrat avec China Railway Corp. (CRC) pour fournir 15 trains à très grande vitesse CRH380D évalué à environ 381 millions \$. La commande confirme la performance de notre modèle d'affaires pour ce marché restreint et notre position de leader parmi les acteurs occidentaux en Chine.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Au cours du troisième trimestre de 2015, l'investissement dans l'industrie du transport sur rail a atteint un volume comparable à celui du trimestre correspondant de l'exercice précédent. Cependant, le volume de l'ensemble du marché accessible⁽¹⁾ depuis le début de l'exercice a diminué par rapport à celui de la période correspondante de l'exercice précédent en raison de contrats très importants octroyés au premier semestre de 2014.

En Europe de l'Ouest, le volume des commandes depuis le début 2015 dépasse celui atteint au cours de la période correspondante en 2014, soutenu par une activité de marché solide au troisième trimestre. En Allemagne, en France et au R.-U., des commandes importantes ont été passées et des options exercées, surtout dans le segment des trains régionaux et trains de banlieue. Au cours des prochains trimestres, d'importants contrats dans d'autres pays de la région devraient aussi être attribués, comme des contrats de trains régionaux en Belgique, de véhicules légers sur rail en Suède, de trains à très grande vitesse en Espagne et de solutions de signalisation en Italie. Malgré des investissements dans les trains régionaux en Hongrie au cours du trimestre, l'activité du marché en Europe de l'Est demeure relativement faible. Les parcs de véhicules vieillissants en Pologne et en République tchèque démontrent toujours un potentiel élevé pour des services et des solutions de matériel roulant, même si des contraintes de budget et de financement persistent.

En Amérique du Nord, le niveau d'investissement depuis le début de 2015 a diminué par rapport à celui de la période correspondante de l'exercice précédent. Au troisième trimestre, même si plusieurs contrats dans les segments des locomotives, des métros et des services ont été attribués dans la région, l'ensemble des investissements a diminué en raison de l'octroi d'importants contrats de services aux É.-U. en 2014. Des investissements supplémentaires sont prévus aux É.-U. dans les segments des métros, des trains de banlieue électriques, des trains à grande vitesse et des services au cours des prochains trimestres. Au Canada, des contrats dans le segment des services devraient faire l'objet d'appels d'offres tandis que de nouveaux investissements dans les solutions ferroviaires urbaines et les solutions de signalisation sont planifiés au cours des prochains trimestres. Malgré des retards dans le passé, le Mexique présente des occasions prometteuses, particulièrement dans le segment des métros.

L'Asie-Pacifique a enregistré un troisième trimestre solide surtout mené par des contrats d'envergure octroyés en Chine dans les segments des métros, des trains régionaux et trains de banlieue, de même que des trains à très grande vitesse. Le haut niveau d'investissement pour les trois premiers trimestres de 2015 est conforme aux niveaux élevés observés au cours de la période correspondante de l'exercice précédent. Les perspectives pour la région demeurent positives, tandis que de nouveaux projets devraient faire l'objet d'appels d'offres en Chine, en Thaïlande et en Australie dans tous les segments. En Inde, des investissements importants sont prévus dans les segments des trains régionaux et trains de banlieue, des locomotives et de la signalisation afin de combler les besoins en solutions de plus grande capacité.

Comparativement aux investissements du trimestre correspondant de l'exercice précédent, les investissements du secteur ferroviaire dans la région Ailleurs dans le monde ont démontré un niveau d'activité comparable. Cependant, en raison de deux contrats de très grande envergure octroyés en Afrique du Sud au premier semestre de 2014, le volume enregistré depuis le début de l'exercice 2015 demeure inférieur à celui de la période correspondante de l'exercice précédent. L'urbanisation rapide et le besoin de solutions à grande capacité entraînent de nouvelles possibilités pour les solutions de systèmes urbains au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. En Amérique du Sud, plusieurs métros et d'autres projets urbains sont prévus au Brésil, au Pérou et en Colombie.

Selon les prévisions de l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE), l'ensemble du marché ferroviaire accessible devrait croître à un taux moyen annualisé de 2,7 %⁽²⁾ au cours des quatre prochaines années.

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

⁽²⁾ Selon les données provenant de l'étude World Rail Market Study, *Forecast 2014 to 2019*, de l'UNIFE publiée en septembre 2014 pour l'ensemble du marché ferroviaire accessible seulement.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Revenus				
Revenus externes	1 985 \$	2 334 \$	6 113 \$	6 978 \$
Revenus intersectoriels	—	2	4	5
	1 985	2 336	6 117	6 983
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	131 \$	190 \$	414 \$	502 \$
Amortissement	22	28	72	87
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	109	162	342	415
Éléments spéciaux	—	57	—	57
RAII	109 \$	105 \$	342 \$	358 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux	5,5 %	6,9 %	5,6 %	5,9 %
RAII	5,5 %	4,5 %	5,6 %	5,1 %

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

Revenus

Les revenus externes totaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 ont diminué respectivement de 349 millions \$ et de 865 millions \$. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change respectivement de 302 millions \$ et de 968 millions \$, les revenus ont diminué de 47 millions \$, ou 2 %, pour le trimestre tandis que les revenus ont augmenté de 103 millions \$, ou 1 %, pour la période de neuf mois, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 47 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, s'explique principalement par :

- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Europe surtout lié à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux, de métros et de trains interurbains (225 millions \$).

En partie contrebalancé par :

- un accroissement des activités de signalisation dans toutes les régions (84 millions \$);
- un accroissement des activités de services dans la région Ailleurs dans le monde, en Asie-Pacifique et en Europe (58 millions \$); et
- un accroissement des activités pour le matériel roulant dans la région Ailleurs dans le monde, en Asie-Pacifique et en Amérique du Nord, attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de métros en Amérique du Nord, certains contrats de locomotives dans la région Ailleurs dans le monde, et de quelques contrats de propulsion et de trains de banlieue et trains régionaux en Asie-Pacifique, en partie compensée par l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux en Amérique du Nord et quelques contrats de métros en Asie-Pacifique (45 millions \$).

L'augmentation de 103 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour la période de neuf mois s'explique principalement par :

- un accroissement des activités de signalisation dans toutes les régions (223 millions \$);
- un accroissement des activités de services surtout en Asie-Pacifique, en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde (134 millions \$); et
- un accroissement des activités pour le matériel roulant en Asie-Pacifique attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux, et à des contrats de propulsion (82 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Europe et en Amérique du Nord par suite de l'achèvement de certains contrats de trains de banlieue et trains régionaux dans les deux régions, ainsi que de certains contrats de métros, de véhicules légers sur rail et de trains interurbains en Europe, en partie contrebalancé par l'accélération de la production de certains contrats de locomotives et de trains à très grande vitesse en Europe (324 millions \$).

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014 ont trait à une charge de restructuration de 57 millions \$ liée à des mesures pour améliorer davantage la compétitivité et la structure de coûts des fonctions indirectes et pour aligner la capacité, surtout la réduction de postes directs et indirects d'environ 900 employés à l'échelle mondiale.

Marge RAll

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

- d'une diminution de la marge brute tirée du matériel roulant attribuable à une combinaison défavorable de contrats; et
- d'une augmentation des charges de R et D.

En partie contrebalancées par :

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

La marge RAll de la période de neuf mois a augmenté de 0,5 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent. La marge RAll avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-dessus) de la période de neuf mois a diminué de 0,3 point de pourcentage essentiellement en raison :

- d'une diminution de la marge brute tirée du matériel roulant attribuable à une combinaison défavorable de contrats; et
- d'une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des charges de vente et d'administration; et
- une augmentation de la marge brute tirée des services.

Commandes et carnet de commandes

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,2 \$	1,1 \$	5,4 \$	10,8 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	0,5	0,9	1,6

Les nouvelles commandes pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 reflètent une incidence négative des taux de change de respectivement 268 millions \$ et 819 millions \$. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change, les nouvelles commandes pour le trimestre ont augmenté de 1,4 milliard \$, tandis que les nouvelles commandes pour la période de neuf mois ont diminué de 4,6 milliards \$, par rapport à celles des périodes correspondantes de l'exercice précédent. La diminution pour la période de neuf mois s'explique principalement par les commandes importantes signées avec l'État du Queensland, en Australie, avec Transport for London, au R.-U., et avec Transnet Freight Rail, en Afrique du Sud, au premier trimestre de 2014, évaluées à environ 6,0 milliards \$.

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

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

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

Les commandes importantes obtenues au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2015 se présentaient comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Troisième trimestre					
Transport for London (TfL)	R.-U.	Automotrices électriques et maintenance de parc de véhicules	180	Matériel roulant et services	558 \$
Crosslinx Transit Solutions Maintenance General Partnership	Canada	Maintenance de parc de véhicules	s. o.	Services	308 \$
Chemins de fer israéliens (ISR)	Israël	Locomotives <i>TRAXX</i>	62	Matériel roulant	262 \$ ⁽¹⁾
Deuxième trimestre					
Régie des transports de Vienne, Wiener Linien	Autriche	Tramways <i>FLEXITY</i> et maintenance de parc de véhicules <i>FlexCare</i>	119	Matériel roulant et services	480 \$
Delhi Metro Rail Corporation Ltd. (DMRC)	Inde	Voitures de métro <i>MOVIA</i>	162	Matériel roulant	228 \$
Chicago Department of Aviation (CDA)	É.-U.	Système de navettes automatisé <i>INNOVIA APM 256</i>	36	Système	180 \$
Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) et Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	France	Automotrices électriques	133	Matériel roulant	141 \$
De Lijn (VVM)	Belgique	Tramways <i>FLEXITY 2</i>	40	Matériel roulant	107 \$
Premier trimestre					
National Express Group	R.-U.	Maintenance de parc de véhicules et pièces de rechange	s. o.	Services	213 \$
Rheinbahn AG et société de transport de Cologne (KVB)	Allemagne	Tramways <i>FLEXITY</i>	62	Matériel roulant	203 \$

s. o. : sans objet

⁽¹⁾ D'après le prix affiché

Carnet de commandes

	Aux	
(en milliards de dollars)	30 septembre 2015	31 décembre 2014
	30,0 \$	32,5 \$

La diminution de 2,5 milliards \$ du carnet de commandes est attribuable à l'affaiblissement de certaines devises, principalement l'euro, le dollar australien et le rand sud-africain par rapport au dollar américain au 30 septembre 2015 comparativement au 31 décembre 2014 (1,8 milliard \$), et aux revenus comptabilisés supérieurs aux nouvelles commandes (0,7 milliard \$).

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a mis en place des facilités d'affacturage selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 960 millions € (1,1 milliard \$) étaient en cours au 30 septembre 2015 en vertu de ces facilités (974 millions € (1,2 milliard \$) au 31 décembre 2014). Des créances clients de respectivement 312 millions € (346 millions \$) et 1,0 milliard € (1,2 milliard \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 (respectivement 296 millions € (393 millions \$) et 808 millions € (1,1 milliard \$) au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014).

Autres arrangements

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

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes qui pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière et nos résultats opérationnels figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2014, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels nous faisons face. D'autres risques et incertitudes dont nous n'avons pas connaissance à l'heure actuelle, ou que nous estimons négligeables pour le moment, peuvent également nuire à nos activités.

Il n'y a pas eu de changement important dans ces risques et incertitudes durant la période de neuf mois close le 30 septembre 2015, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 23, Engagements et éventualités, aux états financiers consolidés intermédiaires pour des informations sur les poursuites actuelles relatives à des litiges comme les allégations de collusion au Brésil.

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Modifications de politiques comptables

Avantages du personnel

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

Modifications futures de politiques comptables

Instruments financiers

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

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

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

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

L'IFRS 9 s'appliquera à notre exercice ouvert à compter du 1^{er} janvier 2018, et l'application anticipée est permise. Nous n'avons pas encore évalué l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés.

Comptabilisation des revenus

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

L'IFRS 15 s'appliquera à notre exercice ouvert à compter du 1^{er} janvier 2018, et l'application anticipée est permise. Nous n'avons pas encore évalué l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2015 qui a eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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

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

	30 septembre 2015	31 décembre 2014	Diminution
Euro	1,1204	1,2141	(8) %
Dollar canadien	0,7469	0,8633	(13) %
Livre sterling	1,5159	1,5587	(3) %

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

	30 septembre 2015	30 septembre 2014	Diminution
Euro	1,1116	1,3283	(16) %
Dollar canadien	0,7651	0,9205	(17) %
Livre sterling	1,5509	1,6728	(7) %

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

	30 septembre 2015	30 septembre 2014	Diminution
Euro	1,1138	1,3565	(18) %
Dollar canadien	0,7950	0,9146	(13) %
Livre sterling	1,5315	1,6698	(8) %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2015				2014		2013	
	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième
Revenus	4 138 \$	4 620 \$	4 397 \$	5 960 \$	4 906 \$	4 891 \$	4 354 \$	5 324 \$
Résultat net	(4 888) \$	125 \$	100 \$	(1 590) \$	74 \$	155 \$	115 \$	97 \$
RPA (en dollars)								
De base et dilué	(2,20) \$	0,06 \$	0,05 \$	(0,92) \$	0,03 \$	0,08 \$	0,06 \$	0,05 \$
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	2 \$	145 \$	170 \$	83 \$	222 \$	192 \$	151 \$	129 \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾								
De base et dilué	0,00 \$	0,06 \$	0,09 \$	0,04 \$	0,12 \$	0,10 \$	0,08 \$	0,07 \$

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 27 octobre 2015

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	2 742 000 000	313 900 550
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	2 742 000 000	1 906 222 883 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

⁽³⁾ Déduction faite de 26 194 908 actions classe B (droits de vote limités) acquises et détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR et d'UATI.

Données relatives aux options d'achat d'actions, aux UAR, aux UAD et aux UATI au 30 septembre 2015

Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	74 487 846
UAR, UAD et UATI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UATI	43 722 593
Actions classe B détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UATI	26 194 908

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

Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2015	17 février 2016
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2016	28 avril 2016
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2016	5 août 2016
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2016	3 novembre 2016

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

28 octobre 2015

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

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

Bombardier, Challenger, Challenger 300, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CRJ, CRJ200, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, C Series, CS100, CS300, FlexCare, FLEXITY, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, Learjet, Learjet 60 XR, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MOVIA, NextGen, Q400, L'évolution de la mobilité, TRAXX et *XR* sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.

La version imprimée du présent rapport trimestriel utilise un papier Rolland Enviro100, contenant 100 % de fibres postconsommation, certifié Eco-Logo, traité sans chlore et FSC recyclé. L'utilisation de ce papier, plutôt que du papier vierge, sauve l'équivalent de 11 arbres matures, 503 kg de déchets, 1649 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 11 029 kilomètres parcourus) et 41 003 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.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	49
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	56
1. MODE DE PRÉSENTATION	56
2. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES	57
3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	57
4. INFORMATION SECTORIELLE	58
5. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	62
6. AUTRES CHARGES (REVENUS)	62
7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	63
8. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	65
9. RÉSULTAT PAR ACTION	66
10. INSTRUMENTS FINANCIERS	67
11. STOCKS	68
12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	69
13. AUTRES ACTIFS	69
14. PROVISIONS	70
15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	71
16. AUTRES PASSIFS	72
17. DETTE À LONG TERME	72
18. CAPITAL SOCIAL	72
19. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	73
20. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	74
21. FACILITÉS DE CRÉDIT	75
22. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	75
23. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	79
24. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE PRÉSENTATION	80

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
		2015	2014	2015	2014
			30 septembre		30 septembre
Revenus		4 138 \$	4 906 \$	13 155 \$	14 151 \$
Coût des ventes	11	3 721	4 226	11 583	12 220
Marge brute		417	680	1 572	1 931
Charges de vente et d'administration R et D	5	284 78	315 80	857 236	1 007 235
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(19)	(14)	(53)	(64)
Autres charges (revenus)	6	(1)	8	(6)	(14)
Éléments spéciaux	7	4 710	120	4 719	132
RAI		(4 635)	171	(4 181)	635
Charges de financement	8	129	66	326	185
Revenus de financement	8	(12)	(15)	(52)	(59)
RAI		(4 752)	120	(4 455)	509
Impôts sur le résultat		136	46	208	165
Résultat net		(4 888) \$	74 \$	(4 663) \$	344 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(4 891) \$	68 \$	(4 668) \$	334 \$
Participations ne donnant pas le contrôle		3	6	5	10
		(4 888) \$	74 \$	(4 663) \$	344 \$
RPA (en dollars)	9				
De base et dilué		(2,20) \$	0,03 \$	(2,30) \$	0,18 \$

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

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Résultat net	(4 888) \$	74 \$	(4 663) \$	344 \$
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	20	9	10	11
Perte nette sur instruments financiers dérivés	(47)	(153)	(396)	(243)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	116	50	335	133
Impôts sur le résultat	(6)	29	(5)	24
	83	(65)	(56)	(75)
Actifs financiers DAV				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	(1)	—	(6)	4
ECC				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	(119)	(108)	(49)	(69)
Gain net sur éléments de couverture connexes	—	2	1	3
	(119)	(106)	(48)	(66)
Éléments jamais reclassés en résultat net				
Avantages de retraite				
Réévaluation des régimes à prestations définies ⁽¹⁾	(222)	(250)	237	(602)
Impôts sur le résultat	41	23	18	29
	(181)	(227)	255	(573)
Total des AERG	(218)	(398)	145	(710)
Total du résultat global	(5 106) \$	(324) \$	(4 518) \$	(366) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 108) \$	(325) \$	(4 523) \$	(371) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	2	1	5	5
	(5 106) \$	(324) \$	(4 518) \$	(366) \$

⁽¹⁾ Inclut les écarts actuariels nets.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(Non audités)

Aux

(en millions de dollars américains)

	Notes	30 septembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		2 344 \$	2 489 \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 248	1 538	1 492
Stocks	11	8 056	7 970	8 234
Autres actifs financiers	12	544	530	637
Autres actifs	13	675	592	626
Actifs courants		12 867	13 119	14 386
Immobilisations corporelles		2 035	2 092	2 066
Outils des programmes aéronautiques		3 907	6 823	6 606
Goodwill		2 017	2 127	2 381
Impôts sur le résultat différés		740	875	1 231
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		289	294	318
Autres actifs financiers	12	1 099	1 328	1 568
Autres actifs	13	909	956	807
Actifs non courants		10 996	14 495	14 977
		23 863 \$	27 614 \$	29 363 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		3 936 \$	4 216 \$	4 089 \$
Provisions	14	1 102	990	881
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		1 392	1 698	2 352
Avances sur programmes aéronautiques		2 255	3 339	3 228
Autres passifs financiers	15	1 020	1 010	1 009
Autres passifs	16	2 086	2 182	2 227
Passifs courants		11 791	13 435	13 786
Provisions	14	873	562	584
Avances sur programmes aéronautiques		1 751	1 608	1 688
Dette à long terme	17	9 029	7 627	6 988
Avantages de retraite		2 441	2 629	2 161
Autres passifs financiers	15	631	602	717
Autres passifs	16	1 007	1 096	990
Passifs non courants		15 732	14 124	13 128
		27 523	27 559	26 914
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	18	(3 675)	42	2 426
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		15	13	23
		(3 660)	55	2 449
		23 863 \$	27 614 \$	29 363 \$
Engagements et éventualités	23			

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social		Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Actions privilegiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 30 juin 2015	347 \$	2 203 \$	1 360 \$	(2 225) \$	100 \$	7 \$	(461) \$	112 \$	1 443 \$	16 \$	1 459 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	(4 891)	—	—	—	—	—	(4 891)	3	(4 888)
AERG	—	—	—	(181)	—	(1)	83	(118)	(217)	(1)	(218)
	—	—	(4 891)	(181)	—	(1)	83	(118)	(5 108)	2	(5 106)
Dividendes	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(3)	(3)
Actions achetées – Régime d'UATI	—	(9)	—	—	—	—	—	—	(9)	—	(9)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	6	—	—	—	6	—	6
Au 30 septembre 2015	347 \$	2 194 \$	(3 538) \$	(2 406) \$	106 \$	6 \$	(378) \$	(6) \$	(3 675) \$	15 \$	(3 660) \$
Au 30 juin 2014	347 \$	1 380 \$	2 768 \$	(2 316) \$	103 \$	9 \$	(213) \$	217 \$	2 295 \$	27 \$	2 322 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	68	—	—	—	—	—	68	6	74
AERG	—	—	—	(227)	—	—	(65)	(101)	(393)	(5)	(398)
	—	—	68	(227)	—	—	(65)	(101)	(325)	1	(324)
Dividendes	—	—	(48)	—	—	—	—	—	(48)	—	(48)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(6)	(6)
Revenus à base d'actions	—	—	—	—	(12)	—	—	—	(12)	—	(12)
Au 30 septembre 2014	347 \$	1 380 \$	2 788 \$	(2 543) \$	91 \$	9 \$	(278) \$	116 \$	1 910 \$	22 \$	1 932 \$

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les périodes de neuf mois closes les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.										
	Capital social		Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2014	347 \$	1 381 \$	1 151 \$	(2 661) \$	92 \$	12 \$	(322) \$	42 \$	42 \$	13 \$	55 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	(4 668)	—	—	—	—	—	(4 668)	5	(4 663)
AERG	—	—	—	255	—	(6)	(56)	(48)	145	—	145
	—	—	(4 668)	255	—	(6)	(56)	(48)	(4 523)	5	(4 518)
Émission de capital social	—	822	—	—	—	—	—	—	822	—	822
Dividendes	—	—	(21)	—	—	—	—	—	(21)	—	(21)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(3)	(3)
Actions achetées – Régime d'UATI	—	(9)	—	—	—	—	—	—	(9)	—	(9)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	14	—	—	—	14	—	14
Au 30 septembre 2015	347 \$	2 194 \$	(3 538) \$	(2 406) \$	106 \$	6 \$	(378) \$	(6) \$	(3 675) \$	15 \$	(3 660) \$
Au 1 ^{er} janvier 2014	347 \$	1 380 \$	2 598 \$	(1 970) \$	92 \$	5 \$	(203) \$	177 \$	2 426 \$	23 \$	2 449 \$
Total du résultat global											
Résultat net	—	—	334	—	—	—	—	—	334	10	344
AERG	—	—	—	(573)	—	4	(75)	(61)	(705)	(5)	(710)
	—	—	334	(573)	—	4	(75)	(61)	(371)	5	(366)
Dividendes	—	—	(144)	—	—	—	—	—	(144)	—	(144)
Distribution du capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(6)	(6)
Revenus à base d'actions	—	—	—	—	(1)	—	—	—	(1)	—	(1)
Au 30 septembre 2014	347 \$	1 380 \$	2 788 \$	(2 543) \$	91 \$	9 \$	(278) \$	116 \$	1 910 \$	22 \$	1 932 \$

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

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

		Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	Notes	2015	2014	2015	2014
Activités opérationnelles					
Résultat net		(4 888) \$	74 \$	(4 663) \$	344 \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement		104	105	315	301
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	7	4 004	—	4 004	—
Impôts sur le résultat différés		104	11	118	59
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	6	(1)	—	(3)	(4)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(19)	(14)	(53)	(64)
Charge (revenu) à base d'actions	19	6	(12)	14	(1)
Perte sur remboursement de dette à long terme	8	—	—	22	43
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		32	1	59	63
Variation nette des soldes hors caisse	20	343	(89)	(863)	(979)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(315)	76	(1 050)	(238)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(502)	(444)	(1 331)	(1 484)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		1	—	12	15
Produit de placement dans une structure de financement		150	—	150	—
Additions aux placements dans des titres DAV		—	—	(64)	(53)
Produit de la cession de placements dans des titres DAV		54	—	54	—
Produit net de la cession d'une entreprise ⁽¹⁾		—	—	—	25
Autres		8	(3)	(2)	(4)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(289)	(447)	(1 181)	(1 501)
Activités de financement					
Produit net de l'émission de dette à long terme	17	—	5	2 218	1 815
Remboursements de dette à long terme	17	(12)	(10)	(816)	(1 318)
Dividendes versés ⁽²⁾		(4)	(45)	(14)	(137)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre du régime d'UATI		(9)	—	(9)	—
Produit net de l'émission d'actions	18	—	—	822	—
Autres		(88)	(3)	(47)	(14)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(113)	(53)	2 154	346
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(44)	(117)	(68)	(69)
Diminution nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(761)	(541)	(145)	(1 462)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		3 105	2 476	2 489	3 397
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		2 344 \$	1 935 \$	2 344 \$	1 935 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		153 \$	88 \$	343 \$	258 \$
Impôts sur le résultat		22 \$	27 \$	72 \$	80 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		5 \$	6 \$	16 \$	116 \$
Impôts sur le résultat		2 \$	2 \$	3 \$	6 \$

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

⁽²⁾ 4 millions \$ et 14 millions \$ de dividendes versés ont trait aux actions privilégiées pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 (5 millions \$ et 16 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014).

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

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

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

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

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

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

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 a été autorisée par le conseil d'administration le 28 octobre 2015.

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

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

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

	Taux de change aux		
	30 septembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Euro	1,1204	1,2141	1,3791
Dollar canadien	0,7469	0,8633	0,9400
Livre sterling	1,5159	1,5587	1,6542

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		Taux de change moyens pour les neuf mois clos les	
	30 septembre 2015	30 septembre 2014	30 septembre 2015	30 septembre 2014
Euro	1,1116	1,3283	1,1138	1,3565
Dollar canadien	0,7651	0,9205	0,7950	0,9146
Livre sterling	1,5509	1,6728	1,5315	1,6698

2. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES

Avantages du personnel

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

3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Instruments financiers

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

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

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

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

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

Comptabilisation des revenus

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

L'IFRS 15 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018, et l'application anticipée est permise. La Société n'a pas encore évalué l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

4. INFORMATION SECTORIELLE

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

Avions d'affaires

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

Avions commerciaux

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

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

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

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

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

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

Trimestre clos le 30 septembre 2015						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	1 985 \$	1 557 \$	477 \$	119 \$	— \$	4 138 \$
Revenus intersectoriels	—	1	3	292	(296)	—
Total des revenus	1 985	1 558	480	411	(296)	4 138
RAI avant éléments spéciaux	109	54	(63)	30	(55)	75
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	1 169	3 561	—	(20)	4 710
RAI	109 \$	(1 115) \$	(3 624) \$	30 \$	(35) \$	(4 635)
Charges de financement						129
Revenus de financement						(12)
RAI						(4 752)
Impôts sur le résultat						136
Résultat net						(4 888) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	30 \$	31 \$	13 \$	4 \$	— \$	78 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	29 \$	172 \$	299 \$	1 \$	— \$	501 \$
Amortissement	22 \$	45 \$	23 \$	13 \$	1 \$	104 \$
Dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽¹⁾	— \$	925 \$	3 070 \$	— \$	(6) \$	3 989 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles ⁽¹⁾	— \$	15 \$	— \$	— \$	— \$	15 \$

Trimestre clos le 30 septembre 2014						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 334 \$	1 640 \$	787 \$	145 \$	— \$	4 906 \$
Revenus intersectoriels	2	—	—	299	(301)	—
Total des revenus	2 336	1 640	787	444	(301)	4 906
RAI avant éléments spéciaux	162	103	13	33	(20)	291
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	57	35	18	10	—	120
RAI	105 \$	68 \$	(5) \$	23 \$	(20) \$	171
Charges de financement						66
Revenus de financement						(15)
RAI						120
Impôts sur le résultat						46
Résultat net						74 \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	29 \$	26 \$	25 \$	— \$	— \$	80 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	29 \$	198 \$	204 \$	14 \$	(1) \$	444 \$
Amortissement	28 \$	36 \$	28 \$	12 \$	1 \$	105 \$

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

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

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

Neuf mois clos le 30 septembre 2015

	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	6 113 \$	4 909 \$	1 748 \$	385 \$	— \$	13 155 \$
Revenus intersectoriels	4	1	3	969	(977)	—
Total des revenus	6 117	4 910	1 751	1 354	(977)	13 155
RAII avant éléments spéciaux						
	342	280	(83)	113	(114)	538
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	—	1 180	3 560	(1)	(20)	4 719
RAII	342 \$	(900) \$	(3 643) \$	114 \$	(94) \$	(4 181)
Charges de financement						326
Revenus de financement						(52)
RAI						(4 455)
Impôts sur le résultat						208
Résultat net						(4 663) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	88 \$	89 \$	50 \$	9 \$	— \$	236 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	62 \$	508 \$	732 \$	21 \$	(4) \$	1 319 \$
Amortissement	72 \$	129 \$	75 \$	38 \$	1 \$	315 \$
Dépréciation des immobilisations incorporelles ⁽¹⁾	— \$	925 \$	3 070 \$	— \$	(6) \$	3 989 \$
Dépréciation des immobilisations corporelles ⁽¹⁾	— \$	15 \$	— \$	— \$	— \$	15 \$

Neuf mois clos le 30 septembre 2014

	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	6 978 \$	4 738 \$	2 020 \$	415 \$	— \$	14 151 \$
Revenus intersectoriels	5	—	—	982	(987)	—
Total des revenus	6 983	4 738	2 020	1 397	(987)	14 151
RAII avant éléments spéciaux						
	415	325	33	75	(81)	767
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	57	45	16	14	—	132
RAII	358 \$	280 \$	17 \$	61 \$	(81) \$	635
Charges de financement						185
Revenus de financement						(59)
RAI						509
Impôts sur le résultat						165
Résultat net						344 \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	97 \$	68 \$	63 \$	7 \$	— \$	235 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	61 \$	721 \$	654 \$	34 \$	(1) \$	1 469 \$
Amortissement	87 \$	98 \$	75 \$	39 \$	2 \$	301 \$

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

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

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

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

	30 septembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Actifs			
Total des actifs	23 863 \$	27 614 \$	29 363 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 344	2 489	3 397
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	58	64	27
Impôts sur le résultat différés	740	875	1 231
Actifs sectoriels	20 721	24 186	24 708
Passifs			
Total des passifs	27 523	27 559	26 914
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	106	124	116
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	245	248	198
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	9 098	7 683	7 203
Passifs sectoriels	18 074 \$	19 504 \$	19 397 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	672 \$	226 \$	296 \$
Avions d'affaires	594 \$	440 \$	1 306 \$
Avions commerciaux	822 \$	3 693 \$	3 241 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	263 \$	204 \$	221 \$
Siège social et élimination	296 \$	119 \$	247 \$

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres crédateurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

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

5. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Coûts de R et D	498 \$	402 \$	1 311 \$	1 386 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(463)	(365)	(1 210)	(1 267)
	35	37	101	119
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	43	43	135	116
	78 \$	80 \$	236 \$	235 \$

6. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽¹⁾	9 \$	3 \$	14 \$	8 \$
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾⁽²⁾	2	1	(6)	(18)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(1)	—	(3)	(4)
Autres	(11)	4	(11)	—
	(1) \$	8 \$	(6) \$	(14) \$

⁽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.

7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avions <i>C Series</i> ⁽¹⁾	3 235 \$	— \$	3 235 \$	— \$
Charge de dépréciation et autres charges – Programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽²⁾	1 163	—	1 163	—
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽³⁾	353	—	353	—
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁴⁾	—	—	22	43
Charge de restructuration ⁽⁵⁾	—	120	9	142
Gain sur résolution d'un litige ⁽⁶⁾	—	—	—	(18)
Incidences fiscales des éléments spéciaux ⁽⁷⁾	106	(9)	106	(11)
	4 857 \$	111 \$	4 888 \$	156 \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAI	4 710 \$	120 \$	4 719 \$	132 \$
Charges de financement – Perte sur instruments financiers ⁽³⁾	41	—	41	—
Charges de financement – Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽⁴⁾	—	—	22	43
Revenus de financement – Intérêts relatifs à la résolution d'un litige ⁽⁶⁾	—	—	—	(8)
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux ⁽⁷⁾	106	(9)	106	(11)
	4 857 \$	111 \$	4 888 \$	156 \$

⁽¹⁾ 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 11 – Stocks, et la Note 14 – Provisions.

⁽²⁾ Représente une charge de dépréciation de l'outillage du programme aéronautique de 919 millions \$ et des dépréciations des stocks, des dépréciations des autres actifs et des immobilisations corporelles, d'autres provisions et d'autres passifs financiers de 244 millions \$, par suite de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85* par l'absence de ventes en raison de la faiblesse prolongée du marché. Voir la Note 11 – Stocks, et la Note 14 – Provisions.

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015. Voir la Note 17 – Dette à long terme, pour plus de détails (un montant de 43 millions \$ représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$) pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014).

⁽⁵⁾ Représente des charges de restructuration de 13 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015 ayant trait à une réduction des effectifs d'environ 1000 postes annoncée en janvier 2015, principalement à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux États-Unis, par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85*, et une reprise de provisions pour restructuration de 4 millions \$ constituées à l'exercice précédent. Au cours du trimestre clos le 30 septembre 2014, la Société a comptabilisé des charges de restructuration de 120 millions \$ ayant trait à une réduction des effectifs annoncée en juillet 2014, dont 63 millions \$ ont trait aux secteurs Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie, et 57 millions \$ au secteur Transport. De plus, au cours du trimestre clos le 31 mars 2014, la Société a comptabilisé une charge de restructuration de 22 millions \$ ayant trait à une réduction des effectifs d'Avions d'affaires, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie annoncée en janvier 2014.

⁽⁶⁾ Représente un gain chez Avions d'affaires et Avions commerciaux lié à la résolution en faveur de la Société d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec, dont 8 millions \$ représentent la tranche d'intérêts du gain pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014.

⁽⁷⁾ Représentent la dépréciation nette des actifs d'impôt différé, découlant principalement de la réorganisation et du regroupement de Bombardier Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement prévu d'une participation minoritaire dans Bombardier Transport pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015. Cet élément a une incidence importante sur les taux d'imposition effectifs.

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. Voir la Note 24 – Événement postérieur à la date de présentation, pour plus de détails. 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 C Series (le « programme 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 C Series était supérieure à la valeur recouvrable et a donc comptabilisé une charge de dépréciation de 3070 millions \$ à l'égard des coûts de développement de la C Series. Après la charge de dépréciation, le solde de l'outillage du programme aéronautique de la C Series s'établissait à 1633 millions \$.

Le calcul des montants recouvrables utilisé dans le test de dépréciation exige 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. Les flux de trésorerie futurs estimatifs pour les cinq premières années sont fondés sur 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, ajustée selon le risque et établie en fonction des commandes fermes existantes, des commandes futures prévues, du calendrier des paiements basé sur le calendrier 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.

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. Ils comprennent également les flux de trésorerie futurs découlant des activités exercées sur le marché de l'après-vente ainsi que les synergies du point de vue d'un intervenant sur le marché.

La valeur recouvrable du programme C Series était fondée sur la juste valeur moins les coûts de sortie. L'évaluation de la juste valeur du programme C Series 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 prévus basés sur une prévision à long terme fondée sur les probabilités préparée par la direction et selon un taux d'actualisation après impôts de 8,75 % d'après un échantillonnage de référence de sociétés ouvertes représentatives dans le secteur de l'aéronautique.

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 flux de trésorerie nets futurs prévus provenant du programme C Series, répartie également sur les périodes futures, aurait entraîné une dépréciation additionnelle d'environ 403 millions \$.

Une hausse de 100 points de base du taux d'actualisation utilisé pour effectuer le test de dépréciation aurait entraîné une dépréciation additionnelle d'environ 210 millions \$.

Programme d'avion Learjet 85

Le 28 octobre 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 une charge de dépréciation de 919 millions \$ à l'égard du solde des coûts de développement du programme d'avion Learjet 85.

8. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Charges de financement				
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾⁽²⁾	54 \$	23 \$	77 \$	10 \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	18	19	55	57
Désactualisation d'autres passifs financiers	6	4	18	9
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽³⁾	—	—	22	43
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	4	4	11	11
Désactualisation des provisions	2	2	5	6
Variation des taux d'actualisation des provisions	3	—	3	—
Autres	5	7	17	20
	92	59	208	156
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	37	7	118	29
	129 \$	66 \$	326 \$	185 \$
Revenus de financement				
Intérêts relatifs à la résolution d'un litige ⁽⁴⁾	— \$	— \$	— \$	(8) \$
Variation des taux d'actualisation des provisions	—	(3)	—	(1)
Autres	(2)	—	(17)	(14)
	(2)	(3)	(17)	(23)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(5)	(6)	(17)	(21)
Revenu tiré des placements dans des titres	(3)	(3)	(13)	(9)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(2)	(3)	(5)	(6)
	(10)	(12)	(35)	(36)
	(12) \$	(15) \$	(52) \$	(59) \$

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

⁽²⁾ Comprend des éléments spéciaux de 41 millions \$. Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽³⁾ Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$, qui a été comptabilisée comme un élément spécial pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2015 (un montant de 43 millions \$ représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 785 millions € (1093 millions \$), qui a été comptabilisée comme un élément spécial pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014).

⁽⁴⁾ Représente la tranche d'intérêts sur un gain de 18 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014 lié à la résolution en notre faveur d'un litige relatif à la Partie IV, Taxe sur le capital, de la *Loi sur les impôts* du Québec. Le solde de 10 millions \$ du gain a été comptabilisé dans le RAII comme un élément spécial pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2014.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 98 millions \$ et 228 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015, selon un taux moyen de capitalisation de respectivement 5,31 % et 4,95 % (respectivement 77 millions \$ et 235 millions \$ selon un taux de 4,86 % et 4,95 % pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

9. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD et d'UATI, en milliers)				
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(4 891) \$	68 \$	(4 668) \$	334 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(8)	(21)	(23)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(4 898) \$	60 \$	(4 689) \$	311 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 225 636	1 741 790	2 040 938	1 741 767
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD et d'UATI	—	320	—	673
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 225 636	1 742 110	2 040 938	1 742 440
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(2,20) \$	0,03 \$	(2,30) \$	0,18 \$

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD et des UATI a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de respectivement 83 819 411 et 66 112 810 options d'achat d'actions, UAR, UAD et UATI pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 (respectivement 38 534 187 et 42 714 991 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014), 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.

10. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût amorti ⁽¹⁾	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
30 septembre 2015							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 344 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 344 \$	2 344 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 248	—	1 248	1 248
Autres actifs financiers	36	320	336	386	565	1 643	1 676
	2 380 \$	320 \$	336 \$	1 634 \$	565 \$	5 235 \$	5 268 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	2 \$	s. o.	3 934 \$	— \$	3 936 \$	3 936 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	9 098	—	9 098	7 010
Autres passifs financiers	56	133	s. o.	697	696	1 582	1 551
	56 \$	135 \$	s. o.	13 729 \$	696 \$	14 616 \$	12 497 \$
31 décembre 2014							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 489 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 538	—	1 538	1 538
Autres actifs financiers	43	578	330	422	485	1 858	1 869
	2 532 \$	578 \$	330 \$	1 960 \$	485 \$	5 885 \$	5 896 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	18 \$	s. o.	4 198 \$	— \$	4 216 \$	4 216 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 683	—	7 683	7 692
Autres passifs financiers	73	172	s. o.	719	592	1 556	1 655
	73 \$	190 \$	s. o.	12 600 \$	592 \$	13 455 \$	13 563 \$
1^{er} janvier 2014							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 397 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 397 \$	3 397 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 492	—	1 492	1 492
Autres actifs financiers	129	673	315	425	663	2 205	2 203
	3 526 \$	673 \$	315 \$	1 917 \$	663 \$	7 094 \$	7 092 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 089 \$	— \$	4 089 \$	4 089 \$
Dettes à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	7 203	—	7 203	7 346
Autres passifs financiers	25	142	s. o.	958	386	1 511	1 656
	25 \$	142 \$	s. o.	12 250 \$	386 \$	12 803 \$	13 091 \$

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

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

s. o. : sans objet

11. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 septembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Programmes aéronautiques	4 742 \$	4 600 \$	4 847 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	8 002	7 369	7 064
Moins : avances et facturations progressives	(6 041)	(5 558)	(5 406)
	1 961	1 811	1 658
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	254	310	420
Moins : avances et facturations progressives	(20)	(17)	(19)
	234	293	401
Produits finis ⁽¹⁾	1 119	1 266	1 328
	8 056 \$	7 970 \$	8 234 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 1 avion neuf non rattaché à une commande ferme d'avions et 49 avions d'occasion, totalisant 282 millions \$ au 30 septembre 2015 (1 avion neuf et 57 avions d'occasion, totalisant 485 millions \$ au 31 décembre 2014, et 11 avions neufs et 43 avions d'occasion, totalisant 535 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

Au 30 septembre 2015, les produits finis comprenaient 193 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (248 millions \$ d'avions d'occasion au 31 décembre 2014 et 134 millions \$ au 1^{er} janvier 2014). Le produit de vente correspondant est comptabilisé dans les obligations au titre des transactions de cession-bail.

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 3458 millions \$ et 10 795 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 (respectivement 3567 millions \$ et 11 069 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014). Ces montants comprennent des dépréciations de stocks de respectivement 136 millions \$ et 219 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 (respectivement 37 millions \$ et 104 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014). Une dépréciation additionnelle de 57 millions \$ est comptabilisée dans les éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015. Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

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 300 millions € (336 millions \$) au 30 septembre 2015. Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme connexes.

12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Instruments financiers dérivés	601 \$	528 \$	792 \$
Placement dans des titres ⁽¹⁾⁽²⁾	347	346	335
Créances sur contrats à long terme	305	321	319
Placements dans des structures de financement ⁽¹⁾	198	360	331
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽¹⁾	170	275	400
Encaisse affectée	10	17	19
Autres	12	11	9
	1 643 \$	1 858 \$	2 205 \$
Dont la tranche courante	544 \$	530 \$	637 \$
Dont la tranche non courante	1 099	1 328	1 568
	1 643 \$	1 858 \$	2 205 \$

⁽¹⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 11 millions \$ de placements dans des titres et 46 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 30 septembre 2015 (respectivement 12 millions \$, 16 millions \$ et 45 millions \$ au 31 décembre 2014 et respectivement 12 millions \$, 20 millions \$ et 46 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

⁽²⁾ Comprennent 80 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 30 septembre 2015 (70 millions \$ au 31 décembre 2014 et au 1^{er} janvier 2014).

13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Charges payées d'avance	722 \$	760 \$	620 \$
Taxe de vente et autres taxes	360	302	344
Avantages de retraite	204	159	174
Charges de financement différées	166	138	100
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	111	156	186
Autres	21	33	9
	1 584 \$	1 548 \$	1 433 \$
Dont la tranche courante	675 \$	592 \$	626 \$
Dont la tranche non courante	909	956	807
	1 584 \$	1 548 \$	1 433 \$

14. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit, pour les trimestres et les périodes de neuf mois clos les 30 septembre :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2014	773 \$	456 \$	117 \$	206 \$	1 552 \$
Additions	160	4	20 ⁽²⁾	14	198
Utilisation	(116)	(23)	(44)	(3)	(186)
Reprises	(50)	(6)	(5) ⁽²⁾	(16)	(77)
Charge de désactualisation	—	3	—	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(32)	—	(5)	(2)	(39)
Solde au 30 juin 2015	735 \$	434 \$	83 \$	199 \$	1 451 \$
Additions	55	250 ⁽³⁾	7	310 ⁽⁴⁾	622
Utilisation	(59)	(12)	(8)	(2)	(81)
Reprises	(14)	—	—	(2)	(16)
Charge de désactualisation	1	1	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	2	—	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(4)	—	(1)	(1)	(6)
Solde au 30 septembre 2015	715 \$	675 \$	81 \$	504 \$	1 975 \$
Dont la tranche courante	559 \$	69 \$	79 \$	395 \$	1 102 \$
Dont la tranche non courante	156	606	2	109	873
	715 \$	675 \$	81 \$	504 \$	1 975 \$

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

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

⁽³⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les modifications des estimations et de la juste valeur liées aux garanties de crédit et de valeur résiduelle.

⁽⁴⁾ Comprend les autres provisions constituées au titre du programme d'avions *C Series* et au titre de l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, qui sont comprises dans les éléments spéciaux. Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	863 \$	463 \$	81 \$	58 \$	1 465 \$
Additions	153	1	40 ⁽²⁾	8	202
Utilisation	(153)	(27)	(55)	(3)	(238)
Reprises	(23)	(5)	(8)	(9)	(45)
Charge de désactualisation	1	3	—	—	4
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	2	—	—	2
Incidence des fluctuations de taux de change	(4)	—	(1)	—	(5)
Solde au 30 juin 2014	837 \$	437 \$	57 \$	54 \$	1 385 \$
Additions	93	—	138 ⁽²⁾	5	236
Utilisation	(76)	(23)	(13)	(1)	(113)
Reprises	(19)	(12)	(5)	(1)	(37)
Charge de désactualisation	—	2	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(2)	—	—	(3)
Incidence des fluctuations de taux de change	(37)	—	(5)	(3)	(45)
Solde au 30 septembre 2014	797 \$	402 \$	172 \$	54 \$	1 425 \$
Dont la tranche courante	641 \$	44 \$	166 \$	22 \$	873 \$
Dont la tranche non courante	156	358	6	32	552
	797 \$	402 \$	172 \$	54 \$	1 425 \$

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

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

15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Instruments financiers dérivés	752 \$	665 \$	411 \$
Avances gouvernementales remboursables	406	363	481
Obligations au titre des transactions de cession-bail	216	260	138
Incitatifs à la location	133	172	142
Tranche courante de la dette à long terme	69	56	215
Coûts non récurrents des fournisseurs	27	36	38
Autres	48	60	301
	1 651 \$	1 612 \$	1 726 \$
Dont la tranche courante	1 020 \$	1 010 \$	1 009 \$
Dont la tranche non courante	631	602	717
	1 651 \$	1 612 \$	1 726 \$

16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Avantages du personnel	609 \$	661 \$	750 \$
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	609	601	529
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	577	631	630
Revenus différés	393	450	460
Impôts sur le résultat et autres taxes à payer	338	367	368
Autres	567	568	480
	3 093 \$	3 278 \$	3 217 \$
Dont la tranche courante	2 086 \$	2 182 \$	2 227 \$
Dont la tranche non courante	1 007	1 096	990
	3 093 \$	3 278 \$	3 217 \$

17. DETTE À LONG TERME

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

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

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

18. CAPITAL SOCIAL

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

19. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, UAD et UATI

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

	Trimestres clos les 30 septembre					
	2015			2014		
	UAR	UAD	UATI	UAR	UAD	UATI
Solde au début de la période	25 084 158	6 989 586	—	16 980 181	6 716 783	—
Attribuées	—	—	22 390 685	—	16 381	—
Exercées	—	—	—	—	(48 997)	—
Annulées	(9 084 923)	(1 589 531)	(67 382)	(488 756)	(663 803)	—
Solde à la fin de la période	15 999 235	5 400 055 ⁽¹⁾	22 323 303	16 491 425	6 020 364 ⁽¹⁾	—

	Neuf mois clos les 30 septembre					
	2015			2014		
	UAR	UAD	UATI	UAR	UAD	UATI
Solde au début de la période	26 045 936	7 666 464	—	23 596 681	8 169 850	—
Attribuées	248 757	—	22 390 685	106 641	48 112	—
Exercées	—	(168 486)	—	—	(48 997)	—
Annulées	(10 295 458)	(2 097 923)	(67 382)	(7 211 897)	(2 148 601)	—
Solde à la fin de la période	15 999 235	5 400 055 ⁽¹⁾	22 323 303	16 491 425	6 020 364 ⁽¹⁾	—

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 783 649 UAD étaient acquis au 30 septembre 2015 (2 447 687 au 30 septembre 2014).

Le conseil d'administration de la Société a approuvé un régime d'UATI aux termes duquel des UATI peuvent être attribuées à des dirigeants et à d'autres employés désignés. À l'acquisition des droits qui y sont rattachés, les UATI donnent aux porteurs le droit de recevoir un certain nombre d'actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou un paiement en espèces égal à la valeur des UATI. Les droits rattachés aux UATI attribuées seront acquis quel que soit le rendement. Les droits rattachés aux UATI sont habituellement acquis trois ans après la date d'attribution de celles-ci. L'acquisition des droits rattachés aux UATI attribuées en août 2015 aura donc lieu en août 2018.

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UATI, s'est élevée respectivement à 4 millions \$ et 9 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 (revenus de rémunération de 12 millions \$ et 5 millions \$ respectivement au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014).

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Solde au début de la période	32 558 998	28 451 761	31 446 124	29 355 757
Attribuées	44 722 033	714 924	48 762 044	903 016
Exercées	—	—	—	(23 000)
Annulées	(209 785)	(1 829 379)	(1 995 532)	(2 165 648)
Échues	(2 583 400)	(3 147 688)	(3 724 790)	(3 880 507)
Solde à la fin de la période	74 487 846	24 189 618	74 487 846	24 189 618

Une charge de rémunération de respectivement 2 millions \$ et 5 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement néant et 4 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014).

20. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2015	2014	2015	2014
Créances clients et autres débiteurs	15 \$	(70) \$	208 \$	(237) \$
Stocks	(68)	22	(298)	(654)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	173	88	119	86
Autres actifs	156	49	(102)	(31)
Fournisseurs et autres créditeurs	(57)	59	(148)	10
Provisions	528	86	467	11
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	36	(404)	(203)	(480)
Avances sur programmes aéronautiques	(181)	172	(941)	515
Passif lié aux avantages de retraite	(50)	(64)	134	(87)
Autres passifs	(209)	(27)	(99)	(112)
	343 \$	(89) \$	(863) \$	(979) \$

21. FACILITÉS DE CRÉDIT

En mars 2015, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3500 millions € (3921 millions \$) et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2018 et juin 2018. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 500 millions € (560 millions \$) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an respectivement jusqu'en mars 2017 et juin 2018.

En juin 2015, le montant confirmé de 3500 millions € (3921 millions \$) de Transport a été porté à 3640 millions € (4078 millions \$). De même, en juin 2015, la période de disponibilité de la facilité de GCB a été prolongée jusqu'en août 2016.

Le niveau minimum de liquidités nécessaire à la fin de chaque trimestre pour respecter les clauses restrictives financières aux termes de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui sont disponibles pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a augmenté, passant de 500 millions \$ à 750 millions \$. La facilité de lettres de crédit de 3640 millions € (4078 millions \$) et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € (560 millions \$) de Transport exigent encore un seuil de liquidités de 600 millions € (672 millions \$). Le niveau minimum de liquidités nécessaire n'est pas défini comme comprenant seulement la trésorerie et les équivalents de trésorerie comme il est présenté à l'état de la situation financière consolidé.

22. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients lorsque aucune cote de crédit n'est publiée. En outre, la Société utilise des courbes de valeur résiduelle d'avions, reflétant des facteurs précis du marché actuel pour les avions et un marché équilibré à moyen et à long terme.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

- des prix (non ajustés) cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques (Niveau 1);
- des données d'entrée de marché observables autres que les prix cotés visés au Niveau 1, y compris les données indirectement observables (Niveau 2); et

- des données d'entrée relatives à l'actif ou au passif qui ne sont pas basées sur des données observables de marché (Niveau 3).

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

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	168 \$	— \$	— \$	168 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	601	—	601	—
Placements dans des titres	323 ⁽²⁾	36	287	—
Placements dans des structures de financement	152	—	—	152
	1 244 \$	36 \$	888 \$	320 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(2) \$	— \$	— \$	(2) \$
Incitatifs à la location	(133)	—	—	(133)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(752)	—	(752)	—
	(887) \$	— \$	(752) \$	(135) \$

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

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

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

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location
Solde au 31 décembre 2014	263 \$	165 \$	(18) \$	(172) \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	16	15	—	2
Émissions	—	—	(6)	—
Règlements	(28)	—	18	11
Solde au 30 juin 2015	251 \$	180 \$	(6) \$	(159) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	(81)	(27)	—	19
Émissions	4	—	—	—
Règlements	(6)	(1)	4	7
Solde au 30 septembre 2015	168 \$	152 \$	(2) \$	(133) \$

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location
Solde au 1 ^{er} janvier 2014	388 \$	135 \$	— \$	(142) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	41	32	—	(21)
Émissions	4	—	—	(38)
Règlements	(125)	(1)	—	12
Solde au 30 juin 2014	308 \$	166 \$	— \$	(189) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	(15)	1	—	(2)
Règlements	(6)	(1)	—	6
Solde au 30 septembre 2014	287 \$	166 \$	— \$	(185) \$

⁽¹⁾ Dont des montants de 3 millions \$ et de 7 millions \$ qui représentent les gains réalisés respectivement au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2015 comptabilisés dans les revenus de financement (des montants de 2 millions \$ et 10 millions \$, comptabilisés dans les revenus de financement, représentaient les gains réalisés au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2014).

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes sont comme suit au 30 septembre 2015 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB et C (B+)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 7,71 % et 10,19 % (10,13 %)	Entre 1,86 % et 8,67 % (6,62 %)	s. o.

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

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

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 30 septembre 2015 :

Incidence sur le RAI		Modification d'hypothèses			
Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour les :					
Gain (perte)	Trimestre clos le 30 septembre 2015	Neuf mois clos le 30 septembre 2015	Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	(87) \$	(83) \$	(2) \$	(5) \$	(8) \$
Placements dans des structures de financement	(31) \$	(22) \$	(3) \$	(10) \$	(11) \$
Incitatifs à la location	21 \$	26 \$	s. o.	2 \$	s. o.

s. o. : sans objet

23. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 septembre 2015	31 décembre 2014	1 ^{er} janvier 2014
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	1 677 \$	1 749 \$	1 828 \$
Crédit	1 242	1 275	1 297
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(593)	(628)	(639)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	2 326 \$	2 396 \$	2 486 \$
Engagements de reprise	1 932 \$	2 696 \$	3 416 \$
Obligations de rachat conditionnelles	212 \$	204 \$	472 \$
Autres			
Crédit	48 \$	48 \$	48 \$
Garanties d'exécution	35 \$	38 \$	43 \$

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 675 millions \$ au 30 septembre 2015 (456 millions \$ au 31 décembre 2014 et 463 millions \$ au 1^{er} janvier 2014) ont été établies afin de couvrir les risques découlant des garanties de crédit et de valeur résiduelle. De plus, les incitatifs à la location, qui seraient éteints dans le cas de défaillance de crédit de la part de certains clients, s'établissaient à 133 millions \$ au 30 septembre 2015 (172 millions \$ au 31 décembre 2014 et 142 millions \$ au 1^{er} janvier 2014).

Litiges

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

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

Poursuite intentée par S-Bahn

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

Enquête au Brésil

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

Par suite des procédures administratives entreprises par le CADE en 2014, BT Brazil est devenue partie à titre de défenderesse aux procédures judiciaires intentées par le bureau du procureur de l'État de São Paulo à son encontre et à l'encontre d'autres sociétés pour une prétendue «improbité administrative» à l'égard des contrats de remise à neuf accordés en 2009 par CMSP, soit l'exploitant du métro de São Paulo, et pour « collusion »

relativement à un contrat d'entretien de cinq ans conclu en 2002 avec CPTM, soit l'exploitant de transport collectif urbain de São Paulo. En outre, BT Brazil s'est vue signifier un avis en décembre 2014 et fait désormais l'objet d'une poursuite au civil à titre de codéfenderesse, intentée d'abord par le gouvernement de l'État de São Paulo contre Siemens AG à l'automne 2013 et dans laquelle le gouvernement de l'État cherche à recouvrer des pertes attribuables aux prétendues activités de collusion.

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

24. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE PRÉSENTATION

En octobre 2015, la Société a conclu un protocole d'entente prévoyant un investissement de 1 milliard \$ par le ministère de l'Économie, de l'Innovation et des Exportations du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) (le Gouvernement) en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée à laquelle seraient transférés les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Cette société en commandite nouvellement constituée sera détenue dans une proportion de 50,5 % par la Société et, à titre de filiale de la Société, elle poursuivra les activités liées au programme d'avions *C Series* de la Société. Par suite de l'investissement, la société en commandite nouvellement constituée sera incluse dans le périmètre de consolidation de ses résultats financiers. L'investissement demeure conditionnel à la conclusion d'ententes définitives, à l'obtention du consentement de tiers, à la réalisation d'une restructuration interne préalable à la clôture, à l'obtention des approbations réglementaires requises et au respect des autres conditions préalables habituelles. Le produit de l'investissement sera entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions *C Series*.

L'investissement comprend également l'émission de bons de souscription au Gouvernement pouvant être exercés en vue d'acquérir jusqu'à concurrence de 200 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc. (les actions classe B), à un prix d'exercice par action correspondant à l'équivalent en \$ US de 2,21 \$ CAN à la date de signature des ententes définitives.

Il est prévu que les ententes définitives seront signées au plus tard le 1^{er} janvier 2016, ou à toute autre date dont la Société et le Gouvernement peuvent convenir et le décaissement de l'investissement et l'émission des bons de souscription se feront en deux étapes, qui devraient avoir lieu le 1^{er} avril 2016 et le 30 juin 2016, sous réserve des conditions relatives à la clôture.

L'investissement prévoit un engagement de continuité aux termes duquel la Société doit conserver dans la province de Québec, pendant une période de 20 ans, le siège social stratégique, financier et opérationnel, les activités de fabrication et les services d'ingénierie, les services partagés ainsi que les politiques, pratiques et plans d'investissement en matière de recherche et développement de la société en commandite nouvellement constituée, 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 de ces avions et la Société doit exploiter les installations situées à Mirabel à cette fin.

La participation que détient le Gouvernement dans la société en commandite sera rachetable dans certaines circonstances.

Bombardier, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CS100, CS300, C Series, Learjet, Learjet 85, NextGen, Q400 et L'évolution de la mobilité sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.