

BOMBARDIER

DEUXIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre et semestre clos le 30 juin 2018

GLOSSAIRE

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

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

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
SOMMAIRE	5
FAITS SAILLANTS	5
MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2018	7
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	8
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	13
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	14
STRUCTURE DU CAPITAL	18
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	20
AVIONS D'AFFAIRES	24
AVIONS COMMERCIAUX	32
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIEURIE	41
TRANSPORT	44
AUTRES	52
ARRANGEMENTS HORS BILAN	52
RISQUES ET INCERTITUDES	52
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	53
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	56
TAUX DE CHANGE	56
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	57
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	58
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	59
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	67

RAPPORT DE GESTION

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

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

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

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

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

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

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

ÉNONCÉS PROSPECTIFS

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

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

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que nos résultats réels de périodes futures pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport relativement à la transaction avec Airbus comprennent les hypothèses importantes suivantes : l'exactitude de nos analyses et de notre bilan de rentabilité, y compris les estimations de flux de trésorerie et de revenus sur la durée de vie prévue du programme et par la suite; l'amélioration graduelle du prix des avions, des coûts unitaires et des livraisons au cours de la phase d'accélération; les hypothèses à l'égard de la solidité et de la qualité de la portée, de la présence, des ventes, de la commercialisation et des réseaux de soutien d'Airbus, de sa chaîne d'approvisionnement et de son expertise opérationnelle ainsi que de ses relations avec les clients; le respect et l'exécution par chacune des parties de ses obligations aux termes de l'accord relatif à la transaction et aux accords commerciaux futurs et l'absence d'inefficacités importantes ou d'autres problèmes connexes; la réalisation des avantages et des synergies prévues de la transaction selon l'échéancier prévu; notre capacité à maintenir notre plan de financement de SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère adéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet; et l'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir les rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs des sections Sommaire, Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie et Transport du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2017.

En ce qui a trait spécifiquement à la transaction avec Airbus, certains facteurs, qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs, comprennent ce qui suit, sans s'y limiter : la fiabilité de nos analyses et de notre bilan de rentabilité, y compris les estimations de flux de trésorerie et de revenus sur la durée de vie prévue du programme et par la suite; tout événement, tout changement ou toute autre circonstance nouvelle pouvant avoir une incidence défavorable sur la portée, la présence, les ventes, la commercialisation ou les réseaux de soutien d'Airbus, sa chaîne d'approvisionnement, ses activités ou ses relations avec les clients; le défaut de l'une des parties de respecter et d'exécuter ses obligations aux termes de l'accord relatif à la transaction et aux accords commerciaux futurs et/ou des inefficacités importantes ou d'autres problèmes connexes; la non-réalisation des avantages ou des synergies prévus de la transaction ou le fait qu'ils ne soient pas réalisés selon l'échéancier prévu; les risques associés à notre capacité à maintenir notre plan de financement actuel de SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère inadéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet; et la fiabilité de notre évaluation des facteurs de croissance et des tendances sectorielles anticipés. Parmi les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés au Brexit, à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale (y compris les modifications potentielles à l'Accord de libre-échange nord-américain actuel entre le Canada, les É.-U. et le Mexique qui fait l'objet de discussions, ou son abrogation), à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure ou catastrophes naturelles), à l'exploitation (tels les risques liés au

développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie et notre plan de transformation; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs; aux ressources humaines; à la fiabilité des systèmes informatiques; à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt; et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide au financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; à l'augmentation des prix des produits de base; et aux fluctuations du taux d'inflation). Pour plus de détails, se reporter à la rubrique Risques et incertitudes dans la section Autres du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2017.

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. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. En outre, rien ne garantit que les avantages stratégiques prévus et les synergies attendues de la transaction avec Airbus sur le plan de l'exploitation, de la concurrence et des coûts seront réalisés en totalité ou en partie, voire qu'ils se réaliseront. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous n'ions 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 juin	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	Écart
Revenus	4 262 \$	4 144 \$	3 %
RAII	191 \$	(57) \$	ins
Marge RAI	4,5 %	(1,4)%	590 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	271 \$	230 \$	18 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	6,4 %	5,6 %	80 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	336 \$	313 \$	7 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	7,9 %	7,6 %	30 pdb
Résultat net	70 \$	(243) \$	ins
RPA dilué (en dollars)	0,02 \$	(0,11) \$	0,13 \$
Résultat net ajusté ⁽²⁾	87 \$	91 \$	(4) %
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	0,03 \$	0,05 \$	(0,02) \$
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles	(312) \$	389 \$	ins
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(80) \$	(181) \$	56 %
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽²⁾	232 \$	(570) \$	ins
Aux	30 juin 2018	31 décembre 2017	Écart
Sources de financement disponibles à court terme ⁽³⁾⁽⁴⁾	4 207 \$	4 225 \$	— %

Principaux faits saillants et événements

- **Les résultats du premier semestre de l'exercice sont conformes au plan et appuient les prévisions pour l'exercice complet :**
 - Les revenus ont augmenté de 3 % pour atteindre 4,3 milliards \$ au deuxième trimestre, ce qui s'explique par la hausse de 11 % dans Transport (soit 6 % compte non tenu de l'incidence des taux de change) en raison de l'accélération de projets clés.
 - Le RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ a augmenté de 18 % par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent, s'élevant à 271 millions \$, tandis que le RAIIA avant éléments spéciaux⁽²⁾ a progressé de 7 % pour s'établir à 336 millions \$.
 - Les marges RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ ont continué de suivre une tendance positive solide au cours du trimestre pour se fixer à 6,4 % sur une base consolidée, Transport, Avions d'affaires et Aérostructures et Services d'ingénierie ayant affiché chacun une marge égale ou supérieure à 8,5 %.
 - Au cours du trimestre, les flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ ont été positifs, à 232 millions \$, y compris le produit net d'environ 600 millions \$ tiré de la vente de la propriété Downsview.
 - Compte non tenu de l'incidence positive de la vente de la propriété Downsview, l'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ pour le premier semestre de l'exercice a été conforme aux attentes, soit environ 1,1 milliard \$.

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

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

⁽⁴⁾ En raison de la clôture de notre partenariat C Series avec Airbus, les actifs et passifs du programme d'avions C Series sont présentés dans les actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux, ainsi qu'à la Note 11 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails sur la transaction et le traitement comptable au 30 juin 2018.

- Le 1^{er} juillet 2018, le partenariat C Series formé d'Airbus (50,01 %), de Bombardier (33,55 %) et d'Investissement Québec (16,44 %) a été clôturé. Le partenariat réunit deux gammes complémentaires d'avions et l'avantage de la portée mondiale d'Airbus, qui apporte une valeur importante aux avions C Series.⁽¹⁾ Par conséquent, à compter du troisième trimestre, SCACS sera retirée du périmètre de consolidation d'Avions commerciaux et remplacée plutôt par la quote-part de Bombardier dans le résultat net de celle-ci.
- Nous sommes en voie d'atteindre nos prévisions de revenus, de RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ et de flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ pour 2018, ce qui témoigne du retrait de SCACS de notre périmètre de consolidation à compter du deuxième semestre de l'exercice.
 - Les revenus pour l'exercice devraient s'établir entre 16,5 milliards \$ et 17,0 milliards \$, le RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾, entre 900 millions \$ et 1 milliard \$, le RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾, entre 1,25 milliard \$ et 1,35 milliard \$, et les flux de trésorerie disponibles⁽²⁾ devraient demeurer neutres, plus ou moins 150 millions \$, compte non tenu du produit net d'environ 600 millions \$ tiré de la vente de la propriété Downsview.⁽³⁾
- **Les commandes et le lancement de nouveaux produits positionnent Bombardier en vue de la croissance :**
 - L'afflux de nouvelles commandes s'est poursuivi au cours du trimestre à l'échelle des secteurs d'activité, soutenant l'augmentation du carnet de commandes :
 - le ratio de nouvelles commandes sur revenus de Transport a été de 1,1, et le carnet de commandes a été porté à 34,0 milliards \$;
 - le carnet de commandes d'Avions d'affaires a augmenté pour atteindre 14,1 milliards \$;
 - le carnet de commandes des avions CRJ Series a augmenté pour atteindre 60 avions, American Airlines et Delta AirLines ayant adopté la nouvelle cabine ATMOSPHERE.
 - De plus, au cours des derniers mois, SCACS a continué de démontrer un élan soutenu des commandes provenant d'airBaltic (30 avions et options sur 30 avions), de JetBlue (lettre d'intention visant 60 avions et des options sur 60 avions) et d'une future compagnie aérienne américaine dont l'investisseur majoritaire est David Neeleman (protocole d'entente visant 60 avions).
 - L'avion *Global 7500* continue de dépasser les attentes, comme en témoigne l'annonce d'une autonomie accrue et d'un dépassement des engagements de performance au décollage et à l'atterrissage. En effet, l'avion *Global 7500* a désormais une autonomie de 7700 milles marins et il est le biréacteur d'affaires le plus grand et à la plus grande autonomie disponible sur le marché.⁽⁴⁾ Ayant cumulé plus de 2400 heures d'essais en vol, ce qui témoigne d'un haut degré de maturité et de fiabilité, l'avion emblématique de sa catégorie est en bonne voie d'être mis en service plus tard au cours de cette année.
 - De plus, le 28 mai 2018, Avions d'affaires a dévoilé deux nouveaux avions Bombardier qui consolideront davantage le portefeuille de biréacteurs d'affaires de Bombardier. Les nouveaux avions *Global 5500* et *Global 6500* sont dotés d'un moteur Rolls-Royce entièrement nouveau et d'une aile nouvellement optimisée et consomment jusqu'à 13 % moins de carburant. S'inspirant du succès des avions *Global 5000* et *Global 6000*, ces nouveaux avions atteignent une vitesse de pointe de Mach 0,90 et offrent respectivement 500 et 600 milles marins d'autonomie supplémentaire ou jusqu'à 1300 milles marins lorsqu'ils sont exploités par temps chaud et en haute altitude.⁽⁴⁾ La mise en service de ces avions est prévue pour la fin de 2019.

⁽¹⁾ Après la clôture du partenariat C Series, Airbus a renommé le CS100 et le CS300 respectivement A220-100 et A220-300.

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

⁽³⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

⁽⁴⁾ En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative aux avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 7500* et *Global 8000* à la fin du présent rapport de gestion.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2018

Le tableau qui suit présente les prévisions pour 2018 mises à jour pour refléter le retrait de SCACS du périmètre de consolidation à compter du 1^{er} juillet 2018 par suite de la clôture du partenariat avec Airbus SE.

		Prévisions figurant dans notre Rapport financier 2017 ⁽¹⁾	Résultats pour le semestre clos le 30 juin 2018	Mise à jour des prévisions pour 2018 ⁽²⁾
PRÉVISIONS CONSOLIDÉES	Revenus	17,0 milliards \$ à 17,5 milliards \$	8,3 milliards \$	16,5 milliards \$ à 17,0 milliards \$
	RAIIA avant éléments spéciaux ⁽³⁾	1,15 milliard \$ à 1,25 milliard \$	601 millions \$	1,25 milliard \$ à 1,35 milliard \$ ⁽⁴⁾
	RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾	800 millions \$ à 900 millions \$	472 millions \$	900 millions \$ à 1,0 milliard \$ ⁽⁴⁾
	Flux de trésorerie disponibles ⁽³⁾	Neutres ± 150 millions \$	Utilisation de 1,1 milliard \$ ⁽⁵⁾	Inchangé ⁽⁵⁾
AVIONS D’AFFAIRES	Revenus	≥ 5,0 milliards \$	2,4 milliards \$	Inchangé
	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾	≥ 8,0 %	8,7 %	Inchangé
	Livraisons d’avions (en unités)	~ 135	65	Inchangé
AVIONS COMMERCIAUX	Revenus	~ 2,7 milliards \$	1,1 milliard \$	~ 1,7 milliard \$
	RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾	~ (350 millions) \$	(139 millions) \$	~ (250 millions) \$ ⁽⁴⁾
	Livraisons d’avions (en unités)	~ 75, y compris ~ 40 C Series et ~ 35 CRJ Series et Q400	31, y compris 13 C Series et 18 CRJ Series et Q400	~ 35 CRJ Series et Q400
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D’INGÉNIERIE	Revenus	~ 2,0 milliards \$	0,9 milliard \$	Inchangé
	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾	> 8,5 %	11,5 %	Inchangé
TRANSPORT	Revenus	~ 9,0 milliards \$	4,6 milliards \$	Inchangé
	Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾	> 8,5 %	8,6 %	Inchangé

PRÉVISIONS CONSOLIDÉES⁽²⁾

La prévision de revenus pour l’exercice a été révisée à une fourchette de 16,5 milliards \$ à 17,0 milliards \$, étant donné que, à compter du 1^{er} juillet 2018, les revenus de SCACS seront retirés du périmètre de consolidation. En ce qui a trait aux résultats, le retrait des pertes de la C Series du périmètre de consolidation, contrebalancé par la quote-part des résultats, donne lieu à une augmentation de 100 millions \$ du RAIIA avant éléments spéciaux⁽³⁾ et du RAII avant éléments spéciaux⁽³⁾ qui devraient s’établir à respectivement une fourchette de 1,25 milliard \$ à 1,35 milliard \$ et une fourchette de 900 millions \$ à 1,0 milliard \$.

⁽¹⁾ Se reporter à notre Rapport financier 2017 pour plus de détails.

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu’à la rubrique Énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2017 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

⁽³⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter aux rubriques Mesures financières non conformes aux PCGR et Liquidités et sources de financement pour la définition de ces indicateurs et pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

⁽⁴⁾ Déduction faite de notre quote-part dans SCACS à compter du 1^{er} juillet 2018.

⁽⁵⁾ Compte non tenu du produit net d’environ 600 millions \$ tiré de la vente de la propriété Downsview.

AVIONS COMMERCIAUX⁽¹⁾

Nous représentons une prévision de revenus d'environ 1,7 milliard \$ et de RAII négatif avant éléments spéciaux⁽²⁾ d'environ 250 millions \$ pour l'exercice complet d'Avions commerciaux. Cela reflète le retrait des résultats de SCACS du périmètre de consolidation d'Avions commerciaux à compter du troisième trimestre, remplacés par la quote-part de Bombardier du résultat net de SCACS. Nous avons également retiré la prévision de livraisons d'avions C Series pour l'exercice.

⁽¹⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2017 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

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

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus	4 262 \$	4 144 \$	8 290 \$	7 749 \$
Coût des ventes	3 709	3 642	7 248	6 793
Marge brute	553	502	1 042	956
Charges de vente et d'administration	309	303	595	563
R et D	48	62	95	106
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(30)	(55)	(50)	(87)
Autres revenus	(45)	(38)	(70)	(29)
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾	271	230	472	403
Éléments spéciaux	80	287	80	310
RAII	191	(57)	392	93
Charges de financement	163	198	325	342
Revenus de financement	(31)	(12)	(69)	(22)
RAI	59	(243)	136	(227)
Impôts sur le résultat	(11)	—	22	10
Résultat net	70 \$	(243) \$	114 \$	(237) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	68 \$	(227) \$	106 \$	(221) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	2 \$	(16) \$	8 \$	(16) \$
RPA (en dollars)				
De base	0,03 \$	(0,11) \$	0,04 \$	(0,11) \$
Dilué	0,02 \$	(0,11) \$	0,04 \$	(0,11) \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	6,4 %	5,6 %	5,7 %	5,2 %
RAII	4,5 %	(1,4) %	4,7 %	1,2 %

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 retraité ⁽²⁾	2018	2017 retraité ⁽²⁾
RAIIA	264 \$	64 \$	529 \$	292 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	336 \$	313 \$	601 \$	564 \$
Résultat net ajusté	87 \$	91 \$	122 \$	130 \$
RPA ajusté	0,03 \$	0,05 \$	0,04 \$	0,06 \$

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

⁽²⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Revenus				
Avions d'affaires	1 307 \$	1 389 \$	2 417 \$	2 411 \$
Avions commerciaux	616	626	1 079	1 151
Aérostructures et Services d'ingénierie	455	443	901	841
Transport	2 259	2 038	4 614	3 990
Siège social et élimination	(375)	(352)	(721)	(644)
	4 262 \$	4 144 \$	8 290 \$	7 749 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾				
Avions d'affaires	111 \$	127 \$	209 \$	209 \$
Avions commerciaux	(66)	(118)	(139)	(174)
Aérostructures et Services d'ingénierie	57	26	104	41
Transport	207	223	396	406
Siège social et élimination	(38)	(28)	(98)	(79)
	271 \$	230 \$	472 \$	403 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	3 \$	28 \$	4 \$	31 \$
Avions commerciaux	602	1	602	2
Aérostructures et Services d'ingénierie	(8)	—	(7)	—
Transport	44	213	42	232
Siège social et élimination	(561)	45	(561)	45
	80 \$	287 \$	80 \$	310 \$
RAII				
Avions d'affaires	108 \$	99 \$	205 \$	178 \$
Avions commerciaux	(668)	(119)	(741)	(176)
Aérostructures et Services d'ingénierie	65	26	111	41
Transport	163	10	354	174
Siège social et élimination	523	(73)	463	(124)
	191 \$	(57) \$	392 \$	93 \$

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

Analyse des résultats consolidés

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

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2018	2017	2018	2017
Transaction avec Airbus à l'égard de la <i>C Series</i>	1	599	—	599	—
Gain sur la cession d'immobilisations corporelles	2	(561)	—	(561)	—
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	3	17	—	17	—
Charges de restructuration	4	15	218	16	241
Achat de rentes de retraite	5	10	—	10	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	6	—	(11)	(1)	(11)
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts	7	—	45	—	45
Renégociation d'une entente commerciale	8	—	35	—	35
Incidences fiscales des éléments spéciaux	1	(70)	(8)	(70)	(9)
		10 \$	279 \$	10 \$	301 \$
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAII		80 \$	287 \$	80 \$	310 \$
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux		(70)	(8)	(70)	(9)
		10 \$	279 \$	10 \$	301 \$

1. L'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % de SCACS, l'entité qui fabrique et commercialise les avions *C Series*, a entraîné une charge comptable avant impôts de 599 millions \$ (535 millions \$ après impôts) qui a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 en réduction du solde des actifs de SCACS détenus en vue de la vente. Cette charge tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 269 millions \$ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1^{er} juillet 2018; ii) un dérivé en position passif de 310 millions \$ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCACS au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement de Bombardier, et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCACS. De plus, la transaction a entraîné des recouvrements d'impôts totalisant 64 millions \$. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus d'informations sur la transaction.
2. Liés à la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP) au cours du trimestre clos le 30 juin 2018.
3. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 17 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport.
4. Représentent des indemnités de départ de respectivement 11 millions \$ et 12 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 4 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 8 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018, relativement aux mesures de restructuration annoncées auparavant. Représentaient des indemnités de départ de respectivement 188 millions \$ et 211 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 32 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant.

5. Représente la perte hors trésorerie sur le règlement de régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat des engagements de rentes par des compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, Bombardier a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.
6. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 1 million \$ pour le semestre clos le 30 juin 2018 (11 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.
7. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes du deuxième trimestre de 2017, la Société a comptabilisé une dépréciation des stocks de 22 millions \$, des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 6 millions \$ et une provision pour contrats de 17 millions \$. *Primove* offre des solutions de mobilité électrique pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route.
8. Une provision a été constituée au deuxième trimestre de 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 132 millions \$ et 256 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018, comparativement à 186 millions \$⁽¹⁾ et 320 millions \$⁽¹⁾ pour le trimestre et le semestre correspondants de l'exercice précédent.

La baisse de 54 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par :

- des gains nets sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (43 millions \$); et
- une augmentation des coûts d'emprunt incorporés dans le coût des immobilisations corporelles et incorporelles (19 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (15 millions \$).

La baisse de 64 millions \$ pour le semestre s'explique principalement par :

- des gains nets sur certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (46 millions \$);
- une augmentation des coûts d'emprunt incorporés dans le coût des immobilisations corporelles et incorporelles (40 millions \$); et
- le profit net découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (21 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une augmentation des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (32 millions \$).

⁽¹⁾ Les charges nettes de financement pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017 ont été retraitées en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres et à la Note 8 - Charges de financement et revenus de financement pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

Impôts sur le résultat

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement (18,6) % et 16,2 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Au cours du trimestre, le taux d'imposition effectif négatif est principalement attribuable à l'incidence positive des différences permanentes. Au cours du semestre, la diminution du taux d'imposition effectif est attribuable à l'incidence positive des différences permanentes, contrebalancée en partie par la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement néant⁽¹⁾ et (4,4) %⁽¹⁾, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Les taux d'imposition effectifs de néant et négatif étaient attribuables aux incidences négatives de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires, contrebalancées en partie par la reprise de certaines provisions pour éventualités fiscales.

⁽¹⁾ Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017, les taux d'imposition effectifs ont été retraités en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 113 millions \$ au cours du semestre⁽¹⁾, y compris une incidence négative des taux de change de 240 millions \$. L'augmentation de 353 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 436 millions \$ des stocks bruts, principalement dans Avions d'affaires et Aérostructures et Services d'ingénierie;
- une augmentation de 410 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques. Se reporter au tableau Investissements dans le développement de produits de la section Avions d'affaires pour plus de détails; et
- une augmentation de 205 millions \$ des créances clients et autres débiteurs de Transport.

En partie contrebalancées par :

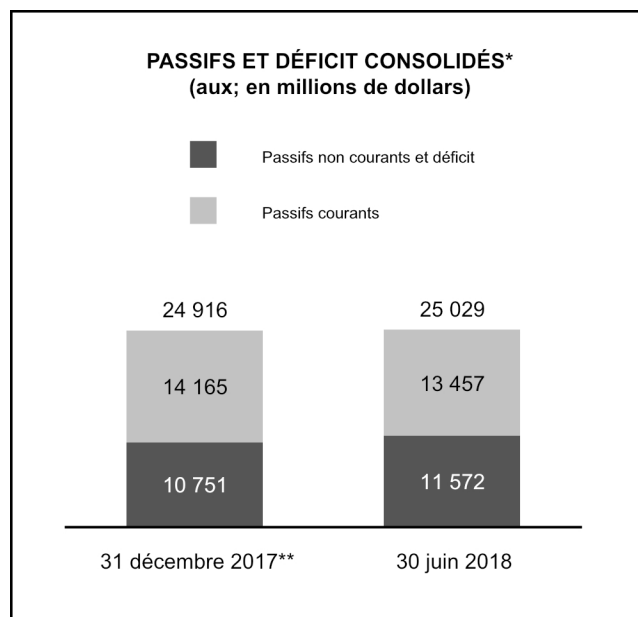
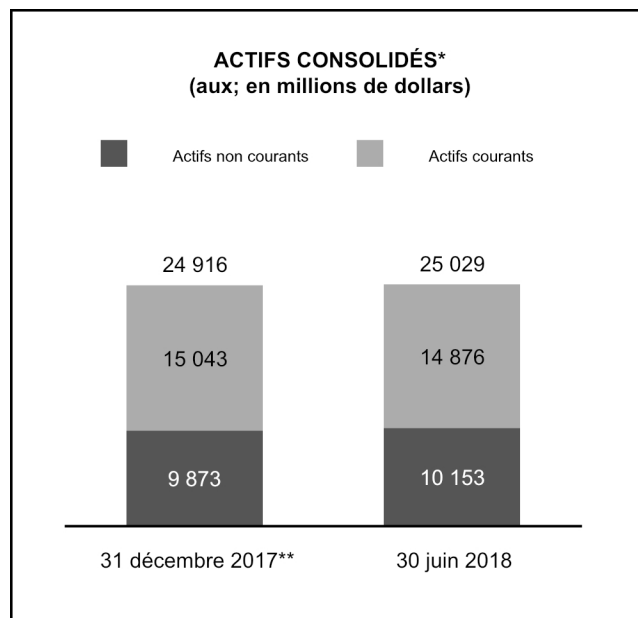
- une diminution de 573 millions \$ des actifs détenus en vue de la vente liés à la transaction avec Airbus à l'égard de la SCACS. Se reporter à la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés pour plus de détails; et
- une diminution de 110 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails.

Le total des passifs et du déficit a augmenté de 113 millions \$ au cours du semestre⁽¹⁾, y compris l'incidence des taux de change de 240 millions \$. L'augmentation de 353 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 771 millions \$ des capitaux propres attribuable principalement à l'émission d'actions classe B de 475 millions \$, contrebalancée en partie par les dividendes de 52 millions \$ versés aux participations ne donnant pas le contrôle et le total du résultat global de 407 millions \$; et
- une augmentation de 499 millions \$ des passifs sur contrat principalement dans Avions d'affaires et Transport.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 488 millions \$ des provisions, principalement dans Transport; et
- une diminution de 411 millions \$ du passif net lié aux avantages de retraite en raison surtout de la réévaluation des régimes à prestations définies.



* Le total des actifs et le total des passifs présentés dans les graphiques ci-dessus au 30 juin 2018 comprennent des montants de respectivement 3,7 milliards \$ et 2,5 milliards \$ (respectivement 4,2 milliards \$ et 2,7 milliards \$ au 31 décembre 2017) liés à SCACS, qui sont présentés à titre d'actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux et à la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés, pour des détails sur la transaction et sur le traitement comptable au 30 juin 2018.

** Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽¹⁾ Aux fins des explications fournies dans cette section sur la situation financière consolidée, les actifs et passifs comprennent les actifs et passifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

Flux de trésorerie disponibles

Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 retraité ⁽²⁾	2018	2017 retraité ⁽²⁾
Résultat net	70 \$	(243) \$	114 \$	(237) \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	64	78	126	156
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	9	43	11	43
Impôts sur le résultat différés	(29)	15	(23)	15
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(560)	(28)	(564)	(30)
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	599	—	599	—
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(30)	(55)	(50)	(87)
Charge à base d'actions	31	9	47	18
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	2	1	19	3
Variation nette des soldes hors caisse	(236)	(1)	(830)	(379)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(80)	(181)	(551)	(498)
Produits nets des (additions nettes aux) immobilisations corporelles et incorporelles	312	(389)	62	(665)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)⁽¹⁾	232	(570)	(489)	(1 163)
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	(230)	(164)	(390)	(305)
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés⁽¹⁾	462 \$	(406) \$	(99) \$	(858) \$

L'amélioration de 802 millions \$ des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour le trimestre est attribuable à :

- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (701 millions \$) attribuable principalement au produit tiré de la vente de la propriété Downsview; et
- une augmentation du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (335 millions \$) qui s'explique principalement par la diminution des éléments spéciaux⁽³⁾ et la hausse du RAIIA avant éléments spéciaux.⁽¹⁾

En partie contrebalancées par :

- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (235 millions \$) (voir l'explication ci-après).

L'amélioration de 674 millions \$ des flux de trésorerie disponibles⁽¹⁾ pour le semestre est attribuable à :

- une diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (727 millions \$) attribuable principalement au produit tiré de la vente de la propriété Downsview; et
- une augmentation du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (382 millions \$) qui s'explique principalement par la diminution des éléments spéciaux⁽³⁾ et la hausse du RAIIA avant éléments spéciaux.⁽¹⁾

En partie contrebalancées par :

- un écart négatif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (451 millions \$) (voir l'explication ci-après).

⁽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⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽³⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux.

Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 30 juin 2018, les sorties de fonds de 236 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une diminution des provisions de Transport;
- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs principalement dans Avions d'affaires et Avions commerciaux;
- une augmentation des stocks principalement dans Avions d'affaires attribuable essentiellement à l'accélération de la cadence de production et des stocks d'Aérostructures et Services d'ingénierie;
- une diminution des autres passifs de Transport;
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs de Transport après les livraisons; et
- une augmentation des autres actifs de Transport.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat de Transport à l'égard des nouvelles commandes et des contrats existants;
- une augmentation des passifs sur contrat liés principalement à Avions d'affaires et à Avions commerciaux; et
- une diminution des actifs sur contrat de Transport après les livraisons.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2017, les sorties de fonds de 1 million \$ étaient surtout attribuables à :

- une augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une diminution des passifs sur contrat principalement dans Avions d'affaires et Avions commerciaux; et
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs liée surtout à Transport, à Avions commerciaux et à Avions d'affaires.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liée principalement à Transport et à Avions commerciaux;
- une augmentation des provisions de Transport;
- une augmentation des passifs sur contrat de Transport à l'égard des nouvelles commandes et des contrats existants; et
- une diminution des stocks des programmes aéronautiques, essentiellement dans Avions d'affaires, contrebalancée en partie par une augmentation des stocks d'Avions commerciaux attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series*.

Pour le semestre clos le 30 juin 2018, les sorties de fonds de 830 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks dans Avions d'affaires, Aérostructures et Services d'ingénierie et Avions commerciaux;
- une diminution des provisions de Transport;
- une diminution des autres passifs de Transport;
- une augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons; et
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs de Transport suivant les livraisons.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des passifs sur contrat essentiellement dans Avions d'affaires et Avions commerciaux;
- une augmentation des passifs sur contrat de Transport à l'égard des nouvelles commandes et des contrats existants; et
- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs d'Avions d'affaires.

Pour le semestre clos le 30 juin 2017, les sorties de fonds de 379 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- une augmentation des actifs sur contrat de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une diminution des passifs sur contrat liée principalement à Avions d'affaires et à Avions commerciaux; et
- une augmentation des stocks des programmes aéronautiques surtout dans Avions commerciaux attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series*, contrebalancée en partie par une baisse des stocks d'Avions d'affaires.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs de Transport et d'Avions commerciaux;
- une augmentation des provisions de Transport; et
- une augmentation des passifs sur contrat de Transport à l'égard des nouvelles commandes et des contrats existants.

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017	2018	2017
Solde au début de la période	2 853 \$ ⁽¹⁾	2 887 \$	3 057 \$ ⁽¹⁾	3 384 \$
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) ⁽²⁾	232	(570)	(489)	(1 163)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(40)	9	27	21
Dividendes versés sur actions privilégiées	(4)	(4)	(10)	(8)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	(1)	—	(52)	(48)
Remboursements de dette à long terme	(1)	(8)	(8)	(17)
Émission d'actions classe B	—	—	476	—
Variation nette des emprunts à court terme	—	(53)	—	54
Autres	(65)	(44)	(27)	(6)
Solde à la fin de la période	2 974 \$	2 217 \$	2 974 \$	2 217 \$
Reclassés comme des actifs détenus en vue de la vente ⁽¹⁾	151	—	151	—
Solde à la fin de la période	2 823 \$	2 217 \$	2 823 \$	2 217 \$

Sources de financement disponibles à court terme

	30 juin 2018	31 décembre 2017
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	2 974 \$	3 057 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	1 233	1 168
Sources de financement disponibles à court terme	4 207 \$	4 225 \$

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

En mars 2018, nous avons prolongé les dates d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (741 millions \$) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$ qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021. En mai 2018, le montant confirmé de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (741 millions \$) est passé à 722 millions € (836 millions \$). En juin 2018, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, a été ajustée à 397 millions \$. Ces facilités étaient inutilisées au 30 juin 2018.

⁽¹⁾ En raison de la clôture de notre partenariat C Series avec Airbus, les actifs et passifs du programme d'avions C Series sont présentés dans les actifs détenus en vue de la vente. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux, ainsi qu'à la Note 11 – Trésorerie et équivalents de trésorerie et à la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente des états financiers consolidés, pour plus de détails sur la transaction et le traitement comptable au 30 juin 2018.

⁽²⁾ Mesure financière non conforme aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de cet indicateur et au tableau Flux de trésorerie disponibles ci-dessus pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

Facilités de lettres de crédit

En mars 2018, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3560 millions € (4124 millions \$) et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'une année, respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021.

En juin 2018, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3560 millions € (4124 millions \$) est passé à 3725 millions € (4315 millions \$) et le montant de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, a été ajusté à 361 millions \$.

Clauses financières restrictives

Depuis mars 2018, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, oscille actuellement entre 600 millions \$ et 850 millions \$ à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport). De plus, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et des facilités de crédit renouvelable de Transport a maintenant augmenté, pour passer de 600 millions € (695 millions \$) à 750 millions € (869 millions \$) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

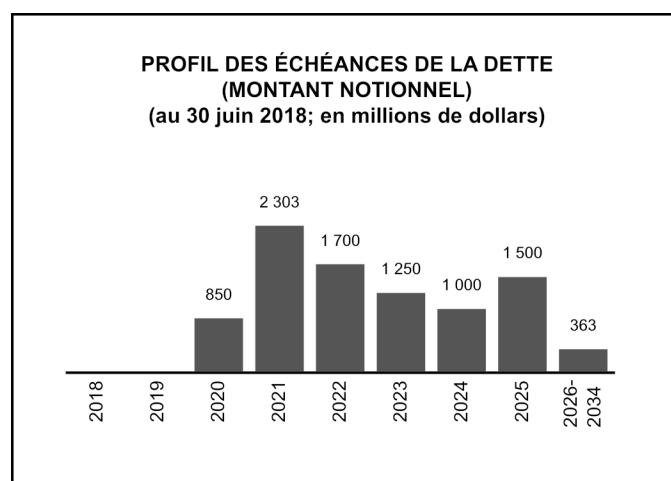
Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport de gestion. Le niveau minimum de liquidités tel qu'il est défini ne comprend pas uniquement la trésorerie et les équivalents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

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées au 30 juin 2018 et au 31 décembre 2017.

Besoins futurs de liquidités

Nous sommes d'avis que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, combinés à nos sources de financement disponibles à court terme de 4,2 milliards \$, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2020.

À la suite de la conclusion d'un accord avec un syndicat de preneurs fermes le 23 mars 2018, nous avons émis 168 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) à un prix d'achat de 3,80 \$ CAN, pour un produit brut total de 638 millions \$ CAN (environ 500 millions \$). Le produit net de 475 millions \$ sert à enrichir notre fonds de roulement et aux besoins généraux de la Société.



STRUCTURE DU CAPITAL

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

Le rapprochement de ces indicateurs avec les mesures financières les plus comparables des IFRS figure à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR. Le RAII ajusté et le RAIIA ajusté excluent des éléments spéciaux comme les charges de restructuration, les charges de dépréciation importantes et leur reprise, et d'autres éléments inhabituels importants qui, selon nous, ne représentent pas notre rendement de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre nos résultats pour la période.

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

- ratio du RAII 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 ⁽¹⁾	
	30 juin 2018	31 décembre 2017
RAII ajusté ⁽²⁾	893 \$	823 \$
Intérêts ajustés ⁽²⁾	668 \$	631 \$
Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés	1,3	1,3

Ratio du levier financier

	Aux, et pour les périodes de quatre trimestres consécutifs closes les ⁽¹⁾	
	30 juin 2018	31 décembre 2017
Dette ajustée ⁽²⁾	9 550 \$	9 631 \$
RAIIA ajusté ⁽²⁾	1 248 \$	1 215 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	7,7	7,9

⁽¹⁾ Les chiffres de 2017 ont été retraités en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur les chiffres de la période comparative.

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

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

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,0 milliards \$ au 30 juin 2018 (2,4 milliards \$ au 31 décembre 2017). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. La diminution de 464 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 2017	2 442 \$ ⁽¹⁾
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	(432)
Autres gains actuariels nets sur les obligations au titre des prestations définies	(153)
Cotisations de la Société	(138)
Fluctuations des taux de change	(78)
Coûts des services	142
Pertes actuarielles sur les actifs des régimes de retraite	136
Désactualisation des obligations et des autres hypothèses financières	34
Pertes nettes sur compression et règlement	6
Autres	19
Solde au 30 juin 2018	1 978 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 312 millions \$ au 30 juin 2018 (290 millions \$ au 31 décembre 2017). Comprend également les obligations nettes au titre des avantages de retraite liées au programme d'avions *C Series* d'un montant de 104 millions \$ reclassées à titre de passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente au 30 juin 2018 (99 millions \$ au 31 décembre 2017).

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 avant éléments spéciaux, soit des montants qui ne reflètent pas notre rendement de base ou dont la présentation distincte permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période. Ces éléments comprennent notamment l'incidence des charges de restructuration ainsi que les charges de dépréciation importantes et la reprise de celles-ci.
RAIIA avant éléments spéciaux	RAII avant éléments spéciaux, amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
Résultat net ajusté	Résultat net, compte non tenu des éléments spéciaux, de la charge de désactualisation des obligations nette au titre des avantages de retraite, de certains gains et pertes nets découlant des modifications de l'évaluation des provisions et des instruments financiers comptabilisés à la juste valeur par le biais du résultat net et de l'incidence fiscale connexe de ces éléments.
RPA ajusté	RPA calculé d'après le résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. au moyen de la méthode du rachat d'actions en tenant compte de l'exercice de tous les facteurs de dilution.
Flux de trésorerie disponibles (utilisation)	Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, déduction faite des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles.
Flux de trésorerie disponibles (utilisation) avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés ou reçus	Flux de trésorerie disponibles (utilisation), excluant les montants versés et reçus au titre des intérêts et des impôts sur le résultat, comme présentés dans les états des flux de trésorerie consolidés.
Dettes ajustées	Dettes à long terme comme présentée dans les états de la situation financière consolidés, ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes plus les emprunts à court terme 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 l'ajustement des intérêts sur les contrats de location simple.

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

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

Les mesures financières non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés intermédiaires, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les IFRS. L'exclusion de certains éléments des mesures financières non conformes aux PCGR ne signifie pas que ces éléments sont nécessairement ponctuels. De temps à autre, nous pouvons exclure d'autres éléments si nous croyons que, ce faisant, cela améliore la transparence et la comparabilité de l'information. D'autres entités de notre industrie peuvent définir les mesures

susmentionnées de manière différente. Dans ce cas, il peut être difficile de comparer le rendement de ces entités à notre rendement selon des mesures non conformes aux PCGR ayant une appellation similaire.

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

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

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
RAII	191 \$	(57) \$	392 \$	93 \$
Amortissement	64	78	126	156
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	9	43	11	43
RAIIA	264	64	529	292
Éléments spéciaux compte non tenu de la charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	72	249	72	272
RAIIA avant éléments spéciaux	336 \$	313 \$	601 \$	564 \$

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

	Trimestres clos les 30 juin			
	2018 (par action)		2017 (par action) retraité ⁽¹⁾	
Résultat net	70 \$		(243) \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	80	0,03 \$	287	0,13 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et (du gain net) de la perte nette sur certains instruments financiers	(10)	0,00	39	0,02
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	15	0,01	19	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	(68)	(0,03)	(11)	0,00
Résultat net ajusté	87		91	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(2)		16	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)		(6)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	78 \$		101 \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 552 892		2 241 996	
RPA ajusté (en dollars)	0,03 \$		0,05 \$	

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux.

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

	Trimestres clos les 30 juin	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
RPA dilué	0,02 \$	(0,11) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,01	0,16
RPA ajusté	0,03 \$	0,05 \$

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

	Semestres clos les 30 juin			
	2018 (par action)		2017 (par action) retraité ⁽¹⁾	
Résultat net	114 \$		(237) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽²⁾	80	0,03 \$	310	0,14 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et (du gain net) de la perte nette sur certains instruments financiers	(36)	(0,01)	31	0,01
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	34	0,01	38	0,02
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	(70)	(0,03)	(12)	0,00
Résultat net ajusté	122		130	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	(8)		16	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(14)		(12)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	100 \$		134 \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 475 425		2 246 212	
RPA ajusté (en dollars)	0,04 \$		0,06 \$	

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

	Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
RPA dilué	0,04 \$	(0,11) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽²⁾ et des autres éléments d'ajustement	—	0,17
RPA ajusté	0,04 \$	0,06 \$

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

	30 juin 2018		Aux 31 décembre 2017
	Dette à long terme	9 140 \$	
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(182)		(222)
Dette à long terme, montant net	8 958		8 996
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽³⁾	592		635
Dette ajustée	9 550 \$		9 631 \$

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux.

⁽³⁾ 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.

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

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2018	31 décembre 2017 retraité ⁽¹⁾
RAlI	598 \$	299 \$
Éléments spéciaux ⁽²⁾	196	426
Intérêts reçus	66	61
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	33	37
RAlI ajusté	893	823
Amortissement	284	314
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁴⁾	5	7
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple ⁽⁵⁾	66	71
RAlIA ajusté	1 248 \$	1 215 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2018	31 décembre 2017
Intérêts versés	635 \$	594 \$
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple ⁽³⁾	33	37
Intérêts ajustés	668 \$	631 \$

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour des détails sur les éléments spéciaux.

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

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

AVIONS D'AFFAIRES

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	Écart
Revenus	1 307 \$	1 389 \$	(6) %
Livraisons d'avions (en unités)	34	36	(2)
RAII	108 \$	99 \$	9 %
Marge RAI	8,3 %	7,1 %	120 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	111 \$	127 \$	(13) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	8,5 %	9,1 %	(60) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	142 \$	152 \$	(7) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	10,9 %	10,9 %	—
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	232 \$	373 \$	(38) %
Aux	30 juin 2018	31 décembre 2017	
		retraité ⁽¹⁾	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	14,1 \$	13,8 \$	2 %

Principaux faits saillants et événements

- La performance au deuxième trimestre d'Avions d'affaires témoigne d'une solide exécution en matière de livraisons et de ventes, de progrès soutenus dans le cadre des nouveaux programmes et d'une croissance continue des revenus tirés des services après-vente combinés au dévoilement de deux nouveaux avions qui renforcent encore plus le portefeuille de biréacteurs d'affaires de Bombardier.
- Au cours du deuxième trimestre, les revenus tirés de la livraison de 34 avions se sont établis à 1,3 milliard \$ et les revenus tirés des services après-vente ont affiché une croissance de 21 %, contrebalancés par la baisse des revenus tirés des avions, en raison du nombre moins élevé d'avions d'occasion disponibles. Depuis le début de l'exercice, les revenus se sont élevés à 2,4 milliards \$, ce qui est conforme aux prévisions de 5 milliards \$ pour l'exercice complet.
- Depuis le début de l'exercice, nous avons livré 65 avions, ce qui est conforme au plan et au nombre de livraisons effectuées au cours du dernier exercice, et nous sommes en bonne voie d'atteindre notre prévision de 135 livraisons d'avions pour l'exercice complet.
- Les marges sont demeurées supérieures à la prévision de 8 %, la marge RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ atteignant respectivement 8,5 % et 8,7 % pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018.
- À la fin du deuxième trimestre, le carnet de commandes d'avions a augmenté pour atteindre 14,1 milliards \$, reflétant le niveau élevé des activités sur le marché pour un troisième trimestre de suite. La demande continue d'être stimulée par l'Amérique du Nord, tout en étant aussi soutenue par l'Asie-Pacifique, la Chine (élargie) et l'Europe.
- L'avion *Global 7500* continue de dépasser les attentes, comme en témoigne l'annonce d'une autonomie accrue et d'un dépassement des engagements de performance au décollage et à l'atterrissage. En effet, l'avion *Global 7500* a désormais une autonomie de 7700 milles marins et il est le biréacteur d'affaires le plus grand et à la plus grande autonomie disponible sur le marché⁽³⁾. Ayant cumulé plus de 2400 heures d'essais en vol, ce qui témoigne d'un haut degré de maturité et de fiabilité, l'avion emblématique de sa catégorie est en bonne voie d'être mis en service plus tard cette année.

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative. Les données du carnet de commandes au 31 décembre 2017 et au 31 mars 2018 ont aussi été retraitées à respectivement 13,8 milliards \$ et 13,9 milliards \$ relativement à certains ajustements liés à des contrats de service à long terme.

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

⁽³⁾ En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative au programme d'avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 7500* et *Global 8000* à la fin du présent rapport de gestion.

Principaux faits saillants et événements (suite)

- De plus, le 28 mai 2018, Avions d'affaires a dévoilé les nouveaux avions Bombardier *Global 5500* et *Global 6500* qui, dotés d'un moteur Rolls-Royce entièrement nouveau et d'une aile nouvellement optimisée, consomment jusqu'à 13 % moins de carburant. S'inspirant du succès des avions *Global 5000* et *Global 6000*, ces nouveaux avions atteignent une vitesse de pointe de Mach 0,90 et offrent respectivement 500 et 600 milles marins d'autonomie supplémentaire ou jusqu'à 1300 milles marins lorsqu'ils sont exploités par temps chaud et en haute altitude.⁽¹⁾ La mise en service de ces avions est prévue pour la fin de 2019.
- Après la vente de la propriété Downsview, Bombardier a annoncé qu'elle entendait construire un nouveau centre d'excellence et une nouvelle usine d'assemblage final pour sa gamme d'avions Global à l'Aéroport international Pearson de Toronto.

⁽¹⁾ En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative au programme d'avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 7500* et *Global 8000* à la fin du présent rapport de gestion.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

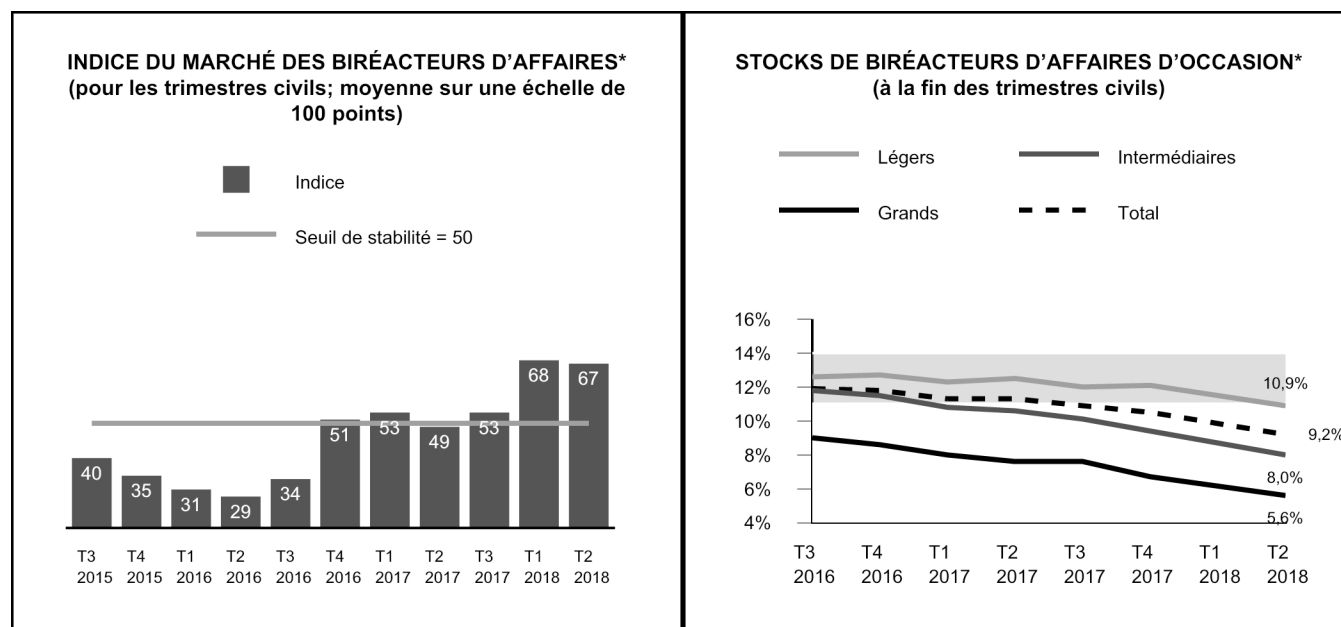
Les signes précurseurs d'un élan positif survenu au quatrième trimestre de 2017 se sont poursuivis au premier semestre de 2018. Comme l'indiquent les graphiques ci-après, la confiance de l'industrie⁽¹⁾ se situait au-dessus du seuil de stabilité du marché à la fin du deuxième trimestre, soit à 67 points⁽²⁾, et l'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. et en Europe est demeurée stable par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente. En 2018, la croissance de l'économie mondiale devrait s'élever à 3,1 %, soit une augmentation supérieure à celle de 3,0 % connue en 2017.⁽³⁾ Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service s'établissait à 9,2 % au 30 juin 2018, une amélioration par rapport à 9,5 % au 31 mars 2018. Ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe en deçà de la fourchette historique sur 10 ans pour l'ensemble du marché, ce qui constitue un indicateur positif pour le marché.

L'aviation d'affaires est prête à croître à long terme en raison de meilleures perspectives économiques combinées à l'introduction sur le marché de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies. Avec le portefeuille de produits le plus complet de l'industrie, Bombardier Avions d'affaires est en bonne position pour réussir.

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

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par Barclays en date du 14 juin 2018.

⁽³⁾ Selon le rapport *Oxford Economics Global Data Report* en date du 16 juillet 2018.



Source : Barclays depuis le début de 2018 (auparavant UBS)

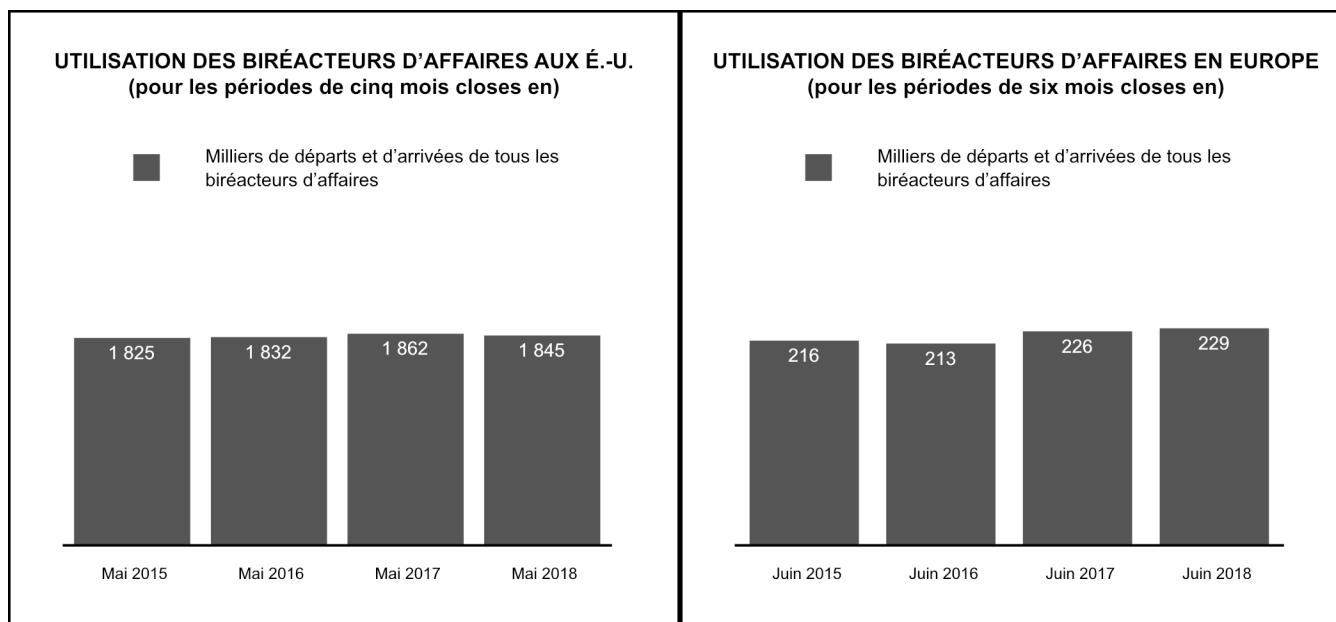
* L'indice du marché des biréacteurs d'affaires est une mesure de la confiance des professionnels de l'industrie et est établi au moyen de sondages périodiques menés auprès de courtiers, concessionnaires, fabricants, prestataires de programmes de multipropriété, financiers et autres participants.

Les méthodes utilisées pour calculer l'indice de marché des biréacteurs d'affaires pourraient varier en raison d'un changement de source de données. UBS n'a pas réalisé de sondage pour le quatrième trimestre de 2017.

Sources : JETNET et Ascend online

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

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



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

Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Revenus				
Fabrication et autres ⁽²⁾	1 001 \$	1 137 \$	1 840 \$	1 910 \$
Services ⁽³⁾	306	252	577	501
Total des revenus	1 307 \$	1 389 \$	2 417 \$	2 411 \$
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽⁴⁾	142 \$	152 \$	256 \$	254 \$
Amortissement	31	25	47	45
RAII avant éléments spéciaux ⁽⁴⁾	111	127	209	209
Éléments spéciaux	3	28	4	31
RAII	108 \$	99 \$	205 \$	178 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽⁴⁾	8,5 %	9,1 %	8,7 %	8,7 %
Marge RAII	8,3 %	7,1 %	8,5 %	7,4 %

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ Comprend principalement les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.

⁽³⁾ Comprend les revenus tirés des services après-vente, notamment des pièces, de *Smart Services*, de centres de services de la formation et des publications techniques.

⁽⁴⁾ Mesures financières non conformes aux PCGR. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR dans la section Sommaire pour la définition de ces indicateurs.

Revenus

La diminution de 136 millions \$ des revenus de fabrication et des autres revenus pour le trimestre est attribuable essentiellement au nombre moins élevé de livraisons d'avions et à la baisse des revenus tirés de la vente d'avions d'occasion, reflétant un niveau moins élevé des stocks d'avions d'occasion.

La hausse de 54 millions \$ des revenus tirés des services pour le trimestre reflète essentiellement la hausse des activités dans les centres de services et l'augmentation des ventes de pièces de rechange.

La diminution de 70 millions \$ des revenus de fabrication et des autres revenus pour le semestre est attribuable essentiellement à la baisse des revenus tirés de la vente d'avions d'occasion, reflétant un niveau moins élevé des stocks d'avions d'occasion, en partie contrebalancée par une composition favorable sur les livraisons d'avions.

La hausse de 76 millions \$ des revenus tirés des services pour le semestre reflète essentiellement la hausse des activités dans les centres de service et l'augmentation des ventes de pièces de rechange.

Éléments spéciaux

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

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

	Réf.	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2018	2017	2018	2017
Charges de restructuration	1	3 \$	4 \$	5 \$	7 \$
Renégociation d'une entente commerciale	2	—	35	—	35
Reprise de provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	3	—	(11)	(1)	(11)
		3 \$	28 \$	4 \$	31 \$
Incidence sur la marge RAI		(0,2) %	(2,0) %	(0,2) %	(1,3) %

1. Représente des indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
2. Une provision a été constituée au deuxième trimestre de 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.
3. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 1 million \$ pour le semestre clos le 30 juin 2018 (11 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux du trimestre a diminué de 0,6 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- de la hausse des charges de vente et d'administration en raison de l'introduction sur le marché de nouveaux programmes d'avions;
- des gains réalisés sur la cession de certains équipements au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

En partie contrebalancés par :

- un apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a augmenté de 1,2 point de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAI avant éléments spéciaux pour le semestre est demeurée stable surtout du fait que l'apport plus élevé des activités exercées sur le marché de l'après-vente a été contrebalancé par le nombre moins élevé de livraisons d'avions d'occasion, reflétant un niveau moins élevé des stocks d'avions d'occasion et des gains réalisés sur la cession de certains équipements au cours du semestre correspondant de l'exercice précédent.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du semestre a augmenté de 1,1 point de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017	2018	2017
Outillage des programmes ⁽¹⁾	218 \$	369 \$	416 \$	545 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	3	3	6	5
	221 \$	372 \$	422 \$	550 \$
En pourcentage des revenus ⁽³⁾	16,9 %	26,8 %	17,5 %	22,8 %

Au 30 juin 2018, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽⁴⁾ s'établissait à 4,0 milliards \$, comparativement à 3,6 milliards \$ au 31 décembre 2017.

⁽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 14 millions \$ et 25 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018 (respectivement 13 millions \$ et 22 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽³⁾ Les chiffres pour l'exercice 2017 ont été retraités en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽⁴⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 559 millions \$ au 30 juin 2018 (441 millions \$ au 31 décembre 2017).

Le programme d'avions *Global 7500* et *Global 8000*⁽¹⁾

Le programme d'essais en vol progresse comme prévu et a cumulé plus de 2400 heures de vol à ce jour. Le 15 avril 2018, Bombardier a annoncé que le biréacteur d'affaires *Global 7500* peut atteindre une autonomie de 7700 milles marins, soit 300 milles marins de plus que ses prévisions initiales. En plus de cette autonomie inégalée, l'avion *Global 7500* a dépassé les engagements de performance au décollage et à l'atterrissage, le dotant d'une nouvelle distance de décollage publiée de 5800 pieds avec le plein de carburant dans des conditions d'exploitation standard. Ces performances permettent aux exploitants d'être présents dans des aéroports difficiles d'accès sans faire de compromis pour une plus grande cabine. En avril 2018, Bombardier a dévoilé le siège Nuage, première structure de siège entièrement nouvelle en plus de 30 ans de l'industrie. Le fauteuil Nuage et ses composants brevetés, dont est doté l'avion *Global 7500*, sont le fruit de nombreuses années de recherche et de développement en confort d'assise optimal. En mai 2018, Bombardier a présenté le système de gestion cabine révolutionnaire *nice Touch*, plateforme conçue par Bombardier et développée en collaboration avec Lufthansa Technik, offerte exclusivement à bord des avions *Global 7500*. Le système de gestion *nice Touch* propose une nouvelle façon de se connecter en cabine grâce au cadran tactile *Touch* de Bombardier, doté de la première application d'un affichage à DELO dans l'aviation d'affaires.

De plus, nous poursuivons le programme d'essais afin de nous assurer que tous les systèmes fonctionnent à leur plus haut degré de fiabilité. Des essais structurels complets de l'avion ont été effectués avec succès sur le banc d'essai statique de cellule complète (CAST). Des essais de fatigue complets se déroulent également comme prévu et Bombardier a effectué un cycle de vie complet de vols simulés, ce qui dépasse les exigences en vue de la certification. Les activités de la chaîne d'assemblage final s'accélèrent, alors que les avions de plusieurs clients sont en production à nos installations de Downsview et que le premier avion de série *Global 7500* a fait son arrivée au Centre de finition Global de Bombardier plus tôt cette année.

Honorer l'important carnet de commandes d'avions *Global 7500* est une priorité absolue pour la Société. Nous nous préparons pour la mise en service plus tard cette année et continuons donc d'accélérer la cadence de production. Pour ce faire, nous faisons appel à notre bassin de fournisseurs pour nous assurer que chacun d'entre eux est outillé pour soutenir le succès du programme. Nous avons des discussions continues de nature commerciale avec Triumph, notre fournisseur d'ailes d'avion. Dans le cadre de la transformation de celui-ci, nous explorons des solutions afin de conclure un accord à long terme appuyant les besoins des deux parties.

⁽¹⁾ En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative au programme d'avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 7500* et *Global 8000* à la fin du présent rapport de gestion.

Nous utilisons une technologie du plus haut calibre qui soit durant tout le processus de fabrication du programme d'avions *Global 7500* et *Global 8000*, notamment un système automatisé de positionnement de toute dernière génération utilisant des robots guidés par laser pour raccorder la structure d'aile au fuselage avec un très grand degré de précision.

L'avion *Global 7500*, avion emblématique de sa catégorie, est en bonne voie d'être mis en service au courant de 2018. Cet avion sera la référence d'une nouvelle catégorie de grands biréacteurs d'affaires en étant le premier et le seul biréacteur d'affaires de conception entièrement nouvelle à offrir quatre zones habitables.

Le programme d'avions *Global 5500* et *Global 6500*⁽¹⁾

En mai 2018, au Salon européen de l'aviation d'affaires (EBACE), Bombardier a présenté deux nouveaux avions à sa flotte de biréacteurs d'affaires : les avions *Global 5500* et *Global 6500*. Ces avions peuvent atteindre une autonomie de respectivement 5700 et 6600 milles marins, ce qui les place en tête de leur catégorie à cet égard, et une vitesse maximale de Mach 0,90. Ces performances, combinées à l'aile de conception évoluée de Bombardier, procurent un grand confort et un vol en douceur. L'avion présenté au Salon de l'aviation d'affaires européenne est l'un des deux véhicules d'essais en vol qui participent à la campagne d'essais en vue de la certification.

Les avions *Global 5500* et *Global 6500* se joignent à la meilleure gamme d'avions à large fuselage de l'industrie, aux avions *Global 5000* et *Global 6000* hautement performants et à l'avion *Global 7500*, biréacteur d'affaires inégalé. Ces nouveaux avions s'inspirent du succès des avions *Global 5000* et *Global 6000* en offrant respectivement 500 et 600 milles marins d'autonomie supplémentaire, consomment jusqu'à 13 % moins de carburant sous certaines conditions d'exploitation et offrent des coûts d'exploitation fort avantageux comparativement à ceux d'avions concurrents plus petits et à moindre autonomie.

Les deux véhicules d'essais en vol du programme effectuent actuellement des essais à Wichita, au Kansas. L'avion devant être mis en service à la fin de 2019, la certification du programme avance comme prévu. La certification du moteur Pearl de Rolls-Royce a été obtenue plus tôt cette année et le moteur est actuellement en phase d'essais en vol. Le 31 janvier 2018, un véhicule d'essais en vol équipé du moteur Pearl a effectué son premier vol.

⁽¹⁾ En cours de développement. Se reporter à la mise en garde relative au programme d'avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 7500* et *Global 8000* à la fin du présent rapport de gestion.

Livraisons d'avions et carnet de commandes

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017	2018	2017
Légers				
<i>Learjet 70/75</i>	2	3	5	8
Intermédiaires				
<i>Challenger 350</i>	14	12	26	21
<i>Challenger 605/650</i>	6	6	12	12
<i>Challenger 850</i>	—	—	—	1
Grands				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	12	15	22	23
	34	36	65	65

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	30 juin 2018	Aux 31 décembre 2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
	14,1 \$	13,8 \$

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative. Les données du carnet de commandes en date du 31 décembre 2017 et du 31 mars 2018 ont aussi été retraitées à respectivement 13,8 milliards \$ et 13,9 milliards \$ ayant trait à certains ajustements liés à des contrats de service à long terme.

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. Nous avons toujours le carnet de commandes le plus important de l'industrie.

AVIONS COMMERCIAUX

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	Écart
Revenus	616 \$	626 \$	(2) %
Livraisons d'avions (en unités)	18	20	(2)
Commandes nettes (en unités)	75	12	63
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽²⁾	4,2	0,6	3,6
RAII	(668) \$	(119) \$	(461) %
Marge RAI	(108,4) %	(19,0) %	ins
RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾	(66) \$	(118) \$	44 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽³⁾	(10,7) %	(18,8) %	810 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽³⁾	(61) \$	(97) \$	37 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽³⁾	(9,9) %	(15,5) %	560 pdb
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles	30 \$	(14) \$	ins
Aux	30 juin 2018	31 décembre 2017	
Carnet de commandes (en unités)	481	433	48

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

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

Principaux faits saillants et événements

- Le 1^{er} juillet 2018, le partenariat C Series formé d'Airbus (50,01 %), de Bombardier (33,55 %) et d'Investissement Québec (16,44 %) a été clôturé. Le partenariat réunit deux gammes complémentaires d'avions et l'avantage de la portée mondiale d'Airbus, qui apporte une valeur importante aux avions C Series. Par conséquent, à compter du troisième trimestre, SCACS sera retirée du périmètre de consolidation d'Avions commerciaux et remplacée plutôt par la quote-part de Bombardier dans le résultat net de celle-ci.
- Au cours du trimestre, nous avons livré 18 avions commerciaux, soit 8 avions C Series, 5 avions CRJ Series et 5 avions Q400. Depuis le début de l'exercice, 18 biturbopropulseurs et biréacteurs régionaux ont été livrés et Avions commerciaux est en bonne voie de réaliser ses prévisions de 35 livraisons pour l'exercice visant les plateformes d'avions régionaux.
- Avec des revenus de 1,1 milliard \$ et un RAI négatif avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 139 millions \$ depuis le début de l'exercice, nous représentons une prévision de revenus d'environ 1,7 milliard \$ et de RAI négatif avant éléments spéciaux⁽¹⁾ d'environ 250 millions \$ pour l'exercice complet d'Avions commerciaux. Cela reflète le retrait des résultats de SCACS du périmètre de consolidation d'Avions commerciaux à compter du troisième trimestre, remplacés par la quote-part de Bombardier du résultat net de SCACS.
- Le deuxième trimestre a connu un volume de commandes important, le ratio nouvelles commandes sur livraisons atteignant 4.2 :
 - Le carnet de commandes d'avions CRJ Series a atteint 60 avions en raison de deux commandes d'avions CRJ900 pour American Airlines et Delta totalisant 35 appareils. Ces commandes sont les premières portant sur des avions dotés de la nouvelle cabine ATMOSPHERE, établissant la nouvelle norme en matière d'expérience passager dans le segment de marché des biréacteurs régionaux.
 - D'autres commandes comprenant 16 avions Q400 pour Ethiopian Airlines et African Aero Trading portent le carnet de commandes à 56 avions.

⁽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 la rubrique Analyse des résultats ci-après pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS.

- SCACS continue de démontrer un élan soutenu des commandes avec trois commandes récentes de la part de clients de premier plan :
 - Le 28 mai 2018, airBaltic a conclu une entente d'achat ferme visant 30 avions CS300⁽¹⁾ avec des options et des droits d'achat sur 30 autres avions. La flotte uniquement composée d'avions C Series est l'épine dorsale du nouveau plan d'affaires d'airBaltic, et cette nouvelle commande importante de notre exploitant de lancement du modèle CS300⁽¹⁾ est une preuve éloquentes des performances exceptionnelles de l'avion en service.
 - Après la fin du trimestre, SCACS a reçu une lettre d'intention de JetBlue visant 60 avions assortie d'options sur 60 appareils additionnels ainsi qu'un protocole d'entente visant 60 appareils de la part d'une future compagnie aérienne américaine, dont l'investisseur majoritaire est David Neeleman.

⁽¹⁾ Après la clôture du partenariat C Series, Airbus a renommé le CS300 A220-300.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2018

Voici une mise à jour des prévisions liées au retrait de SCACS du périmètre de consolidation à compter du 1^{er} juillet 2018 en raison de la clôture du partenariat avec Airbus SE.

	Prévisions figurant dans notre Rapport financier 2017 ⁽¹⁾	Résultats pour le semestre clos le 30 juin 2018	Mise à jour des prévisions pour 2018 ⁽²⁾
Revenus	~ 2,7 milliards \$	1,1 milliard \$	~ 1,7 milliard \$
RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾	~ (350 millions) \$	(139 millions) \$	~ (250 millions) \$ ⁽⁴⁾
Livraisons d'avions (en unités)	~ 75 avions, y compris ~ 40 C Series et ~ 35 CRJ Series et Q400	31 avions, y compris 13 C Series et 18 CRJ Series et Q400	~ 35 CRJ Series et Q400

Nous représentons une prévision de revenus d'environ 1,7 milliard \$ et de RAII négatif avant éléments spéciaux⁽³⁾ d'environ 250 millions \$ pour l'exercice complet d'Avions commerciaux. Cela reflète le retrait des résultats de SCACS du périmètre de consolidation d'Avions commerciaux à compter du troisième trimestre, remplacés par la quote-part de Bombardier du résultat net de SCACS.

⁽¹⁾ Se reporter à notre Rapport financier 2017 pour plus de détails.

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire et à la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du Rapport financier 2017 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions. À la suite de la clôture du partenariat C Series avec Airbus, nous retirerons le programme d'avions C Series de notre périmètre de consolidation à compter du 1^{er} juillet 2018. Le retrait du programme d'avions C Series du périmètre de consolidation aura une incidence sur nos résultats et nos prévisions.

⁽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.

⁽⁴⁾ Déduction faite de notre quote-part dans SCACS à compter du 1^{er} juillet 2018.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Depuis le début de 2018, la demande de transport aérien commercial, mesurée par les revenus par passager-kilomètre (« RPK »),⁽¹⁾ continue d'afficher une croissance solide. L'exercice 2018 devrait encore connaître une croissance supérieure à la tendance au chapitre des RPK dans l'ensemble de l'industrie, bien que la stimulation découlant de la baisse des prix des billets d'avion ait diminué et que le contexte économique soit plus mitigé.⁽²⁾

Le transport aérien commercial régulier national et international prévu, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 7,4 % et 6,5 % depuis le début de l'année jusqu'en mai 2018 par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente. À l'échelle mondiale, les sociétés aériennes commerciales ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges⁽³⁾ de respectivement 82,5 % et 80,1 % depuis le début de l'année jusqu'en mai 2018, en hausse par rapport aux coefficients de respectivement 82,0 % et 79,5 % enregistrés pour la période correspondante de 2017.⁽²⁾

En particulier, les hausses enregistrées sur les marchés du transport aérien commercial national en Chine, aux É.-U. et en Inde représentent la plus grande partie de la croissance de 7,4 % des RPK par rapport à celles de la période correspondante de 2017. Les hausses enregistrées sur les marchés du transport aérien commercial international en Europe, en Asie-Pacifique et en Amérique du Nord représentent la plus grande partie de la croissance de 6,5 % des RPK par rapport à celles de la période correspondante de l'année précédente.⁽²⁾

Les prix du pétrole brut s'établissaient à environ 77 \$ le baril à la fin de juin 2018, comparativement à 69 \$ le baril à la fin de mars 2018.⁽⁴⁾ La tendance haussière des prix du pétrole est attribuable à la combinaison d'une diminution graduelle des stocks mondiaux de pétrole, malgré une forte demande et un resserrement des conditions d'approvisionnement, et d'une évolution de la situation géopolitique.⁽⁵⁾ La forte croissance de la production aux É.-U. et dans d'autres pays non membres de l'OPEP devrait donner lieu à une augmentation des stocks mondiaux de pétrole au deuxième semestre de 2018 et en 2019, ce qui devrait contribuer à faire baisser les prix du pétrole brut des niveaux actuels à un coût moyen de 69 \$ le baril en 2019.⁽⁶⁾ La volatilité des prix du pétrole brut devrait entraîner une demande soutenue d'avions plus écoénergétiques.

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

L'IATA prévoit que la performance financière des sociétés aériennes demeurera solide en 2018 avec des profits prévus de 33,8 milliards \$, ce qui constitue un léger recul par rapport aux profits de 38,0 milliards \$ pour 2017. La croissance du transport aérien est demeurée forte en 2018 et les entreprises dans le monde entier sont en général optimistes concernant les perspectives économiques. Les transporteurs aériens d'Amérique du Nord devraient encore présenter les profits les plus élevés en dollars et en pourcentage des revenus, stimulés par le regroupement s'opérant au sein de l'industrie, contribuant à soutenir les coefficients d'occupation des sièges et les frais accessoires.⁽⁷⁾

⁽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⁾ D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* du mois de mai 2018 de l'IATA.

⁽³⁾ Le coefficient d'occupation des sièges correspond au pourcentage des sièges-kilomètres disponibles utilisés (les RPK divisés par le nombre de sièges-kilomètres disponibles). Les sièges-kilomètres disponibles correspondent au nombre de sièges multiplié par les kilomètres parcourus, qu'ils soient occupés ou non par un passager.

⁽⁴⁾ Selon le site Web d'Energy Information Administration (EIA) des É.-U.

⁽⁵⁾ D'après le rapport *Airlines Financial Monitor* de mai-juin 2018 de l'IATA.

⁽⁶⁾ D'après le rapport *Oil Market Report* de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) du 10 juillet 2018.

⁽⁷⁾ D'après le rapport semestriel *Economic Performance of the Airline Industry*, de l'IATA publié en juin 2018.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Revenus	616 \$	626 \$	1 079 \$	1 151 \$
RAIA avant éléments spéciaux⁽²⁾	(61) \$	(97) \$	(133) \$	(135) \$
Amortissement	5	16	6	34
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	5	—	5
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾	(66)	(118)	(139)	(174)
Éléments spéciaux	602	1	602	2
RAII	(668) \$	(119) \$	(741) \$	(176) \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(10,7) %	(18,8) %	(12,9) %	(15,1) %
Marge RAII	(108,4) %	(19,0) %	(68,7) %	(15,3) %

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

Revenus

La baisse de revenus de 10 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par la baisse des revenus tirés des avions d'occasion, contrebalancés en partie par une augmentation des activités exercées sur le marché de l'après-vente.

La baisse de revenus de 72 millions \$ pour le semestre s'explique principalement par la baisse des revenus tirés des avions d'occasion, reflétant un niveau moins élevé de stocks d'avions d'occasion, ainsi qu'un nombre moins élevé de livraisons de biturbopropulseurs et de biréacteurs régionaux, contrebalancés en partie par un nombre plus élevé de livraisons d'avions C Series.

Éléments spéciaux

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

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

	Réf.	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2018	2017	2018	2017
Transaction C Series avec Airbus	1	599 \$	— \$	599 \$	— \$
Charges de restructuration	2	3	1	3	2
		602 \$	1 \$	602 \$	2 \$
Incidence sur la marge RAII		(97,7) %	(0,2) %	(55,8) %	(0,2) %

1. L'acquisition par Airbus de 50,01 % de SCACS, l'entité qui fabrique et commercialise les avions C Series, a entraîné une charge comptable avant impôts de 599 millions \$ (535 millions \$ après impôts) qui a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 en réduction du solde des actifs de SCACS détenus en vue de la vente. Cette charge comptable avant impôts tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 269 millions \$ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1^{er} juillet 2018, ii) un dérivé en position passif de 310 millions \$ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCACS au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCACS. De plus, la

transaction a entraîné des recouvrements d'impôts totalisant 64 millions \$. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus d'informations sur la transaction.

2. Représente des indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux du trimestre a augmenté de 8,1 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution des marges négatives réalisées lors de la vente d'avions, attribuable principalement à une baisse des pertes découlant des activités liées aux avions *C Series*; et
- d'une variation positive des instruments financiers évalués à la juste valeur comptabilisée dans les autres charges.

En partie contrebalancées par :

- un gain réalisé au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent sur la cession de certains matériels.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du trimestre a diminué de 89,4 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge RAI avant éléments spéciaux pour le semestre a augmenté de 2,2 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une variation positive des instruments financiers évalués à la juste valeur comptabilisée dans les autres charges.

En partie contrebalancée par :

- une diminution des marges réalisées lors de la vente d'avions, attribuable principalement aux biréacteurs régionaux; et
- un gain réalisé au cours du trimestre correspondant de l'exercice précédent sur la cession de certains matériels.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI du semestre a diminué de 53,4 points de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017	2018	2017
Outillage des programmes ⁽¹⁾	14 \$	13 \$	30 \$	80 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	1	1	3	2
	15 \$	14 \$	33 \$	82 \$
En pourcentage des revenus ⁽³⁾	2,4 %	2,2 %	3,1 %	7,1 %

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 2 millions \$ et 4 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018 (respectivement 9 millions \$ et 17 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽³⁾ Les chiffres pour l'exercice 2017 ont été retraités en raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017	2018	2017
Biréacteurs commerciaux				
CS100	—	3	—	3
CS300	8	3	13	4
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	1	1	1	1
CRJ900	2	4	6	11
CRJ1000	2	2	4	3
Biturbopropulseurs				
Q400	5	7	7	13
	18	20	31	35

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017	2018	2017
Biréacteurs commerciaux				
CS300 ⁽¹⁾	30	—	30	—
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	(6)	—	(6)	—
CRJ900	35	—	35	10
Biturbopropulseurs				
Q400	16	12	20	13
	75	12	79	23
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽²⁾	4,2	0,6	2,5	0,7

⁽¹⁾ Après la clôture du partenariat C Series, Airbus a renommé le CS300 A220-300.

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

Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours du semestre clos le 30 juin 2018 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾
Deuxième trimestre		
airBaltic	30 CS300	2,9 milliards \$
Delta Air Lines	20 CRJ900	961 millions \$
American Airlines	15 CRJ900	719 millions \$
Ethiopian Airlines	10 Q400	332 millions \$
African Aero Trading	6 Q400	198 millions \$
Premier trimestre		
Conair Group Inc.	4 Q400	137 millions \$

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

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	30 juin 2018		31 décembre 2017		Aux
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options	
Biréacteurs commerciaux					
<i>CS100</i> ⁽¹⁾	115 ⁽²⁾	88	115 ⁽²⁾		94
<i>CS300</i> ⁽¹⁾	250 ⁽²⁾	143	233 ⁽²⁾		128
Biréacteurs régionaux					
<i>CRJ700</i>	1	—	8		—
<i>CRJ900</i>	53	21	24		6
<i>CRJ1000</i>	6	—	10		—
Biturbopropulseurs					
<i>Q400</i>	56	—	43		—
	481	252	433		228

⁽¹⁾ Après la clôture du partenariat C Series, les avions *CS100* et *CS300* ont été renommés respectivement A220-100 et A220-300 par Airbus.

⁽²⁾ Le total de 365 commandes comprend 117 commandes fermes assorties de droits de conversion dans l'autre modèle de la gamme d'avions *C Series* au 30 juin 2018 (le total de 348 commandes comprenait 122 commandes fermes assorties de droits de conversion dans l'autre modèle de la gamme d'avions *C Series* au 31 décembre 2017).

Après la fin du trimestre considéré, nous avons annoncé que nous avons signé avec Uganda National Airlines Company Limited une commande ferme visant 4 biréacteurs régionaux *CRJ900*. Au prix affiché, la commande ferme est estimée à environ 190 millions \$.

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

PARTENARIAT STRATÉGIQUE

Airbus acquiert une participation majoritaire dans la Société en commandite Avions C Series le 1^{er} juillet 2018

Le 8 juin 2018, la Société a annoncé la clôture et le transfert de contrôle de SCACS, l'entité qui fabrique et commercialise les avions *C Series*, à Airbus SE à compter du 1^{er} juillet 2018 et a confirmé que toutes les approbations des organismes de réglementation avaient été obtenues. La transaction aux termes de laquelle Airbus acquerrait une participation majoritaire dans SCACS et fournirait son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à SCACS a été annoncée initialement en octobre 2017. La clôture de la transaction annoncée précédemment est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018. Airbus SAS (« Airbus »), filiale entièrement détenue par Airbus SE, détient une participation de 50,01 % dans SCACS. Bombardier et Investissement Québec (IQ) détiennent désormais des participations de respectivement 33,55 % et 16,44 %.

Étant donné que la Société ne contrôlera plus SCACS, la transaction sera comptabilisée comme une cession de SCACS le 1^{er} juillet 2018 en échange d'une participation dans le partenariat à comptabiliser selon la méthode de la mise en équivalence et à présenter dans le secteur Avions commerciaux. La transaction a donné lieu à une charge comptable avant impôts de 599 millions \$ (535 millions \$ après impôts) qui a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 en réduction du solde des actifs de SCACS détenus en vue de la vente, laquelle a été incluse dans les éléments spéciaux. Voir la note 7 – Éléments spéciaux des états financiers consolidés pour plus de détails. Cette charge tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 269 millions \$ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1^{er} juillet 2018, ii) un dérivé en position passif de 310 millions \$ associé à la prévision de rendement hors marché des unités qui seront émises par SCACS à l'intention de Bombardier aux termes des engagements de financement et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCACS. De plus, la transaction a entraîné des recouvrements d'impôt totalisant 64 millions \$.

Le siège social, la chaîne d'assemblage principale et les fonctions associées de SCACS resteront à Mirabel, au Québec tout en bénéficiant du réseau international d'Airbus. La présence industrielle mondiale d'Airbus s'étendra au Canada avec la chaîne d'assemblage finale de la *C Series*, ainsi qu'aux É.-U. avec une chaîne de production supplémentaire dans son site d'assemblage, dans l'Alabama.

Structure de l'actionariat et points clés de l'accord

Le programme d'avions *C Series* est exploité par SCACS, dont le capital est détenu par Bombardier et IQ à hauteur de respectivement 67,11 % et 32,89 % au 30 juin 2018. Airbus a acquis une participation de 50,01 % dans SCACS en date du 1^{er} juillet 2018. Airbus est désormais également chargée de fournir i) les efforts de vente et de marketing du programme d'avions *C Series*, ii) la gestion des achats, qui implique la conduite de négociations visant à améliorer les accords en place avec les fournisseurs directs de SCACS, et iii) le support client pour le programme d'avions *C Series*. Il n'y a pas eu d'apport en numéraire de la part des partenaires à la clôture, et SCACS n'a pas assumé de dette financière. Comme il a été annoncé précédemment, Bombardier maintient son plan de financement actuel de SCACS. En raison de la clôture anticipée de la transaction, les modalités de ce plan ont été mises à jour conformément à l'échéancier suivant : Bombardier assurera le financement des besoins en trésorerie de SCACS, le cas échéant, au cours du deuxième semestre de 2018 jusqu'à concurrence de 225 millions \$; jusqu'à concurrence de 350 millions \$ en 2019, et jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions \$ sur les deux années suivantes, le tout en contrepartie des parts sans droit de vote de SCACS, avec un dividende annuel cumulé de 2 %. Tout besoin en trésorerie supplémentaire pendant ces périodes sera couvert à égalité par la Société, Airbus et IQ, cette dernière pouvant toutefois le faire à sa discrétion.

Airbus bénéficie de droits d'achat à la juste valeur de marché sur la totalité de la participation de Bombardier dans SCACS, y compris ses parts sans droit de vote (lesquelles doivent à cette fin avoir la même juste valeur du marché que chacune des parts avec droit de participation détenue par Bombardier) qui peuvent être exercées au plus tôt 7,5 ans après la clôture de la transaction, sauf en certaines circonstances, notamment si certains changements défavorables intervenaient dans la structure de contrôle de Bombardier, dans le cadre desquels ce droit pourrait être exercé par anticipation. Bombardier bénéficie d'un droit de vente correspondant lui permettant d'imposer à Airbus d'acquérir sa participation à la juste valeur de marché à l'issue de la même période de

7,5 ans. Airbus bénéficie également d'un droit d'achat exerçable en tout temps avant l'issue de la période de 7,5 ans lié aux parts sans droit de vote de SCACS détenues par Bombardier, pour un montant correspondant au montant investi majoré du rendement préférentiel annuel cumulatif de 2 %. La participation d'IQ est rachetable par SCACS à la juste valeur de marché, sous certaines conditions, à partir du 30 juin 2023. IQ bénéficie également de droits de sortie conjointe en cas de cession par Bombardier de sa participation dans le partenariat.

Le conseil d'administration de SCACS comprend sept administrateurs, dont quatre ont été proposés par Airbus, deux par Bombardier et un par IQ. Airbus a eu la possibilité de désigner le président du conseil d'administration de SCACS.

De plus, comme il a été annoncé précédemment, Bombardier, à la clôture, a émis au nom d'Airbus des bons de souscription exerçables d'un total de 100 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier, lesquels sont exerçables pour une période de cinq ans à un prix d'exercice par action égal à 1,74 \$, l'équivalent en dollars américains de 2,29 \$ CAN. Les bons de souscription sont assortis des dispositions habituelles du marché en matière d'ajustement, notamment celles qui s'appliquent en cas de changements touchant l'entreprise, de division du nominal, de dividendes non payés en numéraire, de distributions de droits, d'options ou de bons de souscription à la totalité ou à la quasi-totalité des actionnaires ou de regroupements.

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	Écart
Revenus	455 \$	443 \$	3 %
RAII	65 \$	26 \$	150 %
Marge RAI	14,3 %	5,9 %	840 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	57 \$	26 \$	119 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	12,5 %	5,9 %	660 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	69 \$	35 \$	97 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	15,2 %	7,9 %	730 pdb
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles	(1) \$	3 \$	ins

Principaux faits saillants et événements

- Aérostructures et Services d'ingénierie est prête à croître tandis qu'elle continue l'accélération de la production des avions *C Series* et *Global 7500*; les activités progressent bien, une grosse part de la production de composants de 2018 et 2019 étant en cours.
- Les revenus pour le trimestre dépassent légèrement ceux du trimestre correspondant de l'exercice précédent tandis que le RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾ a plus que doublé, ce qui a donné lieu à une marge de 12,5 % pour le trimestre. Cette solide performance résulte en grande partie de l'efficacité opérationnelle et d'un règlement intersectoriel positif unique associé à la clôture du partenariat *C Series*.

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

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

Sur le marché des avions commerciaux, le trafic-passagers et les coefficients d'occupation des sièges demeurent solides depuis le début de l'année. Parallèlement, les indicateurs du marché des biréacteurs d'affaires sont positifs. De manière générale, nous restons convaincus du potentiel de croissance importante à long terme de l'industrie aéronautique.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>
Revenus				
Revenus externes	81 \$	90 \$	182 \$	197 \$
Revenus intersectoriels	374	353	719	644
Revenus totaux	455	443	901	841
RAIIA avant éléments spéciaux⁽²⁾	69 \$	35 \$	129 \$	66 \$
Amortissement	12	9	25	25
RAII avant éléments spéciaux⁽²⁾	57	26	104	41
Éléments spéciaux	(8)	—	(7)	—
RAII	65 \$	26 \$	111 \$	41 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	12,5 %	5,9 %	11,5 %	4,9 %
Marge RAII	14,3 %	5,9 %	12,3 %	4,9 %

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

Revenus

L'augmentation de 12 millions \$ pour le trimestre s'explique par :

- une augmentation des revenus intersectoriels (21 millions \$) principalement attribuable à l'augmentation du volume d'avions d'affaires.

En partie contrebalancée par :

- une baisse des revenus externes (9 millions \$) principalement attribuable à une diminution du volume de fabrication.

L'augmentation de 60 millions \$ pour le semestre est attribuable à :

- une augmentation des revenus intersectoriels (75 millions \$) principalement attribuable à l'augmentation du volume d'avions d'affaires.

En partie contrebalancée par :

- une baisse des revenus externes (15 millions \$) principalement attribuable à une diminution du volume de fabrication.

Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018 représentait un ajustement des indemnités de départ liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

Marge RAII

La marge RAII avant éléments spéciaux pour le trimestre a augmenté de 6,6 points de pourcentage essentiellement en raison :

- d'une augmentation des marges réalisées sur des contrats intersectoriels d'avions, principalement attribuable à la meilleure performance et à l'incidence positive d'un règlement intersectoriel unique; et
- d'une augmentation des marges réalisées sur des contrats externes.

Compte tenu notamment de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAll du trimestre a augmenté de 8,4 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAll avant éléments spéciaux pour le semestre a augmenté de 6,6 points de pourcentage, essentiellement en raison d'une augmentation des marges réalisées sur les contrats intersectoriels d'avions, attribuable surtout à une meilleure performance, à des taux de change favorables et à une incidence positive d'un règlement intersectoriel unique, ainsi qu'à la comptabilisation de charges relatives à la valeur de réalisation nette des stocks l'an dernier.

Compte tenu notamment de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAll du semestre a augmenté de 7,4 points de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent.

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2018	2017 <i>retraité⁽¹⁾</i>	Écart
Revenus	2 259 \$	2 038 \$	11 %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,4 \$	2,7 \$	(11) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	1,3	(0,2)
RAII	163 \$	10 \$	ins
Marge RAI	7,2 %	0,5 %	670 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	207 \$	223 \$	(7) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	9,2 %	10,9 %	(170) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	232 \$	250 \$	(7) %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	10,3 %	12,3 %	(200) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	46 \$	18 \$	156 %
Aux	30 juin 2018	31 décembre 2017	
		<i>retraité⁽¹⁾</i>	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	34,0 \$	35,1 \$	(3) %

Principaux faits saillants et événements

- Les revenus ont continué à croître au deuxième trimestre, enregistrant une hausse de 11 % sur douze mois (soit 6 % compte non tenu de l'incidence des taux de change) pour atteindre 4,6 milliards \$ pour le semestre, en raison de l'accélération de projets clés. Les revenus ont augmenté dans tous les segments, soit ceux du matériel roulant et des systèmes, des services et de la signalisation, en bonne voie d'atteindre nos prévisions de revenus de 9,0 milliards \$ pour l'exercice complet.
- La phase d'accélération des principaux projets initiée au milieu de l'année 2017 s'est poursuivie au cours du premier semestre de 2018, établissant un fonds de roulement de 471 millions \$ pour répondre à une accélération des livraisons et des flux de trésorerie au deuxième semestre de l'exercice.
- Le RAI avant éléments spéciaux⁽²⁾ a atteint 207 millions \$ au cours du trimestre, soit une marge de 9,2 %. La marge depuis le début de l'exercice de 8,6 % a continué à tendre vers une prévision d'une marge supérieure à 8,5 % pour l'exercice.
- À l'appui de la croissance à venir, nos nouvelles commandes ont totalisé 2,4 milliards \$ au deuxième trimestre, portant notre ratio de nouvelles commandes sur revenus à 1,1 pour le trimestre et notre carnet de commandes à 34,0 milliards \$. Au cours du premier semestre de l'exercice, des commandes ont été passées dans toutes les régions, y compris en Europe, en Asie-Pacifique et en Amérique du Nord, et comprennent l'exercice d'options d'achat par des clients et un solide volume de nouveaux contrats de service.
- En juin, nous avons inauguré nos nouvelles installations d'assemblage final à Bautzen, en Allemagne. Celles-ci sont nos installations d'assemblage les plus modernes et les plus efficaces, s'appuyant davantage sur les technologies numériques conformément à notre stratégie industrielle.
- Au cours du trimestre, Jim Vounassis a été nommé chef de l'exploitation de Transport. Il pilotera l'excellence opérationnelle tandis que nous exécutons notre carnet de commandes ferroviaires.

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

À l'échelle mondiale, le volume des commandes dans le secteur a continué à afficher de la croissance au cours du premier semestre de l'exercice. La croissance devrait s'accroître au cours du deuxième semestre de 2018.

Europe

En Europe, le volume des commandes s'est contracté au premier semestre de 2018 par rapport à celui du semestre correspondant de 2017. L'érosion enregistrée en 2018 s'explique principalement par le fort volume de commandes de trains de banlieue et de trains régionaux en Allemagne, en France et au R.-U. au cours du premier trimestre de 2017. Au deuxième trimestre de 2018, le volume des commandes découle surtout d'une commande de taille moyenne de trains à grande vitesse en Suède, ainsi que par différents contrats assez importants accordés dans l'ensemble de l'Europe de l'Ouest pour des solutions de mobilité urbaine comme des métros et des véhicules légers sur rail. Les commandes les plus importantes dans les segments des services et de la signalisation ont été attribuées en France et au R.-U. En Europe de l'Est, un contrat important visant des trains à très grande vitesse, assorti d'un contrat de service, a été octroyé en Turquie, et en Pologne, des ententes variées de service et de signalisation ont été conclues à la fois pour des solutions de grandes lignes et des solutions de mobilité urbaine.

Les perspectives pour l'Europe devraient demeurer positives pour le reste de 2018. Des occasions devraient se présenter pour des trains à grande vitesse en France, en Italie et en Suède, tandis qu'il est prévu que des commandes importantes de trains de banlieue et de trains régionaux seront octroyées en Allemagne, en Italie et en France. L'Europe devrait demeurer le marché principal pour les véhicules légers sur rail, des occasions étant prévues dans plusieurs villes, les contrats les plus importants étant anticipés en Allemagne, en Italie et aux Pays-Bas. Dans les segments des services et de la signalisation, des commandes continuent d'être attendues dans l'ensemble de l'Europe de l'Ouest, les plus importantes se trouvant en Allemagne et en Espagne. La majeure partie du volume de commandes devrait provenir d'Europe de l'Est, de la Pologne, de la République tchèque et de la Turquie en 2018, incluant des commandes de matériel roulant pour tous les types de trains. Des investissements considérables dans les segments des services et de la signalisation sont attendus en République tchèque et en Pologne.

Amérique du Nord

Le volume des commandes nord-américaines a considérablement augmenté depuis le début de l'année par rapport à celui du semestre correspondant de 2017, en raison surtout du contrat de métros digne de mention octroyé au premier trimestre de 2018 pour la fourniture de rames pour la ville de New York. De plus, une commande importante de métros ainsi qu'un contrat de maintenance ont été octroyés au Canada, ainsi qu'un contrat de système de navettes automatisé et les services le visant aux É.-U.

Les perspectives de la région sont positives avec d'importantes occasions visant du matériel roulant pour des solutions de grandes lignes et des solutions de mobilité urbaine. Aux É.-U., divers appels d'offres importants devraient être attribués pour des trains de banlieue et des voitures de métro. De plus, des contrats de service importants devraient être attribués pour la maintenance lourde et l'exploitation du système de métro pour la ville de New York. Au Canada, des commandes de taille moyenne sont prévues dans le segment du matériel roulant pour des métros ainsi que pour diverses occasions de services et de signalisation, les commandes les plus importantes prévues dans tout le marché nord-américain portant sur des trains de banlieue et des trains régionaux ainsi que sur des véhicules légers sur rail. Au Mexique, des possibilités devraient se concrétiser dans le segment du matériel roulant pour des véhicules légers sur rail ainsi que des contrats de maintenance.

Asie-Pacifique

En Asie-Pacifique, au cours du premier semestre de 2018, le volume des commandes est demeuré stable par rapport à celui de la période correspondante de 2017. Au deuxième trimestre de 2018, la commande la plus importante a été octroyée à Taiwan pour la fourniture de trains de banlieue. De plus, diverses commandes de petite et moyenne taille ont été attribuées en Chine et à Singapour pour des rames de métro et au Bangladesh pour des locomotives. Dans le segment de la signalisation, des commandes ont été obtenues en Australie et au Bangladesh.

L'Asie-Pacifique devrait fournir d'autres occasions au cours du deuxième semestre de l'exercice, notamment pour les rames de métro en Chine et pour les trains de banlieue et les trains régionaux à Taïwan. D'autres investissements sont prévus pour des solutions de transport collectif urbain en Chine, en Corée du Sud, à Singapour et en Inde, tandis qu'en Thaïlande et en Australie, des contrats de taille moyenne doivent être attribués pour des solutions de mobilité des grandes lignes. De plus, des contrats importants devraient être octroyés dans les segments des services et de la signalisation dans pratiquement l'ensemble des pays de la région Asie-Pacifique, les plus importants l'étant en Chine, en Thaïlande et en Australie.

Ailleurs dans le monde

Au cours du premier semestre de 2018, le volume des commandes est demeuré stable dans la région Ailleurs dans le monde par rapport à celui du semestre correspondant de 2017. Au cours du deuxième trimestre de 2018, les contrats les plus importants conclus portaient sur la fourniture de trains de banlieue et de trains régionaux en Argentine ainsi que des locomotives en Iran. En outre, de modestes contrats de maintenance et de signalisation ont été octroyés en Argentine, tandis qu'un contrat important de signalisation a été conclu en Égypte.

Au cours des trimestres à venir, des commandes dignes de mention sont prévues en Colombie, en Iran, en Russie et au Panama pour des solutions de mobilité de transport collectif et des solutions de grandes lignes, ainsi que diverses commandes de petite ou moyenne taille pour des solutions visant l'ensemble du segment du matériel roulant. De plus, des occasions importantes dans le marché des services sont prévues pour divers types de trains en Arabie Saoudite, en Argentine et au Brésil. Des investissements en maintenance et en signalisation devraient se poursuivre dans de nombreux pays de la région Ailleurs dans le monde.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Revenus				
Matériel roulant et systèmes ⁽²⁾	1 475 \$	1 384 \$	3 082 \$	2 704 \$
Services ⁽³⁾	522	459	1 059	893
Signalisation ⁽⁴⁾	262	195	473	393
Revenus totaux	2 259 \$	2 038 \$	4 614 \$	3 990 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽⁵⁾	232 \$	250 \$	446 \$	457 \$
Amortissement	25	27	50	51
RAII avant éléments spéciaux⁽⁵⁾	207	223	396	406
Éléments spéciaux	44	213	42	232
RAII	163 \$	10 \$	354 \$	174 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽⁵⁾	9,2 %	10,9 %	8,6 %	10,2 %
Marge RAII	7,2 %	0,5 %	7,7 %	4,4 %

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

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

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

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

Revenus

Les revenus totaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018 ont augmenté de respectivement 221 millions \$ et 624 millions \$, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu des incidences positives des taux de change de respectivement 107 millions \$ et 308 millions \$,

les revenus ont augmenté de respectivement 114 millions \$, ou 6 %, et 316 millions \$, ou 8 %, pour le trimestre et le semestre, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 114 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Amérique du Nord et dans la région Ailleurs dans le monde, principalement en raison de l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Amérique du Nord et de quelques contrats de locomotives et de systèmes de transport en commun dans la région Ailleurs dans le monde, en partie contrebalancé par quelques contrats de métro en Amérique du Nord en voie d'achèvement (68 millions \$);
- un accroissement des activités de signalisation, surtout en Europe et en Asie-Pacifique (58 millions \$);
- un accroissement des activités liées aux services principalement en Europe (41 millions \$).

En partie contrebalancée par :

- une baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Asie-Pacifique, en raison surtout de certains contrats de métros et de véhicules légers sur rail en voie d'achèvement (46 millions \$).

L'augmentation de 316 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le semestre, s'explique principalement par :

- un accroissement des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Amérique du Nord, en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde, principalement en raison de l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Europe et en Amérique du Nord, de certains contrats de métros en Amérique du Nord, de quelques contrats de locomotives en Europe et dans la région Ailleurs dans le monde, de certains contrats liés aux trains à grande vitesse et de trains à très grande vitesse en Europe et à certains contrats de systèmes de transport collectif dans la région Ailleurs dans le monde, en partie contrebalancé par certains contrats de véhicules légers sur rail en Amérique du Nord et en Europe et certains contrats de trains pour des lignes intercity en voie d'achèvement en Europe (211 millions \$);
- un accroissement des activités liées aux services, surtout en Europe et en Asie-Pacifique (102 millions \$);
- un accroissement des activités liées à la signalisation, surtout en Asie-Pacifique et en Europe (46 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une baisse des activités liées au matériel roulant et aux systèmes en Asie-Pacifique, principalement en raison de certains contrats de métros et de véhicules légers sur rail en voie d'achèvement, contrebalancée en partie par l'accélération de la cadence de production liée à certains contrats de propulsion (43 millions \$).

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018 représentent :

- une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 17 millions \$ comptabilisée au deuxième trimestre relativement à la vente prévue d'entités juridiques dans le cadre de notre plan de transformation.
- une perte de 10 millions \$ sans effet de trésorerie pour le règlement au titre des régimes de retraite à prestations définies comptabilisée au deuxième trimestre liée à l'achat d'engagements de rentes par des compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation des risques, la Société a une initiative visant le rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes, dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve du respect de certaines conditions, notamment des lois applicables en matière de régimes de retraite pertinentes;
- des indemnités de départ de 7 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment, dont 9 millions \$ ont été comptabilisées au deuxième trimestre; conformément à ces initiatives, des

dépréciations d'actifs de 8 millions \$ ont aussi été comptabilisées comme charges de restructuration au deuxième trimestre; et

Les éléments spéciaux pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017 représentaient des indemnités de départ de respectivement 181 millions \$ et 200 millions \$, liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment, et des dépréciations de 32 millions \$ des actifs pour la mise en œuvre de la stratégie de spécialisation des sites liée à ces initiatives, comptabilisées comme charges de restructuration au deuxième trimestre.

Marge RAI

Les marges RAI avant éléments spéciaux du trimestre et du semestre ont diminué respectivement de 1,7 point de pourcentage et de 1,6 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées, en raison surtout d'une meilleure performance aux périodes correspondantes de l'exercice précédent;
- d'une diminution de la marge réalisée sur du matériel roulant et des systèmes, en raison principalement d'une combinaison défavorable de contrats; et
- d'une diminution de la marge réalisée sur la signalisation, en raison principalement d'ajustements à certains contrats.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de la marge réalisée sur des services, en raison principalement d'une meilleure performance.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), les marges RAI du trimestre et du semestre ont augmenté de respectivement 6,7 points de pourcentage et 3,3 points de pourcentage par rapport à celles des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

Commandes et carnet de commandes

Carnet de commandes

(en milliards de dollars)	30 juin 2018	Aux 31 décembre 2017 retraité ⁽¹⁾
	34,0 \$	35,1 \$

Avec un ratio de nouvelles commandes sur revenus de 1,0 au premier semestre de l'exercice, la baisse de 1,1 milliard \$ du carnet de commandes est attribuable au fléchissement de certaines devises, surtout l'euro, la livre sterling, le dollar australien, la couronne suédoise et le rand sud-africain, en regard du dollar américain au 30 juin 2018 par rapport au 31 décembre 2017.

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017	2018	2017
Nouvelles commande (en milliards de dollars)	2,4 \$	2,7 \$	4,7 \$	4,9 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	1,3	1,0	1,2

Les nouvelles commandes pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018 sont légèrement moins importantes que celles des mêmes périodes de l'exercice précédent et sont surtout attribuables à plusieurs commandes dans différents segments de produits et différentes régions. Les écarts tiennent compte des incidences positives des taux de change de respectivement 126 millions \$ et 290 millions \$ pour le trimestre et le semestre. Nous avons maintenu une position de leader⁽²⁾ dans notre marché ferroviaire pertinent et accessible.⁽³⁾

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ Le marché ferroviaire pertinent et accessible de Transport est le marché mondial du transport sur rail, à l'exclusion de la part des marchés liés à des contrats attribués à des acteurs locaux sans appel d'offres ainsi que des segments infrastructures, wagons à marchandises et locotracteurs.

Les commandes importantes remportées au cours du semestre clos le 30 juin 2018 ont été comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Deuxième trimestre					
Västtrafik	Suède	Rames automotrices électriques à grande vitesse	120	Matériel roulant et systèmes	452 \$
Non divulgué	Asie du Sud-Est	Services de maintenance de système ferroviaire	s. o.	Services	287 \$
Aéroport international de Los Angeles (LAX) par l'intermédiaire de LAX Integrated Express Solutions (LINXS)	É.-U.	Conception et fourniture de voitures pour le système de navettes automatisé <i>INNOVIA</i> APM 300, de la signalisation et des systèmes de communication embarqués et en bordure de voie	44	Matériel roulant et systèmes, et signalisation	219 \$ ⁽¹⁾
Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB)	Autriche	Exercice d'une option d'achat de rames automotrices électriques <i>TALENT 3</i>	150	Matériel roulant et systèmes	218 \$
Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB)	Belgique	Tramways <i>FLEXITY</i>	60	Matériel roulant et systèmes	206 \$
Premier trimestre					
Ville de Phoenix	É.-U.	Prolongement du système de navettes automatisé et fourniture de voitures <i>INNOVIA</i> APM 200	24	Matériel roulant et systèmes, et signalisation	305 \$
Société de transport Maryland Transit Administration (MTA)	É.-U.	Prolongation du contrat de services d'exploitation et de maintenance	s. o.	Services	288 \$
Land Transport Authority (LTA)	Singapour	Voitures <i>INNOVIA</i> APM 300, installation en rattrapage des voitures <i>INNOVIA</i> APM 100 et mise à niveau du système de signalisation	19	Matériel roulant et systèmes, et signalisation	262 \$
Transport for London (TfL)	R.-U.	Prolongation d'un contrat de services de maintenance	s. o.	Services	149 \$
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), pour le compte d'Île-de-France Mobilités	France	Exercice d'une option pour des rames automotrices électriques à deux niveaux <i>OMNEO</i> / Regio 2N	72	Matériel roulant et systèmes	120 \$ ⁽²⁾
Transport for London (TfL)	R.-U.	Exercice d'une option pour des rames automotrices électriques <i>AVENTRA</i> et un contrat de services de maintenance	45	Matériel roulant et systèmes, et services	104 \$

⁽¹⁾ Le contrat a été conclu dans le cadre du consortium LINXS, constitué de Bombardier Transport, ACS Infrastructure Development, Inc., Balfour Beatty Investments, Inc, Fluor Enterprises, Inc. et HOCHTIEF PPP Solutions North America, Inc. La valeur totale du contrat est évaluée à 4,9 milliards \$, et seule notre part de la conception et de la fabrication est présentée ci-dessus. Pour notre part du contrat liée à l'exploitation et à la maintenance, lequel est évalué à 576 millions \$, voir ci-dessous.

⁽²⁾ La valeur du contrat comprend une indexation des prix fondée sur des estimations.
s. o. : sans objet

Au cours du deuxième trimestre clos le 30 juin 2018, une coentreprise en Amérique du Nord dans laquelle Transport détient une participation de 55 pour cent a reçu un contrat du consortium LINXS pour le volet « exploitation et maintenance » dans le cadre d'un contrat conclu avec Los Angeles Airport (LAX) aux É.-U. d'une valeur de 576 millions \$. Cette commande n'est pas comprise dans notre carnet de commandes au 30 juin 2018 puisqu'il s'agit d'une coentreprise.

Après la fin du deuxième trimestre, nous avons obtenu les commandes suivantes qui ne sont pas comprises dans le carnet de commandes au 30 juin 2018 :

- une commande de la Land Transport Authority (LTA) de Singapour pour la fourniture de 396 voitures *MOVIA*, d'une valeur s'élevant à environ 607 millions \$. Le contrat comprend une option pour du soutien de service à long terme, et si elle est exercée par SMRT Corporation Ltd, la valeur totale du contrat pourrait s'élever à 881 millions \$;
- une commande ferme de la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) pour le compte d'Île-de-France Mobilités, France, pour la fourniture de 36 rames supplémentaires (270 voitures) de trains Francilien, dont la valeur s'élève à 303 millions \$.

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 865 millions € (1,0 milliard \$) étaient en cours au 30 juin 2018 en vertu de ces facilités (907 millions € (1,1 milliard \$) au 31 décembre 2017). Des créances clients de respectivement 363 millions € (434 millions \$) et 629 millions € (762 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018 (respectivement 473 millions € (515 millions \$) et 721 millions € (779 millions \$) au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2017).

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, nous maintenons d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente d'avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours du semestre clos le 30 juin 2018. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2017 pour une description de ces arrangements, et à la Note 25, Engagements et éventualités, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes qui pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2017, mais ne sont pas forcément les seuls auxquels nous faisons face.

Il n'y a pas eu de changement important dans ces risques et incertitudes au cours du semestre clos le 30 juin 2018, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 25, Engagements et éventualités, de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Changements de méthodes 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 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 désigné 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 est présentée dans les AERG plutôt qu'à l'état du résultat.

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

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

L'IFRS 9 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2018 et n'a donné lieu à aucun ajustement.

Comptabilisation des revenus

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

La majorité des contrats de fabrication et de service à long terme de Transport comptabilisés antérieurement selon la méthode de l'avancement des travaux répondent aux critères de comptabilisation progressive des revenus et continueront donc d'être comptabilisés selon cette méthode. Les principales différences relevées à l'égard de la comptabilisation des contrats à long terme de Transport par la Société portent sur le traitement des options des clients visant des trains supplémentaires et la comptabilisation des contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix.

En vertu de l'IAS 11, les revenus estimatifs à l'achèvement comprenaient les options prévues des clients visant des trains supplémentaires s'il était probable que le client exercerait les options et que le montant peut être évalué de manière fiable. En vertu de l'IFRS 15, les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de trains supplémentaires. Ce changement se traduit par le report de revenus et de marge jusqu'à ce que le client exerce son option.

En vertu de l'IAS 11, les contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix, ont été comptabilisées dans les revenus estimés à l'achèvement lorsque le montant est considéré comme probable et qu'il peut être évalué de manière fiable. L'IFRS 15 introduit une notion de limitation à l'égard de la comptabilisation de la contrepartie variable, selon laquelle les montants peuvent être inclus dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés. Par suite de l'introduction de cette limitation, le prix de transaction tient compte de l'incidence de l'indexation de prix à l'égard de certains indices à une date ultérieure.

Pour les secteurs aéronautiques, les revenus tirés de la vente d'avions continuent d'être comptabilisés lorsque les avions ont été livrés.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. À l'adoption de l'IFRS 15, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients sont établies selon cette même politique qui s'applique à la définition des coûts inévitables pour satisfaire aux conditions du contrat. Conformément à l'une des deux approches considérées comme raisonnables par l'IFRS Interpretations Committee dans sa décision provisoire du 13 juin 2017, la Société définit les coûts inévitables comme les coûts qu'elle ne peut éviter du fait de la conclusion du contrat (ces coûts comprendraient par exemple la répartition des coûts indirects si ceux-ci étaient engagés dans le cadre d'activités nécessaires à l'exécution du contrat). Cette approche a été utilisée pour les contrats à long terme et a été appliquée aux autres contrats des secteurs aéronautiques, ce qui a fait augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires, réduisant ainsi les charges ultérieures relatives à la valeur de réalisation nette des stocks.

La Société comptabilise une composante de financement importante à l'égard des commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement. La plupart des contrats de la Société ne comportent pas de composante de financement importante. Toutefois, une composante de financement a été comptabilisée séparément à l'égard de plusieurs commandes dans le secteur Avions d'affaires lorsque des avances ont été reçues bien avant la livraison prévue. Par conséquent, la charge d'intérêt est comptabilisée sur la durée des avances et le prix de transaction sera augmenté d'un montant correspondant.

En vertu de l'IFRS 15, les revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie tirés des contrats intersectoriels relatifs au programme d'avions *C Series* seront comptabilisés à un moment précis (livraison), contrairement à la méthode actuelle selon laquelle ils sont comptabilisés progressivement (méthode comptable relative aux contrats à long terme). Ce changement a une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et du bénéfice du secteur Aérostructures et Services d'ingénierie et, étant donné qu'il s'agit de transactions intersectorielles, il ne touche pas les résultats consolidés de la Société.

Bien que ces changements ont une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et de la marge et entraînent une réduction des capitaux propres à la transition, il n'en découlera aucun changement touchant les flux de trésorerie. De plus, il n'en découle aucun changement pour la rentabilité sur la durée des contrats.

L'IFRS 15 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2018 et les changements ont été comptabilisés rétroactivement en vertu des règles transitoires de l'IFRS 15. Se reporter à la Note 2, Changements de méthodes comptables, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails sur l'incidence de l'adoption d'IFRS 15.

Modifications futures de politiques comptables

Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. Se reporter à la Note 3, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

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

Impôts sur le résultat

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. L'IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur l'application des dispositions d'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, en matière de comptabilisation et d'évaluation en cas d'incertitude relative aux traitements fiscaux. Se reporter à la Note 3, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

L'IFRIC 23 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019 et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés et elle fera le point sur son évaluation au fur et à mesure de ses progrès.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

En février 2018, l'IASB a publié une modification apportée à l'IAS 19, *Avantages du personnel*, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2019. La modification porte sur la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations des régimes à prestations définies. Elle exige le recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets après une modification, réduction ou liquidation de régime. La Société évalue actuellement l'incidence de cette modification et fera le point sur son évaluation au fur et à mesure de ses progrès.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du semestre clos le 30 juin 2018 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

TAUX DE CHANGE

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

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

	30 juin 2018	31 décembre 2017	Diminution
Euro	1,1583	1,1993	(3) %
Dollar canadien	0,7522	0,7975	(6) %
Livre sterling	1,3085	1,3517	(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 juin 2018	30 juin 2017	Augmentation
Euro	1,1948	1,0981	9 %
Dollar canadien	0,7765	0,7424	5 %
Livre sterling	1,3644	1,2789	7 %

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

	30 juin 2018	30 juin 2017	Augmentation
Euro	1,2116	1,0813	12 %
Dollar canadien	0,7845	0,7490	5 %
Livre sterling	1,3772	1,2583	9 %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2018			2017			2016	
	Deuxième	Premier	retraité ⁽¹⁾ Quatrième	retraité ⁽¹⁾ Troisième	retraité ⁽¹⁾ Deuxième	retraité ⁽¹⁾ Premier	Quatrième	Troisième
Revenus	8 290 \$	4 028 \$	4 611 \$	3 839 \$	4 144 \$	3 605 \$	4 380 \$	3 736 \$
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	68 \$	38 \$	(190) \$	(83) \$	(227) \$	6 \$	(251) \$	(79) \$
RPA (en dollars)								
De base	0,03 \$	0,01 \$	(0,09) \$	(0,04) \$	(0,11) \$	0,00 \$	(0,12) \$	(0,04) \$
Dilué	0,02 \$	0,01 \$	(0,09) \$	(0,04) \$	(0,11) \$	0,00 \$	(0,12) \$	(0,04) \$
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc. ⁽²⁾	78 \$	22 \$	(38) \$	(2) \$	101 \$	28 \$	(147) \$	(2) \$
RPA ajusté (en dollars) ⁽²⁾	0,03 \$	0,01 \$	(0,02) \$	0,00 \$	0,05 \$	0,01 \$	(0,07) \$	0,00 \$

⁽¹⁾ En raison de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Se reporter à la rubrique Nouveautés en comptabilité et en présentation de l'information financière de la section Autres pour des détails sur le retraitement des chiffres de la période comparative.

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 31 juillet 2018

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	3 592 000 000	313 756 749
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	3 592 000 000	2 050 715 096 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	5 811 736
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	6 188 264
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

⁽³⁾ Déduction faite de 52 983 051 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI.

Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR, aux UAD et aux UAI au 30 juin 2018

Bons de souscription émis et en cours	205 851 872 ⁽¹⁾
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	129 531 924
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	109 465 263
Actions classe B à droits de vote limités détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	52 983 051

⁽¹⁾ Le 1^{er} juillet 2018, Bombardier a émis au nom d'Airbus des bons de souscription exerçables d'un total de 100 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier, lesquels sont exerçables pour une période de cinq ans à un prix d'exercice par action égal à 1,74 \$, l'équivalent en dollars américains de 2,29 \$ CAN.

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

Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2018	8 novembre 2018
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2018	14 février 2019
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2019	2 mai 2019
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2019	1 ^{er} août 2019

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

Le 1^{er} août 2018

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

Les avions *Global 5500*, *Global 6500*, *Global 7500* et *Global 8000* sont présentement à la phase de développement et sont susceptibles de changements, notamment en ce qui a trait à la stratégie de gamme, à la marque, à la capacité, aux performances, à la conception et aux systèmes de circuits. Toutes les spécifications et les données sont approximatives, peuvent changer sans préavis et sont assujetties à certaines règles d'exploitation, hypothèses et autres conditions. Le présent document ne constitue ni une offre, ni un engagement, ni une déclaration, ni une garantie d'aucune sorte.

AVENTRA, *Bombardier*, *Challenger*, *Challenger 350*, *Challenger 605*, *Challenger 650*, *Challenger 850*, *CRJ*, *CRJ Series*, *CRJ700*, *CRJ900*, *CRJ1000*, *C Series*, *CS100*, *CS300*, *FLEXITY*, *Global*, *Global 5000*, *Global 5500*, *Global 6000*, *Global 6500*, *Global 7500*, *Global 8000*, *INNOVIA*, *Learjet*, *Learjet 70*, *Learjet 75*, *Learjet 85*, *MOVIA*, *OMNEO*, *OPTIFLO*, *Primove*, *Q400*, *Smart Services*, *TALENT* et *TRAXX* 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 5 arbres matures, 211 kg de déchets, 694 kg d'émissions de CO₂ (équivalent à 4641 kilomètres parcourus) et 17 227 litres d'eau.

An English edition is available upon request to the Investor Relations Department, or on the Corporation's dedicated investor relations website at ir.bombardier.com.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2018

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	59
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	67
1. MODE DE PRÉSENTATION	67
2. MODIFICATIONS DE POLITIQUES COMPTABLES	68
3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	79
4. INFORMATION SECTORIELLE	80
5. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	85
6. AUTRES REVENUS	85
7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	86
8. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	87
9. RÉSULTAT PAR ACTION	88
10. INSTRUMENTS FINANCIERS	89
11. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	90
12. SOLDES DES CONTRATS	90
13. STOCKS	91
14. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	91
15. AUTRES ACTIFS	92
16. PROVISIONS	93
17. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	95
18. AUTRES PASSIFS	95
19. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE	96
20. CAPITAL SOCIAL	97
21. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	98
22. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	99
23. FACILITÉS DE CRÉDIT	99
24. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	100
25. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	105
26. INFORMATION ANNUELLE ADDITIONNELLE	108

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

	Notes	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	2018	2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Revenus		4 262 \$	4 144 \$	8 290 \$	7 749 \$
Coût des ventes	13	3 709	3 642	7 248	6 793
Marge brute		553	502	1 042	956
Charges de vente et d'administration		309	303	595	563
R et D	5	48	62	95	106
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(30)	(55)	(50)	(87)
Autres revenus	6	(45)	(38)	(70)	(29)
Éléments spéciaux	7	80	287	80	310
RAII		191	(57)	392	93
Charges de financement	8	163	198	325	342
Revenus de financement	8	(31)	(12)	(69)	(22)
RAI		59	(243)	136	(227)
Impôts sur le résultat		(11)	—	22	10
Résultat net		70 \$	(243) \$	114 \$	(237) \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		68 \$	(227) \$	106 \$	(221) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		2	(16)	8	(16)
		70 \$	(243) \$	114 \$	(237) \$
RPA (en dollars)	9				
De base		0,03 \$	(0,11) \$	0,04 \$	(0,11) \$
Dilué		0,02 \$	(0,11) \$	0,04 \$	(0,11) \$

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Résultat net	70 \$	(243) \$	114 \$	(237) \$
AERG				
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net				
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie				
Incidence des fluctuations de taux de change	—	(1)	(1)	(5)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	(125)	101	(177)	94
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	(33)	30	(49)	90
Impôts sur le résultat	35	(17)	45	(29)
	(123)	113	(182)	150
Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	(1)	(1)	(5)	1
ECC				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	9	(91)	28	(71)
Éléments jamais reclassés en résultat net				
Avantages de retraite				
Réévaluation des régimes à prestations définies	530	(18)	494	(79)
Impôts sur le résultat	(56)	(23)	(42)	(24)
	474	(41)	452	(103)
Total des AERG	359	(20)	293	(23)
Total du résultat global	429 \$	(263) \$	407 \$	(260) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	531 \$	(320) \$	465 \$	(340) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(102)	57	(58)	80
	429 \$	(263) \$	407 \$	(260) \$

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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 juin 2018	31 décembre 2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 <i>retraité</i> ⁽¹⁾
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	11	2 823 \$	2 988 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 358	1 174	1 220
Actifs sur contrat	12	2 563	2 460	1 631
Stocks	13	3 877	3 429	4 286
Autres actifs financiers	14	192	415	336
Autres actifs	15	404	427	427
Actifs détenus en vue de la vente	19	3 659	4 150	—
Actifs courants		14 876	15 043	11 284
Immobilisations corporelles		1 573	1 696	1 949
Outils des programmes aéronautiques		3 967	3 581	5 174
Goodwill		1 959	2 042	1 855
Impôts sur le résultat différés		618	595	698
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		512	491	332
Autres actifs financiers	14	825	825	915
Autres actifs	15	699	643	588
Actifs non courants		10 153	9 873	11 511
		25 029 \$	24 916 \$	22 795 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		4 052 \$	3 964 \$	3 045 \$
Provisions	16	1 325	1 630	1 542
Passifs sur contrat	12	3 726	3 820	3 840
Autres passifs financiers	17	390	342	608
Autres passifs	18	1 506	1 723	1 634
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	19	2 458	2 686	—
Passifs courants		13 457	14 165	10 669
Provisions	16	698	781	1 561
Passifs sur contrat	12	1 745	1 272	1 673
Dette à long terme		9 129	9 200	8 738
Avantages de retraite		2 186	2 633	2 647
Autres passifs financiers	17	1 068	965	999
Autres passifs	18	575	595	891
Passifs non courants		15 401	15 446	16 509
		28 858	29 611	27 178
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(5 748)	(6 608)	(6 054)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		1 919	1 913	1 671
		(3 829)	(4 695)	(4 383)
		25 029 \$	24 916 \$	22 795 \$
Engagements et éventualités	25			

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 mars 2018	347 \$	2 629 \$	73 \$	(6 423) \$	(2 596) \$	187 \$	— \$	68 \$	(515) \$	(6 230) \$	1 946 \$	(4 284) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	68	—	—	—	—	—	68	2	70
AERG	—	—	—	—	471	—	(1)	(116)	109	463	(104)	359
	—	—	—	68	471	—	(1)	(116)	109	531	(102)	429
Options exercées	—	4	—	—	—	(1)	—	—	—	3	—	3
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1)	(1)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	31	—	—	—	31	—	31
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(76)	—	—	—	—	—	(76)	76	—
Au 30 juin 2018	347 \$	2 633 \$	73 \$	(6 438) \$	(2 125) \$	217 \$	(1) \$	(48) \$	(406) \$	(5 748) \$	1 919 \$	(3 829) \$
Au 31 mars 2017 ⁽¹⁾	347 \$	2 152 \$	73 \$	(5 808) \$	(2 831) \$	137 \$	8 \$	(86) \$	(155) \$	(6 163) \$	1 738 \$	(4 425) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(227)	—	—	—	—	—	(227)	(16)	(243)
AERG	—	—	—	—	(32)	—	(1)	111	(171)	(93)	73	(20)
	—	—	—	(227)	(32)	—	(1)	111	(171)	(320)	57	(263)
Dividendes	—	—	—	(6)	—	—	—	—	—	(6)	—	(6)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	9	—	—	—	9	—	9
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(48)	—	—	—	—	—	(48)	48	—
Au 30 juin 2017⁽¹⁾	347 \$	2 152 \$	73 \$	(6 089) \$	(2 863) \$	146 \$	7 \$	25 \$	(326) \$	(6 528) \$	1 843 \$	(4 685) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les semestres clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers à la juste valeur par le biais des AERG	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2017 ⁽¹⁾	347 \$	2 154 \$	73 \$	(6 414) \$	(2 577) \$	171 \$	4 \$	127 \$	(493) \$	(6 608) \$	1 913 \$	(4 695) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	106	—	—	—	—	—	106	8	114
AERG	—	—	—	—	452	—	(5)	(175)	87	359	(66)	293
	—	—	—	106	452	—	(5)	(175)	87	465	(58)	407
Émission d'actions ⁽²⁾	—	475	—	—	—	—	—	—	—	475	—	475
Options exercées	—	4	—	—	—	(1)	—	—	—	3	—	3
Dividendes	—	—	—	(14)	—	—	—	—	—	(14)	—	(14)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(52)	(52)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	47	—	—	—	47	—	47
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(116)	—	—	—	—	—	(116)	116	—
Au 30 juin 2018	347 \$	2 633 \$	73 \$	(6 438) \$	(2 125) \$	217 \$	(1) \$	(48) \$	(406) \$	(5 748) \$	1 919 \$	(3 829) \$
Au 1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾	347 \$	2 152 \$	73 \$	(5 716) \$	(2 772) \$	128 \$	6 \$	(123) \$	(149) \$	(6 054) \$	1 671 \$	(4 383) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(221)	—	—	—	—	—	(221)	(16)	(237)
AERG	—	—	—	—	(91)	—	1	148	(177)	(119)	96	(23)
	—	—	—	(221)	(91)	—	1	148	(177)	(340)	80	(260)
Dividendes	—	—	—	(12)	—	—	—	—	—	(12)	—	(12)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(48)	(48)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	18	—	—	—	18	—	18
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(140)	—	—	—	—	—	(140)	140	—
Au 30 juin 2017 ⁽¹⁾	347 \$	2 152 \$	73 \$	(6 089) \$	(2 863) \$	146 \$	7 \$	25 \$	(326) \$	(6 528) \$	1 843 \$	(4 685) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Voir la Note 20 – Capital social, pour plus de détails.

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

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

	Notes	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2018	2017 retraité ⁽¹⁾	2018	2017 retraité ⁽¹⁾
Activités opérationnelles					
Résultat net		70 \$	(243) \$	114 \$	(237) \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement		64	78	126	156
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	6, 7	9	43	11	43
Impôts sur le résultat différés		(29)	15	(23)	15
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	6, 7	(560)	(28)	(564)	(30)
Transaction avec Airbus à l'égard de la C Series	7	599	—	599	—
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(30)	(55)	(50)	(87)
Charge à base d'actions	21	31	9	47	18
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		2	1	19	3
Variation nette des soldes hors caisse	22	(236)	(1)	(830)	(379)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(80)	(181)	(551)	(498)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(310)	(443)	(577)	(724)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	7	622	54	639	59
Autres		(1)	(6)	37	22
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		311	(395)	99	(643)
Activités de financement					
Remboursement de dette à long terme		(1)	(8)	(8)	(17)
Variation nette des emprunts à court terme		—	(53)	—	54
Dividendes versés ⁽²⁾		(4)	(4)	(10)	(8)
Émission d'actions classe B	20	—	—	476	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(1)	—	(52)	(48)
Autres		(64)	(38)	(64)	(28)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		(70)	(103)	342	(47)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(40)	9	27	21
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		121	(670)	(83)	(1 167)
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période⁽³⁾	11	2 853	2 887	3 057	3 384
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période⁽³⁾	11	2 974 \$	2 217 \$	2 974 \$	2 217 \$
Information supplémentaire⁽⁴⁾⁽⁵⁾					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		188 \$	161 \$	338 \$	297 \$
Impôts sur le résultat		52 \$	19 \$	71 \$	32 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		8 \$	5 \$	16 \$	11 \$
Impôts sur le résultat		2 \$	11 \$	3 \$	13 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Relatif aux actions privilégiées.

⁽³⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements dans des titres, aux prêts et aux créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, et la tranche d'intérêts liée au règlement d'un swap de taux d'intérêt, le cas échéant.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2018

(Non audités)

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

1. MODE DE PRÉSENTATION

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

Les états financiers consolidés intermédiaires sont présentés en dollars américains et ont été dressés conformément à l'IAS 34, *Information financière intermédiaire*, publiée par l'IASB. Les états financiers consolidés intermédiaires appliquent les mêmes politiques comptables que les états financiers consolidés annuels les plus récents, à l'exception des modifications de politiques comptables décrits à la Note 2 – Modifications de politiques comptables. Les états financiers consolidés intermédiaires doivent être lus avec les états financiers consolidés audités et les notes inclus dans le rapport financier de la Société de l'exercice clos le 31 décembre 2017.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018 a été autorisée par le conseil d'administration le 1^{er} août 2018.

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 juin 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Euro	1,1583	1,1993	1,0541
Dollar canadien	0,7522	0,7975	0,7430
Livre sterling	1,3085	1,3517	1,2312

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		Taux de change moyens pour les semestres clos les	
	30 juin 2018	30 juin 2017	30 juin 2018	30 juin 2017
Euro	1,1948	1,0981	1,2116	1,0813
Dollar canadien	0,7765	0,7424	0,7845	0,7490
Livre sterling	1,3644	1,2789	1,3772	1,2583

2. MODIFICATIONS 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 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 désigné 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 est présentée dans les AERG plutôt qu'à l'état du résultat.

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

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

L'IFRS 9 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2018 et n'a donné lieu à aucun ajustement.

Comptabilisation des revenus

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

La majorité des contrats de fabrication et de service à long terme de Transport comptabilisés antérieurement selon la méthode de l'avancement des travaux répondent aux critères de comptabilisation progressive des revenus et continueront donc d'être comptabilisés selon cette méthode. Les principales différences relevées à l'égard de la comptabilisation des contrats à long terme de Transport par la Société portent sur le traitement des options des clients visant des trains supplémentaires et la comptabilisation des contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix.

En vertu de l'IAS 11, les revenus estimatifs à l'achèvement comprenaient les options prévues des clients visant des trains supplémentaires s'il était probable que le client exercerait les options et que le montant peut être évalué de manière fiable. En vertu de l'IFRS 15, les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de trains supplémentaires. Ce changement se traduit par le report de revenus et de marge jusqu'à ce que le client exerce son option.

En vertu de l'IAS 11, les contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix, ont été comptabilisées dans les revenus estimés à l'achèvement lorsque le montant est considéré comme probable et qu'il peut être évalué de manière fiable. L'IFRS 15 introduit une notion de limitation à l'égard de la comptabilisation de la contrepartie variable, selon laquelle les montants peuvent être inclus dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisé. Par suite de l'introduction de cette limitation, le prix de transaction tient compte de l'incidence de l'indexation de prix à l'égard de certains indices à une date ultérieure.

Pour les secteurs aéronautiques, les revenus tirés de la vente d'avions continuent d'être comptabilisés lorsque les avions ont été livrés.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. À l'adoption de l'IFRS 15, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients sont établies selon cette même politique qui s'applique à la définition des coûts inévitables pour satisfaire aux conditions du contrat. Conformément à l'une des deux approches considérées comme raisonnables par l'IFRS Interpretations Committee dans sa décision provisoire du 13 juin 2017, la Société définit les coûts inévitables comme les coûts qu'elle ne peut éviter du fait de la conclusion du contrat (ces coûts comprendraient par exemple la répartition des coûts indirects si ceux-ci étaient engagés dans le cadre d'activités nécessaires à l'exécution du contrat). Cette approche a été utilisée pour les contrats à long terme et a été appliquée aux autres contrats des secteurs aéronautiques, ce qui a fait augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires, réduisant ainsi les charges ultérieures relatives à la valeur de réalisation nette des stocks.

La Société comptabilise une composante de financement importante à l'égard des commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement. La plupart des contrats de la Société ne comportent pas de composante de financement importante. Toutefois, une composante de financement a été comptabilisée séparément à l'égard de plusieurs commandes dans le secteur Avions d'affaires lorsque des avances ont été reçues bien avant la livraison prévue. Par conséquent, la charge d'intérêt est comptabilisée sur la durée des avances et le prix de transaction sera augmenté d'un montant correspondant.

En vertu de l'IFRS 15, les revenus d'Aérostructures et Services d'ingénierie tirés des contrats intersectoriels relatifs au programme d'avions *C Series* seront comptabilisés à un moment précis (livraison), contrairement à la méthode actuelle selon laquelle ils sont comptabilisés progressivement (méthode comptable relative aux contrats à long terme). Ce changement a une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et du bénéfice du secteur Aérostructures et Services d'ingénierie et, étant donné qu'il s'agit de transactions intersectorielles, il ne touche pas les résultats consolidés de la Société.

Bien que ces changements ont une incidence sur le moment de la comptabilisation des revenus et de la marge et entraînent une réduction des capitaux propres à la transition, il n'en découlera aucun changement touchant les flux de trésorerie. De plus, il n'en découle aucun changement pour la rentabilité sur la durée des contrats.

L'IFRS 15 a été adoptée à compter du 1^{er} janvier 2018 et les changements ont été comptabilisés rétroactivement en vertu des règles transitoires de l'IFRS 15.

Incidence de l'adoption des modifications de l'IFRS 15 sur les politiques comptables

Les tableaux suivants résument les retraitements rétrospectifs des états financiers consolidés de la Société à la suite de l'adoption de l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, y compris l'incidence des reclassements.

Les incidences sur les états du résultat global consolidés et sur la situation des capitaux propres consolidée, déduction faite des impôts sur le résultat, se présentent comme suit :

	Au 1^{er} janvier 2017
Capitaux propres comme présentés antérieurement	(3 489) \$
Options des clients	(635)
Contrepartie variable	(85)
Provisions pour contrats déficitaires	(154)
Composante de financement importante	(25)
ECC, impôts et autres	5
Variation nette des capitaux propres	(894)
Capitaux propres retraités	(4 383) \$
	Trimestre clos le 30 juin 2017
Résultat global comme présenté antérieurement	(273) \$
Résultat net :	
Options des clients	60
Contrepartie variable	2
Provisions pour contrats déficitaires	7
Composante de financement importante	(4)
Impôts et autres	(12)
Variation nette du résultat net	53
AERG	
ECC	(43)
Augmentation nette du résultat global	10
Résultat global retraité	(263) \$
	Semestre clos le 30 juin 2017
Résultat global comme présenté antérieurement	(294) \$
Résultat net :	
Options des clients	66
Contrepartie variable	26
Provisions pour contrats déficitaires	22
Composante de financement importante	(9)
Impôts et autres	(15)
Variation nette du résultat net	90
AERG	
ECC	(56)
Augmentation nette du résultat global	34
Résultat global retraité	(260) \$
	Au 30 juin 2017
Capitaux propres comme présentés antérieurement	(3 825) \$
Options des clients	(569)
Contrepartie variable	(59)
Provisions pour contrats déficitaires	(132)
Composante de financement importante	(34)
ECC, impôts et autres	(66)
Variation nette des capitaux propres	(860)
Capitaux propres retraités	(4 685) \$

	Trimestre clos le 30 septembre 2017
Résultat global comme présenté antérieurement	200 \$
Résultat net :	
Options des clients	15
Contrepartie variable	(4)
Provisions pour contrats déficitaires	9
Composante de financement importante	(6)
Impôts et autres	3
Variation nette du résultat net	17
AERG	
ECC	(23)
Augmentation nette du résultat global	(6)
Résultat global retraité	194 \$
	Période de neuf mois close le 30 septembre 2017
Résultat global comme présenté antérieurement	(94) \$
Résultat net :	
Options des clients	81
Contrepartie variable	22
Provisions pour contrats déficitaires	31
Composante de financement importante	(15)
Impôts et autres	(12)
Variation nette du résultat net	107
AERG	
ECC	(79)
Augmentation nette du résultat global	28
Résultat global retraité	(66) \$
	Au 30 septembre 2017
Capitaux propres comme présentés antérieurement	(3 623) \$
Options des clients	(554)
Contrepartie variable	(63)
Provisions pour contrats déficitaires	(123)
Composante de financement importante	(40)
ECC, impôts et autres	(86)
Variation nette des capitaux propres	(866)
Capitaux propres retraités	(4 489) \$

	Trimestre clos le 31 décembre 2017
Résultat global comme présenté antérieurement	(85) \$
Résultat net :	
Options des clients	(83)
Contrepartie variable	7
Provisions pour contrats déficitaires	(1)
Composante de financement importante	(5)
Impôts et autres	3
Variation nette du résultat net	(79)
AERG	
ECC	(18)
Augmentation nette du résultat global	(97)
Résultat global retraité	(182) \$
	Exercice clos le 31 décembre 2017
Résultat global comme présenté antérieurement	(179) \$
Résultat net :	
Options des clients	(2)
Contrepartie variable	29
Provisions pour contrats déficitaires	30
Composante de financement importante	(20)
Impôts et autres	(9)
Variation nette du résultat net	28
AERG	
ECC	(97)
Diminution nette du résultat global	(69)
Résultat global retraité	(248) \$
	Au 31 décembre 2017
Capitaux propres comme présentés antérieurement	(3 732) \$
Options des clients	(637)
Contrepartie variable	(56)
Provisions pour contrats déficitaires	(124)
Composante de financement importante	(45)
ECC, impôts et autres	(101)
Variation nette des capitaux propres	(963)
Capitaux propres retraités	(4 695) \$

Les incidences sur les états du résultat consolidés se présentent comme suit :

	Trimestre clos le 30 juin 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Revenus	4 092 \$	52 \$	4 144 \$
Coût des ventes	3 656	(14)	3 642
Marge brute	436	66	502
Charges de vente et d'administration R et D	303 62	—	303 62
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(55)	—	(55)
Autres revenus	(38)	—	(38)
Éléments spéciaux	287	—	287
RAI	(123)	66	(57)
Charges de financement	194	4	198
Revenus de financement	(12)	—	(12)
RAI	(305)	62	(243)
Impôts sur le résultat	(9)	9	—
Résultat net	(296) \$	53 \$	(243) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(289) \$	62 \$	(227) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(7)	(9)	(16)
	(296) \$	53 \$	(243) \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,13) \$	0,02 \$	(0,11) \$

	Semestre clos le 30 juin 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Revenus	7 668 \$	81 \$	7 749 \$
Coût des ventes	6 823	(30)	6 793
Marge brute	845	111	956
Charges de vente et d'administration R et D	563 106	—	563 106
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(87)	—	(87)
Autres revenus	(29)	—	(29)
Éléments spéciaux	310	—	310
RAI	(18)	111	93
Charges de financement	333	9	342
Revenus de financement	(22)	—	(22)
RAI	(329)	102	(227)
Impôts sur le résultat	(2)	12	10
Résultat net	(327) \$	90 \$	(237) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(317) \$	96 \$	(221) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(10)	(6)	(16)
	(327) \$	90 \$	(237) \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,15) \$	0,04 \$	(0,11) \$

Trimestre clos le 30 septembre 2017			
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Revenus	3 835 \$	4 \$	3 839 \$
Coût des ventes	3 369	(14)	3 355
Marge brute	466	18	484
Charges de vente et d'administration	300	—	300
R et D	53	—	53
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(52)	—	(52)
Autres revenus	—	—	—
Éléments spéciaux	50	—	50
RAII	115	18	133
Charges de financement	175	6	181
Revenus de financement	(14)	—	(14)
RAI	(46)	12	(34)
Impôts sur le résultat	71	(5)	66
Résultat net	(117) \$	17 \$	(100) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(91) \$	8 \$	(83) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(26)	9	(17)
	(117) \$	17 \$	(100) \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,05) \$	0,01 \$	(0,04) \$

Période de neuf mois close le 30 septembre 2017			
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Revenus	11 503 \$	85 \$	11 588 \$
Coût des ventes	10 192	(44)	10 148
Marge brute	1 311	129	1 440
Charges de vente et d'administration	863	—	863
R et D	159	—	159
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(139)	—	(139)
Autres revenus	(29)	—	(29)
Éléments spéciaux	360	—	360
RAII	97	129	226
Charges de financement	507	15	522
Revenus de financement	(35)	—	(35)
RAI	(375)	114	(261)
Impôts sur le résultat	69	7	76
Résultat net	(444) \$	107 \$	(337) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(408) \$	104 \$	(304) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(36)	3	(33)
	(444) \$	107 \$	(337) \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,19) \$	0,04 \$	(0,15) \$

	Trimestre clos le 31 décembre 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Revenus	4 715 \$	(104) \$	4 611 \$
Coût des ventes	4 084	(28)	4 056
Marge brute	631	(76)	555
Charges de vente et d'administration R et D	331 81	— —	331 81
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(36)	—	(36)
Autres charges	40	—	40
Éléments spéciaux	66	—	66
RAII	149	(76)	73
Charges de financement	273	8	281
Revenus de financement	(23)	—	(23)
RAI	(101)	(84)	(185)
Impôts sur le résultat	8	(5)	3
Résultat net	(109) \$	(79) \$	(188) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(108) \$	(82) \$	(190) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(1)	3	2
	(109) \$	(79) \$	(188) \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,05) \$	(0,04) \$	(0,09) \$

	Exercice clos le 31 décembre 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Revenus	16 218 \$	(19) \$	16 199 \$
Coût des ventes	14 276	(72)	14 204
Marge brute	1 942	53	1 995
Charges de vente et d'administration R et D	1 194 240	— —	1 194 240
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(175)	—	(175)
Autres charges	11	—	11
Éléments spéciaux	426	—	426
RAII	246	53	299
Charges de financement	778	23	801
Revenus de financement	(56)	—	(56)
RAI	(476)	30	(446)
Impôts sur le résultat	77	2	79
Résultat net	(553) \$	28 \$	(525) \$
Attribuable aux			
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(516) \$	22 \$	(494) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(37)	6	(31)
	(553) \$	28 \$	(525) \$
RPA (en dollars)			
De base et dilué	(0,25) \$	0,01 \$	(0,24) \$

En plus des changements touchant le résultat net, les pénalités prévues aux contrats ont été reclassées du coût des ventes aux revenus.

Les incidences sur les résultats opérationnels sectoriels se présentent comme suit :

Trimestre clos le 31 mars 2017						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Revenus	1 952 \$	1 022 \$	525 \$	398 \$	(292) \$	3 605 \$
RAII avant éléments spéciaux	183 \$	82 \$	(56) \$	15 \$	(51) \$	173 \$
RAII	164 \$	79 \$	(57) \$	15 \$	(51) \$	150 \$

Trimestre clos le 30 juin 2017						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Revenus	2 038 \$	1 389 \$	626 \$	443 \$	(352) \$	4 144 \$
RAII avant éléments spéciaux	223 \$	127 \$	(118) \$	26 \$	(28) \$	230 \$
RAII	10 \$	99 \$	(119) \$	26 \$	(73) \$	(57) \$

Trimestre clos le 30 septembre 2017						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Revenus	2 146 \$	1 074 \$	515 \$	349 \$	(245) \$	3 839 \$
RAII avant éléments spéciaux	192 \$	90 \$	(74) \$	27 \$	(52) \$	183 \$
RAII	140 \$	87 \$	(75) \$	33 \$	(52) \$	133 \$

Trimestre clos le 31 décembre 2017						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Revenus	2 415 \$	1 448 \$	651 \$	426 \$	(329) \$	4 611 \$
RAII avant éléments spéciaux	140 \$	120 \$	(133) \$	20 \$	(8) \$	139 \$
RAII	129 \$	129 \$	(138) \$	7 \$	(54) \$	73 \$

Exercice clos le 31 décembre 2017						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Revenus	8 551 \$	4 933 \$	2 317 \$	1 616 \$	(1 218) \$	16 199 \$
RAII avant éléments spéciaux	738 \$	419 \$	(381) \$	88 \$	(139) \$	725 \$
RAII	443 \$	394 \$	(389) \$	81 \$	(230) \$	299 \$

Les incidences sur les états de la situation financière consolidés se présentent comme suit au :

	31 décembre 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Actifs			
Créances clients et autres débiteurs	1 231 \$	(57) \$	1 174 \$
Actifs sur contrat	—	2 460	2 460
Stocks	5 890	(2 461)	3 429
Autres actifs	1 094	(24)	1 070
Impôts sur le résultat différés	603	(8)	595
Autres actifs courants	7 553	—	7 553
Autres actifs non courants	8 635	—	8 635
	25 006 \$	(90) \$	24 916 \$
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs	4 194 \$	(230) \$	3 964 \$
Provisions	1 751	660	2 411
Passifs sur contrat	—	5 092	5 092
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	1 990	(1 990)	—
Avances sur programmes aéronautiques	2 074	(2 074)	—
Autres passifs	3 056	(738)	2 318
Passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente	2 533	153	2 686
Autres passifs courants	342	—	342
Autres passifs non courants	12 798	—	12 798
	28 738	873	29 611
Capitaux propres (déficit)			
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 702)	(906)	(6 608)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	1 970	(57)	1 913
	(3 732)	(963)	(4 695)
	25 006 \$	(90) \$	24 916 \$

	1 ^{er} janvier 2017		
	Présenté antérieurement	Ajustements	Retraité
Actifs			
Créances clients et autres débiteurs	1 291 \$	(71) \$	1 220 \$
Actifs sur contrat	—	1 631	1 631
Stocks	5 844	(1 558)	4 286
Autres actifs	1 041	(26)	1 015
Impôts sur le résultat différés	705	(7)	698
Autres actifs courants	3 720	—	3 720
Autres actifs non courants	10 225	—	10 225
	22 826 \$	(31) \$	22 795 \$
Passifs			
Fournisseurs et autres créditeurs	3 239 \$	(194) \$	3 045 \$
Provisions	2 266	837	3 103
Passifs sur contrat	—	5 513	5 513
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	1 539	(1 539)	—
Avances sur programmes aéronautiques	3 085	(3 085)	—
Autres passifs	3 194	(669)	2 525
Autres passifs courants	608	—	608
Autres passifs non courants	12 384	—	12 384
	26 315	863	27 178
Capitaux propres (déficit)			
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(5 243)	(811)	(6 054)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	1 754	(83)	1 671
	(3 489)	(894)	(4 383)
	22 826 \$	(31) \$	22 795 \$

En plus des changements touchant les capitaux propres, certains reclassements ont été effectués. Les soldes liés aux contrats ont été reclassés des stocks, avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme, avances sur programmes aéronautiques, autres actifs et autres passifs aux actifs et passifs sur contrat. Voir la Note 12 – Soldes des contrats, pour plus de détails.

De plus, étant donné que l'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, les provisions pour contrats déficitaires liées aux contrats à long terme dans Transport ne sont plus portées en diminution des soldes liés aux contrats et ont été reclassées des stocks aux provisions. Dans les états financiers consolidés intermédiaires pour le semestre clos le 30 juin 2018, pour mieux rendre compte de l'usage des provisions selon la méthode du pourcentage d'achèvement des contrats, le reclassement des provisions pour contrats déficitaires au 1^{er} janvier 2017, au 31 mars 2017, au 31 décembre 2017 et au 31 mars 2018 a été réduit de respectivement 674 millions \$, 741 millions \$, 1 082 millions \$ et 1 221 millions \$ par rapport aux montants indiqués dans les états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre clos le 31 mars 2018. Ces reclassements entre les soldes liés aux contrats et les provisions présentées à l'état de la situation financière n'ont eu aucune incidence sur les résultats opérationnels, les capitaux propres ou les flux de trésorerie. Voir la Note 12 – Soldes des contrats et la Note 16 – Provisions, pour plus de détails.

L'adoption de l'IFRS 15 n'a eu aucune incidence sur les flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, aux activités d'investissement et aux activités de financement.

Par suite des ajustements et des reclassements susmentionnés, certaines informations exigées dans les états financiers annuels conformément à l'IFRS 15, qui n'ont pas été incluses dans les états financiers consolidés annuels les plus récents de la Société, ont été incluses dans les présents états financiers consolidés intermédiaires. Voir la Note 26 – Information annuelle additionnelle, pour plus de détails.

3. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

Contrats de location

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

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

Impôts sur le résultat

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

L'IFRIC 23 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019 et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés et elle fera le point sur son évaluation au fur et à mesure de ses progrès.

Avantages de retraite et autres avantages du personnel à long terme

En février 2018, l'IASB a publié une modification apportée à l'IAS 19, *Avantages du personnel*, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2019. La modification porte sur la comptabilisation des modifications, réductions ou liquidations des régimes à prestations définies. Elle exige le recours à des hypothèses actuarielles à jour pour déterminer le coût des services rendus au cours de la période et les intérêts nets après une modification, réduction ou liquidation de régime. La Société évalue actuellement l'incidence de cette modification et fera le point sur son évaluation au fur et à mesure de ses progrès.

4. INFORMATION SECTORIELLE

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

Avions d'affaires

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

Avions commerciaux

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

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

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

Siège social et élimination

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

L'information sectorielle est préparée selon les mêmes politiques comptables que celles qui sont décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2017, à l'exception des modifications de politiques comptables décrits à la Note 2 – Modifications de politiques comptables.

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

Trimestre clos le 30 juin 2018						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 257 \$	1 306 \$	616 \$	81 \$	2 \$	4 262 \$
Revenus intersectoriels	2	1	—	374	(377)	—
Total des revenus	2 259	1 307	616	455	(375)	4 262
RAII avant éléments spéciaux	207	111	(66)	57	(38)	271
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	44	3	602	(8)	(561)	80
RAII	163 \$	108 \$	(668) \$	65 \$	523 \$	191
Charges de financement						163
Revenus de financement						(31)
RAI						59
Impôts sur le résultat						(11)
Résultat net						70 \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	26 \$	17 \$	3 \$	2 \$	— \$	48 \$
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾⁽³⁾	46 \$	232 \$	30 \$	(1) \$	(619) \$	(312) \$
Amortissement	25 \$	31 \$	5 \$	12 \$	(9) \$	64 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	8 \$	— \$	— \$	— \$	1 \$	9 \$

(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.

Trimestre clos le 30 juin 2017 ⁽¹⁾						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 036 \$	1 389 \$	627 \$	90 \$	2 \$	4 144 \$
Revenus intersectoriels	2	—	(1)	353	(354)	—
Total des revenus	2 038	1 389	626	443	(352)	4 144
RAII avant éléments spéciaux	223	127	(118)	26	(28)	230
Éléments spéciaux ⁽²⁾	213	28	1	—	45	287
RAII	10 \$	99 \$	(119) \$	26 \$	(73) \$	(57)
Charges de financement						198
Revenus de financement						(12)
RAI						(243)
Impôts sur le résultat						—
Résultat net						(243) \$
Autres informations						
R et D ⁽³⁾	30 \$	16 \$	10 \$	— \$	6 \$	62 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁴⁾	18 \$	373 \$	(14) \$	3 \$	9 \$	389 \$
Amortissement	27 \$	25 \$	16 \$	9 \$	1 \$	78 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	— \$	— \$	5 \$	— \$	— \$	5 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽²⁾	32 \$	— \$	— \$	— \$	6 \$	38 \$

(1) Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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

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

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

Semestre clos le 30 juin 2018						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	4 611 \$	2 416 \$	1 079 \$	182 \$	2 \$	8 290 \$
Revenus intersectoriels	3	1	—	719	(723)	—
Total des revenus	4 614	2 417	1 079	901	(721)	8 290
RAII avant éléments spéciaux	396	209	(139)	104	(98)	472
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	42	4	602	(7)	(561)	80
RAII	354 \$	205 \$	(741) \$	111 \$	463 \$	392
Charges de financement						325
Revenus de financement						(69)
RAI						136
Impôts sur le résultat						22
Résultat net						114 \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	54 \$	31 \$	7 \$	3 \$	— \$	95 \$
Additions nettes aux (produits nets des) immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾⁽³⁾	71 \$	420 \$	46 \$	9 \$	(608) \$	(62) \$
Amortissement	50 \$	47 \$	6 \$	25 \$	(2) \$	126 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	8 \$	— \$	— \$	— \$	3 \$	11 \$

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

Semestre clos le 30 juin 2017 ⁽¹⁾						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	3 987 \$	2 411 \$	1 151 \$	197 \$	3 \$	7 749 \$
Revenus intersectoriels	3	—	—	644	(647)	—
Total des revenus	3 990	2 411	1 151	841	(644)	7 749
RAII avant éléments spéciaux	406	209	(174)	41	(79)	403
Éléments spéciaux ⁽²⁾	232	31	2	—	45	310
RAII	174 \$	178 \$	(176) \$	41 \$	(124) \$	93
Charges de financement						342
Revenus de financement						(22)
RAI						(227)
Impôts sur le résultat						10
Résultat net						(237) \$
Autres informations						
R et D ⁽³⁾	49 \$	27 \$	19 \$	1 \$	10 \$	106 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽⁴⁾	24 \$	581 \$	61 \$	11 \$	(12) \$	665 \$
Amortissement	51 \$	45 \$	34 \$	25 \$	1 \$	156 \$
Charges de dépréciation des immobilisations incorporelles	— \$	— \$	5 \$	— \$	— \$	5 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽²⁾	32 \$	— \$	— \$	— \$	6 \$	38 \$

⁽¹⁾ Voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

⁽³⁾ Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 5 – Recherche et développement, pour plus de détails.

⁽⁴⁾ D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

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

	30 juin 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Actifs			
Total des actifs	25 029 \$	24 916 \$	22 795 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽²⁾	2 974	3 057	3 384
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽³⁾	87	60	41
Impôts sur le résultat différés	618	595	698
Actifs sectoriels	21 350	21 204	18 672
Passifs			
Total des passifs	28 858	29 611	27 178
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽⁴⁾	138	139	141
Impôts sur le résultat à payer ⁽⁵⁾	187	187	217
Dettes à long terme ⁽⁶⁾	9 140	9 218	8 769
Passifs sectoriels	19 393 \$	20 067 \$	18 051 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	(575) \$	(1 106) \$	(754) \$
Avions d'affaires	2 513 \$	2 178 \$	1 393 \$
Avions commerciaux	(58) \$	311 \$	293 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	485 \$	190 \$	62 \$
Siège social et élimination	(408) \$	(436) \$	(373) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Voir la Note 11 – Trésorerie et équivalents de trésorerie.

⁽³⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽⁴⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

⁽⁵⁾ Inclus dans les autres passifs.

⁽⁶⁾ La partie courante de la dette à long terme est incluse dans les autres passifs financiers.

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 ⁽¹⁾	2018	2017 ⁽¹⁾
Avions d'affaires				
Fabrication et autres ⁽²⁾	1 001 \$	1 137 \$	1 840 \$	1 910 \$
Services ⁽³⁾	306	252	577	501
	1 307	1 389	2 417	2 411
Avions commerciaux⁽⁴⁾	616	626	1 079	1 151
Aérostructures et Services d'ingénierie				
Revenus externes	81	90	182	197
Revenus intersectoriels	374	353	719	644
	455	443	901	841
Transport				
Matériel roulant et systèmes ⁽⁵⁾	1 475	1 384	3 082	2 704
Services ⁽⁶⁾	522	459	1 059	893
Signalisation ⁽⁷⁾	262	195	473	393
	2 259	2 038	4 614	3 990
Siège social et élimination	(375)	(352)	(721)	(644)
	4 262 \$	4 144 \$	8 290 \$	7 749 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Comprend les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.

⁽³⁾ Comprend les revenus tirés des services après-vente, notamment les services de pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.

⁽⁴⁾ Comprend la fabrication, les services et autres.

⁽⁵⁾ Comprend les revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies, des systèmes de transport en commun et systèmes aéroportuaires et des systèmes de grandes lignes.

⁽⁶⁾ Comprend les revenus tirés de la maintenance de parcs, de la gestion du cycle de vie de l'actif, de la réingénierie et révision des composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.

⁽⁷⁾ Comprend les revenus tirés de la signalisation des systèmes de transport en commun, de la signalisation pour les grandes lignes, de la signalisation industrielle et des solutions de service *OPTIFLO* pour la signalisation.

5. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017	2018	2017
Coûts de R et D	249 \$	419 \$	486 \$	662 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(217)	(379)	(420)	(595)
	32	40	66	67
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	16	22	29	39
	48 \$	62 \$	95 \$	106 \$

6. AUTRES REVENUS

Les autres revenus ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017	2018	2017
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽¹⁾	(48) \$	(14) \$	(71) \$	(4) \$
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽²⁾	1	5	3	5
Pertes (gains) sur cessions d'immobilisations incorporelles et corporelles ⁽²⁾	1	(28)	(3)	(30)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽²⁾	1	2	1	3
Autres	—	(3)	—	(3)
	(45) \$	(38) \$	(70) \$	(29) \$

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

⁽²⁾ Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

7. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017	2018	2017
Transaction avec Airbus à l'égard de la <i>C Series</i> ⁽¹⁾	599 \$	— \$	599 \$	— \$
Gain sur cession d'immobilisations corporelles ⁽²⁾	(561)	—	(561)	—
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques ⁽³⁾	17	—	17	—
Charges de restructuration ⁽⁴⁾	15	218	16	241
Achat de rentes de retraite ⁽⁵⁾	10	—	10	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁶⁾	—	(11)	(1)	(11)
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts ⁽⁷⁾	—	45	—	45
Renégociation d'une entente commerciale ⁽⁸⁾	—	35	—	35
Incidences fiscales des éléments spéciaux ⁽¹⁾	(70)	(8)	(70)	(9)
	10 \$	279 \$	10 \$	301 \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAI	80 \$	287 \$	80 \$	310 \$
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux	(70)	(8)	(70)	(9)
	10 \$	279 \$	10 \$	301 \$

⁽¹⁾ L'acquisition par Airbus de 50,01 % de SCACS, l'entité qui fabrique et commercialise les avions *C Series*, a entraîné une charge comptable avant impôts de 599 millions \$ (535 millions \$ après impôts) qui a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 en réduction du solde des actifs de SCACS détenus en vue de la vente. Cette charge tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 269 millions \$ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1^{er} juillet 2018, ii) un dérivé en position passif de 310 millions \$ associé à la prévision de rendement hors marché d'unités qui seront émises par SCACS au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement, et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCACS. De plus, la transaction a entraîné des recouvrements d'impôt totalisant 64 millions \$. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus d'informations sur la transaction.

⁽²⁾ Lié à la vente de la propriété Downsview à l'Office d'investissement des régimes de pensions du secteur public (Investissements PSP) au cours du trimestre clos le 30 juin 2018.

⁽³⁾ Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 17 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 relativement à la vente prévue d'entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation de Transport.

⁽⁴⁾ Représentent des indemnités de départ de respectivement 11 millions \$ et 12 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 4 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 8 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant. Représentaient des indemnités de départ de respectivement 188 millions \$ et 211 millions \$, contrebalancées en partie par des gains de compression de 2 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 32 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017, le tout en lien avec les mesures de restructuration annoncées auparavant.

⁽⁵⁾ Représente la perte hors trésorerie sur le règlement des régimes de retraite à prestations définies découlant de l'achat des engagements de rentes par des compagnies d'assurance. Dans le cadre de ses stratégies d'atténuation dynamique des risques en cours, la Société a un projet de rachat des engagements de rentes à verser aux retraités ou aux retraités différés pour certains régimes dans la mesure où ils sont entièrement capitalisés sur une base de rachat des engagements, sous réserve de certaines conditions, notamment les lois sur les régimes de retraite pertinentes.

⁽⁶⁾ Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 1 million \$ pour le semestre clos le 30 juin 2018 (11 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017). La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des éléments spéciaux en 2014 et en 2015.

⁽⁷⁾ À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes au deuxième trimestre de 2017, la Société a comptabilisé une dépréciation des stocks de 22 millions \$, des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 6 millions \$ et une provision pour contrats de 17 millions \$. *Primove* offre des solutions de mobilité électrique pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route.

⁽⁸⁾ Une provision a été constituée au deuxième trimestre de 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.

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 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 ⁽¹⁾	2018	2017 ⁽¹⁾
Charges de financement				
Désactualisation d'autres passifs financiers	20 \$	15 \$	38 \$	28 \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	15	19	34	38
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽²⁾	—	41	—	28
Désactualisation des provisions	7	5	13	10
Désactualisation des avances ⁽³⁾	6	4	12	9
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	4	4	8	8
Variation des taux d'actualisation des provisions	—	—	—	3
Autres	24	19	42	32
	76	107	147	156
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	87	91	178	186
	163 \$	198 \$	325 \$	342 \$
Revenus de financement				
Gain net sur certains instruments financiers ⁽²⁾	(2) \$	— \$	(18) \$	— \$
Variations des taux d'actualisation des provisions	(8)	(2)	(18)	—
Autres	(12)	(3)	(14)	(5)
	(22)	(5)	(50)	(5)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(6)	(3)	(11)	(6)
Revenu tiré des placements dans des titres	(3)	(2)	(6)	(7)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	—	(2)	(2)	(4)
	(9)	(7)	(19)	(17)
	(31) \$	(12) \$	(69) \$	(22) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

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

⁽³⁾ Représente les ajustements des prix de transaction pour certaines commandes comportant une composante de financement importante en raison d'une différence marquée entre le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 63 millions \$ et 122 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018, selon un taux moyen de capitalisation de 6,61 % (respectivement 44 millions \$ et 82 millions \$, selon un taux moyen de 6,20 % et 6,08 % pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017). 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 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018	2017 ⁽¹⁾	2018	2017 ⁽¹⁾
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)				
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	68 \$	(227) \$	106 \$	(221) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(6)	(14)	(12)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	61 \$	(233) \$	92 \$	(233) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 328 262	2 194 862	2 271 095	2 194 854
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI, des bons de souscription et de l'option de conversion	224 630	—	204 330	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 552 892	2 194 862	2 475 425	2 194 854
RPA (en dollars)				
De base	0,03 \$	(0,11) \$	0,04 \$	(0,11) \$
Dilué	0,02 \$	(0,11) \$	0,04 \$	(0,11) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

L'incidence de l'exercice des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription a été incluse dans le calcul du RPA dilué dans le tableau ci-dessus, à l'exception de respectivement 12 258 234 et 20 795 364 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018 (respectivement 352 112 125 et 352 692 200 pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse, dont l'exercice aurait eu un effet antidilutif, car le droit de la Caisse à un rendement minimum était supérieur à sa quote-part du résultat net de BT Holdco après conversion, en supposant que la Caisse détiendra la participation maximale à la conversion si Transport n'atteint pas ses cibles de performance.

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		Juste valeur par le biais des AERG	Coût amorti	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	Juste valeur par le biais du résultat net	Désignés					
30 juin 2018							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	— \$	— \$	— \$	2 823 \$	— \$	2 823 \$	2 823 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 358	—	1 358	1 358
Autres actifs financiers	342	—	307	280	88	1 017	1 035
	342 \$	— \$	307 \$	4 461 \$	88 \$	5 198 \$	5 216 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	4 052 \$	— \$	4 052 \$	4 052 \$
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	s. o.	9 140	—	9 140	9 464
Autres passifs financiers	413	65	s. o.	747	222	1 447	1 535
	413 \$	65 \$	s. o.	13 939 \$	222 \$	14 639 \$	15 051 \$
31 décembre 2017							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 988 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 988 \$	2 988 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 174	—	1 174	1 174
Autres actifs financiers	79	216	361	331	253	1 240	1 278
	3 067 \$	216 \$	361 \$	1 505 \$	253 \$	5 402 \$	5 440 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 958 \$	— \$	3 964 \$	3 964 \$
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	s. o.	9 218	—	9 218	9 354
Autres passifs financiers	354	74	s. o.	677	184	1 289	1 329
	354 \$	80 \$	s. o.	13 853 \$	184 \$	14 471 \$	14 647 \$
1^{er} janvier 2017							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 384 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 220	—	1 220	1 220
Autres actifs financiers	144	227	374	310	196	1 251	1 272
	3 528 \$	227 \$	374 \$	1 530 \$	196 \$	5 855 \$	5 876 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 039 \$	— \$	3 045 \$	3 045 \$
Dette à long terme ⁽¹⁾	—	—	s. o.	8 769	—	8 769	8 624
Autres passifs financiers	259	141	s. o.	808	368	1 576	1 616
	259 \$	147 \$	s. o.	12 616 \$	368 \$	13 390 \$	13 285 \$

⁽¹⁾ Comprend la tranche courante de la dette à long terme.

s. o. : sans objet

11. TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

La trésorerie et les équivalents de trésorerie étaient comme suit aux :

	30 juin 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Trésorerie et équivalents de trésorerie ⁽¹⁾	2 974 \$	3 057 \$	3 384 \$
Reclassés comme actifs détenus en vue de la vente	151	69	—
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 823 \$	2 988 \$	3 384 \$

⁽¹⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent la trésorerie reclassée à titre d'actif détenu en vue de la vente. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

12. SOLDES DES CONTRATS

Les actifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 juin 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	8 434 \$	8 306 \$	6 796 \$
Moins : avances et facturations progressives	(6 380)	(6 171)	(5 362)
	2 054	2 135	1 434
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	554	367	270
Moins : avances et facturations progressives	(45)	(42)	(73)
	509	325	197
	2 563 \$	2 460 \$	1 631 \$

Les passifs sur contrat étaient comme suit aux :

	30 juin 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Avances sur programmes aéronautiques	2 455 \$	2 120 \$	3 110 \$
Avances et facturations progressives en excédent des coûts engagés des contrats à long terme et des marges comptabilisées	2 207	1 981	1 497
Autres revenus différés	809	991	906
	5 471 \$	5 092 \$	5 513 \$
Dont la tranche courante	3 726 \$	3 820 \$	3 840 \$
Dont la tranche non courante	1 745	1 272	1 673
	5 471 \$	5 092 \$	5 513 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 – Modifications de politiques comptables, 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 contrats à long terme dans des actifs sur contrat (contrats de production) et s'élevaient à 607 millions € (703 millions \$) au 30 juin 2018 (434 millions € (520 millions \$) au 31 décembre 2017 et 471 millions € (496 millions \$) au 1^{er} janvier 2017). 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.

13. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 juin 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Programmes aéronautiques	2 987 \$	2 472 \$	3 187 \$
Produits finis ⁽²⁾	759	749	904
Autres	131	208	195
	3 877 \$	3 429 \$	4 286 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Les produits finis comprennent 3 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 2 avions d'occasion, totalisant 57 millions \$ au 30 juin 2018 (3 avions neufs et 5 avions d'occasion, totalisant 93 millions \$ au 31 décembre 2017 et 1 avion neuf et 12 avions d'occasion, totalisant 67 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 1523 millions \$ et 2802 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018 (respectivement 1695 millions \$ et 2940 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017). Ces montants comprennent une moins-value de respectivement 73 millions \$ et 160 millions \$ et une reprise de moins-value de respectivement 9 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2018 (une moins-value de respectivement 120 millions \$ et 199 millions \$ et une reprise de moins-value de respectivement 6 millions \$ et 14 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017).

14. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Placements dans des titres ⁽¹⁾⁽²⁾	307 \$	361 \$	380 \$
Créances sur contrats à long terme	242	253	231
Placements dans des structures de financement ⁽²⁾	217	219	211
Instruments financiers dérivés	190	332	340
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽²⁾	25	49	64
Encaisse affectée	23	12	10
Autres	13	14	15
	1 017 \$	1 240 \$	1 251 \$
Dont la tranche courante	192 \$	415 \$	336 \$
Dont la tranche non courante	825	825	915
	1 017 \$	1 240 \$	1 251 \$

⁽¹⁾ Comprennent 16 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 juin 2018 (51 millions \$ au 31 décembre 2017 et 78 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

⁽²⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions comptabilisés au coût amorti au 30 juin 2018. Comptabilisés à la juste valeur, sauf 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, le montant de néant de placements dans des titres et 50 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 31 décembre 2017 (respectivement 2 millions \$, 6 millions \$ et 46 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

15. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Avantages de retraite	312 \$	290 \$	124 \$
Taxe de vente et autres taxes	220	262	238
Concessions de vente payées d'avance	148	174	274
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	148	120	112
Charges payées d'avance	126	107	145
Impôts sur le résultat à recevoir	87	60	41
Charges de financement différées	47	40	51
Autres	15	17	30
	1 103 \$	1 070 \$	1 015 \$
Dont la tranche courante	404 \$	427 \$	427 \$
Dont la tranche non courante	699	643	588
	1 103 \$	1 070 \$	1 015 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

16. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les trimestres et les semestre clos les 30 juin :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2017 ⁽²⁾⁽³⁾	672 \$	554 \$	277 \$	1 420 \$	196 \$	3 119 \$
Additions	32	—	3 ⁽⁴⁾	22	5	62
Utilisation	(50)	(58)	(29)	(193)	(2)	(332)
Reprises	(10)	(2)	(2)	(58)	—	(72)
Charge de désactualisation	—	3	—	3	—	6
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(4)	—	(6)	—	(10)
Incidence des fluctuations de taux de change	9	—	5	16	2	32
Solde au 31 mars 2018 ⁽²⁾⁽³⁾	653 \$	493 \$	254 \$	1 204 \$	201 \$	2 805 \$
Additions	37	—	23 ⁽⁴⁾	79	7	146
Utilisation	(54)	(11)	(14)	(116)	(2)	(197)
Reprises	(10)	(3)	(16) ⁽⁴⁾	(59)	(1)	(89)
Charge de désactualisation	1	3	—	3	—	7
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(3)	—	(5)	—	(8)
Reclassées en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽⁵⁾	(15)	—	—	(555)	—	(570)
Incidence des fluctuations de taux de change	(27)	—	(15)	(25)	(4)	(71)
Solde au 30 juin 2018	585 \$	479 \$	232 \$	526 \$	201 \$	2 023 \$
Dont la tranche courante	494 \$	46 \$	91 \$	518 \$	176 \$	1 325 \$
Dont la tranche non courante	91	433	141	8	25	698
	585 \$	479 \$	232 \$	526 \$	201 \$	2 023 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

⁽²⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽³⁾ Les soldes d'ouverture ne tiennent pas compte du reclassement des actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

⁽⁴⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

⁽⁵⁾ Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2017 ⁽²⁾	670 \$	562 \$	111 \$	1 594 \$	166 \$	3 103 \$
Additions	53	2	24 ⁽³⁾	79	3	161
Utilisation	(44)	(11)	(42)	(191)	(28)	(316)
Reprises	(14)	—	(2)	(10)	(1)	(27)
Charge de désactualisation	—	2	—	2	1	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	—	—	5	—	5
Incidence des fluctuations de taux de change	9	—	3	9	1	22
Solde au 31 mars 2017 ⁽²⁾	674 \$	555 \$	94 \$	1 488 \$	142 \$	2 953 \$
Additions	50	—	188 ⁽³⁾	97 ⁽⁴⁾	43	378
Utilisation	(33)	(6)	(25)	(118)	(1)	(183)
Reprises	(22)	(3)	—	(16) ⁽⁵⁾	(2)	(43)
Charge de désactualisation	1	2	—	2	—	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(2)	—	—	—	(2)
Incidence des fluctuations de taux de change	21	—	14	33	2	70
Solde au 30 juin 2017 ⁽²⁾	691 \$	546 \$	271 \$	1 486 \$	184 \$	3 178 \$
Dont la tranche courante	536 \$	68 \$	192 \$	748 \$	85 \$	1 629 \$
Dont la tranche non courante	155	478	79	738	99	1 549
	691 \$	546 \$	271 \$	1 486 \$	184 \$	3 178 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

⁽²⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽³⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les additions liées aux charges de restructuration.

⁽⁴⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la renégociation d'une entente commerciale et sur l'addition liée à la charge de dépréciation de *Primove* et aux autres coûts.

⁽⁵⁾ Voir la Note 7 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion *Learjet 85*.

17. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Instruments financiers dérivés	635 \$	538 \$	627 \$
Avances gouvernementales remboursables	561	550	395
Incitatifs à la location	65	74	141
Tranche courante de la dette à long terme	11	18	31
Coûts non récurrents des fournisseurs	7	13	351
Obligations au titre des transactions de cession-bail	—	—	25
Autres	179	114	37
	1 458 \$	1 307 \$	1 607 \$
Dont la tranche courante	390 \$	342 \$	608 \$
Dont la tranche non courante	1 068	965	999
	1 458 \$	1 307 \$	1 607 \$

18. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾	1 ^{er} janvier 2017 ⁽¹⁾
Avantages du personnel	625 \$	690 \$	652 \$
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	545	640	579
Contributions des fournisseurs aux programmes aéronautiques	386	388	650
Impôts sur le résultat à payer	187	187	217
Autres taxes payées	157	234	163
Autres	181	179	264
	2 081 \$	2 318 \$	2 525 \$
Dont la tranche courante	1 506 \$	1 723 \$	1 634 \$
Dont la tranche non courante	575	595	891
	2 081 \$	2 318 \$	2 525 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

19. ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Le 8 juin 2018, la Société a annoncé la clôture et le transfert de contrôle de SCACS, l'entité qui fabrique et commercialise les avions *C Series*, à Airbus SE à compter du 1^{er} juillet 2018 et a confirmé que toutes les approbations des organismes de réglementation avaient été obtenues. La transaction aux termes de laquelle Airbus acquerrait une participation majoritaire dans SCACS et fournirait son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à SCACS a été annoncée initialement en octobre 2017. La clôture de la transaction annoncée précédemment est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018. Airbus SAS (« Airbus »), filiale entièrement détenue par Airbus SE, détient une participation de 50,01 % dans SCACS. Bombardier et Investissement Québec (IQ) détiennent désormais des participations de respectivement 33,55 % et 16,44 %.

Étant donné que la Société ne contrôlera plus SCACS, la transaction sera comptabilisée comme une cession de SCACS le 1^{er} juillet 2018 en échange d'une participation dans le partenariat à comptabiliser selon la méthode de la mise en équivalence et à présenter dans le secteur Avions commerciaux. La transaction a entraîné une charge comptable avant impôts de 599 millions \$ (535 millions \$ après impôts) qui a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 juin 2018 en réduction du solde des actifs de SCACS détenus en vue de la vente, laquelle a été incluse dans les éléments spéciaux, voir la Note 7 – Éléments spéciaux. Cette charge tient compte de tous les éléments de la transaction, y compris : i) la juste valeur de 269 millions \$ des bons de souscription émis par Bombardier au bénéfice d'Airbus en date du 1^{er} juillet 2018, ii) un dérivé en position passif de 310 millions \$ associé à la prévision de rendement hors marché des unités qui seront émises par SCACS au bénéfice de Bombardier aux termes des engagements de financement, et iii) d'autres obligations de Bombardier envers SCACS. De plus, la transaction a entraîné des recouvrements d'impôt totalisant 64 millions \$.

Le siège social, la chaîne d'assemblage principale et les fonctions associées de SCACS resteront à Mirabel, au Québec tout en bénéficiant du réseau international d'Airbus. La présence industrielle mondiale d'Airbus s'étendra au Canada avec la chaîne d'assemblage finale de la gamme *C Series*, ainsi qu'aux É.-U. avec une chaîne de production supplémentaire dans son site d'assemblage, dans l'Alabama.

Structure de l'actionariat et points clés de l'accord

Le programme d'avions *C Series* est exploité par SCACS, dont le capital est détenu par Bombardier et IQ à hauteur de respectivement 67,11 % et 32,89 % au 30 juin 2018. Airbus a acquis une participation de 50,01 % dans SCACS en date du 1^{er} juillet 2018. Airbus est désormais également chargée de fournir i) les efforts de vente et de marketing du programme d'avions *C Series*, ii) la gestion des achats, qui implique la conduite de négociations visant à améliorer les accords en place avec les fournisseurs directs de SCACS, et iii) le support client pour le programme d'avions *C Series*. Il n'y a pas eu d'apport en numéraire de la part des partenaires à la clôture, et SCACS n'a pas assumé de dette financière. Comme il a été annoncé précédemment, Bombardier maintient son plan de financement actuel de SCACS. En raison de la clôture anticipée de la transaction, les modalités de ce plan ont été mises à jour conformément à l'échéancier suivant : Bombardier assurera le financement des besoins en trésorerie de SCACS, le cas échéant, au cours du deuxième semestre de 2018 jusqu'à concurrence de 225 millions \$; jusqu'à concurrence de 350 millions \$ en 2019, et jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions \$ sur les deux années suivantes, le tout en contrepartie des parts sans droit de vote de SCACS, avec un dividende annuel cumulatif de 2 %. Tout besoin en trésorerie supplémentaire pendant ces périodes sera couvert à égalité par la Société, Airbus et IQ, cette dernière pouvant toutefois le faire à sa discrétion.

Airbus bénéficie de droits d'achat à la juste valeur de marché sur la totalité de la participation de Bombardier dans SCACS, y compris ses parts sans droit de vote (qui auront chacune la même juste valeur de marché que chaque part de participation détenue par Bombardier) exerçables au plus tôt 7,5 ans après la clôture de la transaction, sauf en certaines circonstances, notamment si un changement défavorable intervenait dans la structure de contrôle de Bombardier, auquel cas ce droit pourrait être exercé par anticipation. Bombardier bénéficie d'un droit de vente correspondant lui permettant d'imposer à Airbus d'acquies sa participation à la juste valeur de marché à l'issue de cette période de 7,5 ans. Airbus bénéficie également d'un droit d'achat exerçable à tout moment avant l'expiration de cette période de 7,5 ans sur les parts sans droit de vote de SCACS détenues par Bombardier, pour un montant égal au montant investi augmenté du rendement préférentiel annuel cumulatif de 2 %. La participation d'IQ est rachetable par SCACS à la juste valeur de marché, sous certaines conditions, à partir du 30 juin 2023. IQ

bénéficie également de droits de sortie conjointe en cas de cession par Bombardier de sa participation dans le partenariat.

Le conseil d'administration de SCACS comprend sept administrateurs, dont quatre ont été proposés par Airbus, deux par Bombardier et un par IQ. Airbus a eu la possibilité de désigner le président du conseil d'administration de SCACS.

De plus, comme il a été annoncé précédemment, Bombardier, à la clôture, a émis au nom d'Airbus des bons de souscription exerçables d'un total de 100 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier, lesquels sont exerçables pour une période de cinq ans à un prix d'exercice par action égal à 1,74 \$, l'équivalent en dollars américains de 2,29 \$ CAN. Les bons de souscription sont assortis des dispositions habituelles du marché en matière d'ajustement, notamment celles qui s'appliquent en cas de changements touchant l'entreprise, de division du nominal, de dividendes non payés en numéraire, de distributions de droits, d'options ou de bons de souscription à la totalité ou à la quasi-totalité des actionnaires ou de regroupements.

Actifs détenus en vue de la vente

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

	30 juin 2018	31 décembre 2017 ⁽¹⁾
Trésorerie et équivalents de trésorerie	151 \$	69 \$
Autres actifs courants ⁽²⁾	991	1 043
Actifs non courants ⁽³⁾	2 517	3 038
Total des actifs	3 659 \$	4 150 \$
Passifs courants ⁽⁴⁾	957 \$	971 \$
Passifs non courants ⁽⁵⁾	1 501	1 715
Total des passifs	2 458 \$	2 686 \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

⁽²⁾ Comprennent principalement les stocks.

⁽³⁾ Comprennent principalement l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽⁴⁾ Comprennent principalement les autres passifs financiers, les fournisseurs et autres créiteurs et les passifs sur contrat.

⁽⁵⁾ Comprennent principalement les provisions, les passifs sur contrat et les autres passifs financiers.

Ces actifs et passifs sont présentés dans le secteur isolable des avions commerciaux.

20. CAPITAL SOCIAL

À la suite d'un accord conclu le 23 mars 2018 avec un syndicat de preneurs fermes, la Société a émis 168 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) au prix d'achat de 3,80 \$ CAN, pour un produit brut global de 638 millions \$ CAN (environ 500 millions \$).

Le produit net de 475 millions \$ doit enrichir notre fonds de roulement et satisfaire aux besoins généraux de la Société.

21. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS

Régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI

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

	Trimestres clos les 30 juin					
	2018			2017		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	66 325 351	1 154 381	20 596 123	39 121 351	2 677 843	21 709 319
Attribuées	21 995 038	—	—	1 545 263	—	—
Exercées	—	—	—	—	—	—
Annulées	(508 708)	—	(96 922)	(602 984)	—	(353 138)
Solde à la fin de la période	87 811 681	1 154 381 ⁽¹⁾	20 499 201	40 063 630	2 677 843 ⁽¹⁾	21 356 181

	Semestres clos les 30 juin					
	2018			2017		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	67 131 352	1 154 381	20 798 101	39 324 712	2 677 843	22 058 924
Attribuées	22 163 609	—	—	2 182 285	—	—
Exercées	—	—	—	—	—	—
Annulées	(1 483 280)	—	(298 900)	(1 443 367)	—	(702 743)
Solde à la fin de la période	87 811 681	1 154 381 ⁽¹⁾	20 499 201	40 063 630	2 677 843 ⁽¹⁾	21 356 181

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 154 381 UAD étaient acquis au 30 juin 2018 (1 260 639 au 30 juin 2017).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à respectivement 25 millions \$ et 36 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018 (respectivement 5 millions \$ et 11 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2017).

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 juin		Semestre clos les 30 juin	
	2018	2017	2018	2017
	Solde au début de la période	116 156 992	97 258 265	116 307 725
Attribuées	15 421 524	571 158	15 421 524	1 927 765
Exercées	(877 836)	—	(941 133)	—
Annulées	—	(1 465 802)	—	(2 472 600)
Échues	(1 168 756)	(2 548 000)	(1 256 192)	(2 678 730)
Solde à la fin de la période	129 531 924	93 815 621	129 531 924	93 815 621

Une charge de rémunération de respectivement 6 millions \$ et 11 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 4 millions \$ et 7 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2017).

22. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2018 ⁽¹⁾	2017 ⁽²⁾	2018 ⁽¹⁾	2017 ⁽²⁾
Créances clients et autres débiteurs	(91) \$	(124) \$	(203) \$	(33) \$
Stocks	(63)	113	(419)	(155)
Actifs sur contrat	22	(343)	(172)	(590)
Passifs sur contrat	544	(43)	499	(182)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(4)	(22)	45	34
Autres actifs	(92)	21	2	25
Fournisseurs et autres créditeurs	(262)	328	105	611
Provisions	(161)	128	(501)	(46)
Passif lié aux avantages de retraite	17	(19)	39	(6)
Autres passifs	(146)	(40)	(225)	(37)
	(236) \$	(1) \$	(830) \$	(379) \$

⁽¹⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la variation nette des soldes hors caisse comprend tous les actifs et passifs de SCACS reclassés comme actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

⁽²⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables.

23. FACILITÉS DE CRÉDIT

En mars 2018, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3560 millions € (4124 millions \$) et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 640 millions € (741 millions \$) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, à l'exclusion de Transport, ont aussi été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2021 et juin 2021.

Depuis mars 2018, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$ et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, à l'exclusion de Transport, oscille actuellement entre 600 millions \$ et 850 millions \$ à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport). De plus, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit et des facilités de crédit renouvelable de Transport a maintenant augmenté, passant de 600 millions € (695 millions \$) à 750 millions € (869 millions \$) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données financières distinctes du secteur Transport.

En mai 2018, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit renouvelable non garantie de 640 millions € (741 millions \$) de Transport a augmenté, passant à 722 millions € (836 millions \$). En juin 2018, la facilité de lettres de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, a été ajustée à 397 millions \$.

En juin 2018, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 3560 millions € (4124 millions \$) de Transport a augmenté, passant à 3725 millions € (4315 millions \$) et la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, a été réduite à 361 millions \$.

24. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

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

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

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

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

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

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

Instruments financiers dont la valeur comptable se rapproche de leur juste valeur – La juste valeur des créances clients et autres débiteurs, de certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, de 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.

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

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

Hiérarchie des justes valeurs

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 30 juin 2018 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	23 \$	— \$	— \$	23 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	190	—	190	—
Placements dans des titres	307	48	259	—
Placements dans des structures de financement	217	—	—	217
	737 \$	48 \$	449 \$	240 \$
Passifs financiers				
Incitatifs à la location	(65) \$	— \$	— \$	(65) \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(635)	—	(317)	(318)
	(700) \$	— \$	(317) \$	(383) \$

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

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

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créiteurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2017	47 \$	219 \$ ⁽¹⁾	(6) \$	(122) \$	(304) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽²⁾	(2)	2	—	(1)	—
Règlements	(20)	(3)	6	7	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(7)
Solde au 31 mars 2018	25 \$	218 \$	— \$	(116) \$	(311) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽²⁾	(1)	4	—	(1)	(24)
Règlements	(1)	(5)	—	15	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	17
Solde au 30 juin 2018	23 \$	217 \$	— \$	(102) \$	(318) \$
Reclassés en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽³⁾	—	—	—	37	—
Solde au 30 juin 2018	23 \$	217 \$	— \$	(65) \$	(318) \$

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créiteurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	62 \$	165 \$	(6) \$	(141) \$	(170) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽²⁾	2	1	—	(1)	(2)
Règlements	(4)	(1)	—	9	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(3)
Solde au 31 mars 2017	60 \$	165 \$	(6) \$	(133) \$	(175) \$
Pertes nettes et intérêts inclus dans le résultat net ⁽²⁾	—	—	—	(2)	(46)
Émissions	—	—	(3)	—	—
Règlements	(13)	(1)	—	5	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(10)
Solde au 30 juin 2017	47 \$	164 \$	(9) \$	(130) \$	(231) \$

⁽¹⁾ Retraité, voir la Note 2 pour l'incidence des modifications de politiques comptables. Par suite de l'adoption de l'IFRS 9, un placement dans des structures de financement a été reclassé comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net.

⁽²⁾ Dont un montant de néant qui représente les gains réalisés au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2018, comptabilisé dans les revenus de financement (des montants de respectivement néant et de 1 million \$ qui représentaient les gains réalisés au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2017, comptabilisé dans les revenus de financement).

⁽³⁾ Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

Hypothèses importantes développées en interne pour la hiérarchie du Niveau 3

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 30 juin 2018 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre B- et CCC+ (B-)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et B- (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	10,03 %	Entre 1,81 % et 8,44 % (6,70 %)	s. o.

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

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

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

Ces hypothèses, qui ne sont pas dérivées d'un marché observable, sont établies par la direction à l'aide d'estimations et de jugements qui peuvent avoir un effet important sur les revenus, les charges, les actifs et les passifs. Le remplacement d'une ou de plusieurs de ces hypothèses par d'autres hypothèses raisonnables, et dont l'incidence sur la juste valeur serait importante, modifierait leur juste valeur comme suit au 30 juin 2018 :

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour le :			Modification d'hypothèses		
	Trimestre clos le 30 juin 2018	Semestre clos le 30 juin 2018		Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Gain (perte)						
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	(2) \$	(5) \$		(1) \$	(1) \$	(1) \$
Placements dans des structures de financement	(1) \$	(3) \$		(5) \$	(11) \$	(8) \$
Incitatifs à la location	(1) \$	(1) \$		s. o.	1 \$	s. o.

s. o. : sans objet

Option de conversion

Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour le semestre clos le 30 juin 2018 de 20 millions \$.

Une augmentation de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une augmentation de la juste valeur avec une perte correspondante comptabilisée dans le RAI pour le semestre clos le 30 juin 2018 de 24 millions \$.

25. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 juin 2018	31 décembre 2017	1 ^{er} janvier 2017
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	788 \$	1 060 \$	1 300 \$
Crédit	1 089	1 221	1 233
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(491)	(540)	(557)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	1 386 \$	1 741 \$	1 976 \$
Engagements de reprise	1 248 \$	1 437 \$	1 721 \$
Obligations de rachat conditionnelles	129 \$	143 \$	207 \$
Autres			
Crédit	48 \$	52 \$	48 \$

⁽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 479 millions \$ au 30 juin 2018 (554 millions \$ au 31 décembre 2017 et 562 millions \$ au 1^{er} janvier 2017) 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 102 millions \$ au 30 juin 2018 (122 millions \$ au 31 décembre 2017 et 141 millions \$ au 1^{er} janvier 2017).

Dans le cas où SCACS ne disposerait pas de liquidités suffisantes, la Société s'est engagée à investir des capitaux supplémentaires dans SCACS, dont un montant de 1,1 milliard \$ avait été investi au 30 juin 2018. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente pour plus de détails sur les engagements futurs de financement de la Société.

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 juin 2018, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Transport

Depuis le quatrième trimestre de 2016, les autorités policières suédoises mènent une enquête reposant sur des allégations à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement de signalisation à Azerbaijan Railways ADY. La filiale de la Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de l'avocat-conseil. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre un employé qui était alors à l'emploi de la filiale, celui-ci étant également passible d'accusations de trafic d'influence. Le procès visant ces accusations s'est tenu du 29 août au 20 septembre 2017. Aucune accusation n'a été portée contre la filiale de la Société. L'employé qui était alors à l'emploi a été acquitté de toutes les accusations qui pesaient sur lui dans une décision rendue le 11 octobre 2017. Cette décision a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. Le contrat sous-jacent à l'origine de cette situation fait l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit et aucun résultat n'a encore été transmis à ce sujet. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore dans la mesure du possible dans le cadre de l'enquête et de la vérification. Le bureau moscovite de Bombardier Transportation (Signal), une coentreprise russe, a été perquisitionné par une unité des douanes de la région de Moscou le 2 avril 2018. En raison de la nature des procédures ci-dessus, il est impossible à l'heure actuelle de prévoir les différentes issues plausibles.

Enquête au Brésil

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

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

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

Requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U.
Le 27 avril 2017, la société Boeing a déposé une requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U. (l'« USITC ») en vue de l'imposition de droits antidumping et compensatoires sur les importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges aux É.-U. La requête de Boeing allègue que la Société a reçu des subventions gouvernementales pour le programme d'avions *C Series*, qu'elle se livre à des pratiques de « dumping » à l'égard des avions *C Series* sur le marché américain et que les ventes de ces avions constituent une menace pour l'industrie aéronautique américaine. Le 18 décembre 2017, le département du Commerce américain a rendu une décision finale positive sur des droits compensatoires de 212,39 % et une décision finale positive sur des droits antidumping de 79,82 %, sous réserve de la décision finale de l'USITC. Le 26 janvier 2018, l'USITC a tranché en faveur de la Société et a rendu sa décision finale sur le risque de préjudices, concluant que l'industrie américaine ne subit pas de préjudices ou n'est pas exposée à des préjudices importants en raison d'importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges. Cette décision signifie que le département du Commerce américain ne publiera ni n'appliquera d'ordonnance sur les droits antidumping et compensatoires à l'encontre des importations de ces avions canadiens. La société Boeing n'a pas fait appel de la décision de l'USITC dans le délai imparti et, par conséquent, cette décision est désormais finale et la Société a retiré les avis d'intention de faire appel des décisions du département du Commerce américain vu qu'elles sont désormais inutiles, mettant ainsi un terme à toutes les poursuites dans cette affaire.

Transnet

La Société a appris dans des médias pertinents la création d'une commission judiciaire d'enquête sur des allégations de captation de l'État, de corruption et de fraude dans le secteur public, y compris des organes de l'État (l'« enquête »), pour laquelle le mandat a été publié par voie de proclamation présidentielle le 25 janvier 2018. Avant et après l'enquête, des accusations d'irrégularités ont été portées dans les médias relativement à plusieurs achats concernant la livraison de 1064 locomotives par l'exploitant ferroviaire sud-africain Transnet Freight Rail. La Société n'a reçu aucune communication ou demande d'information de la part des autorités menant l'enquête. La Société a déclenché un examen interne par suite de ces accusations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de l'avocat-conseil. L'examen est en cours mais, selon l'information connue de la Société pour l'instant, rien ne porte à croire que la Société a été impliquée dans une malversation relativement à l'achat par Transnet de 240 locomotives *TRAXX* de Bombardier Transport dans le cadre d'un des nombreux achats susmentionnés.

Espagne

En décembre 2017, l'autorité en matière de concurrence espagnole (« CNMC ») a effectué une inspection aux bureaux de Bombardier European Investments, S.L.U. (« BEI ») à Madrid. D'après l'ordre d'inspection, l'inspection de la CNMC fait suite à l'information qui lui a été communiquée, selon laquelle de possibles irrégularités avaient eu lieu dans le cadre d'appels d'offres auprès de la Railway Infrastructures Administrator (« ADIF »). Il n'y a actuellement aucune accusation ni allégation selon lesquelles BEI a enfreint la loi. Selon la législation espagnole, l'inspection est désignée comme une « enquête préliminaire », et non comme une enquête officielle. Le 2 janvier 2018, BEI a reçu une demande d'information de la CNMC concernant l'organisation juridique et opérationnelle de BEI. BEI coopère avec les autorités dans la mesure du possible et a répondu à la demande d'information. Aucune étape ultérieure officielle n'est pour le moment déterminée par la CNMC dans cette enquête préliminaire. La politique de la Société est de se conformer à l'ensemble des lois applicables, notamment les lois antitrust et les lois sur la concurrence. À la lumière de la première étape de l'enquête préliminaire, la direction n'est pas en mesure de prévoir sa durée ou son issue, notamment quant au fait de savoir si une division opérationnelle de la Société pourrait être tenue responsable de toute violation de la loi ou du versement d'une amende, si elle était tenue responsable.

26. INFORMATION ANNUELLE ADDITIONNELLE

À la suite des ajustements traités à la Note 2 – Modifications de politiques comptables, certaines informations obligatoires dans les états financiers annuels conformément à l'IFRS 15, qui n'ont pas été incluses dans les états financiers consolidés annuels les plus récents de la Société, sont présentées dans les présents états financiers consolidés intermédiaires.

Certaines informations qui figurent normalement dans les états financiers consolidés annuels dressés conformément aux IFRS ont été omises ou résumées lorsque cette information n'était pas jugée importante pour la compréhension de l'information financière intermédiaire de la Société.

A. INFORMATION SECTORIELLE

Les revenus de la Société par segment de marché se présentaient comme suit pour l'exercice :

	2017
Avions d'affaires	
Fabrication et autres ⁽¹⁾	3 883 \$
Services ⁽²⁾	1 050
	4 933
Avions commerciaux⁽³⁾	2 317
Aérostructures et Services d'ingénierie	
Revenus externes	398
Revenus intersectoriels	1 218
	1 616
Transport	
Matériel roulant et systèmes ⁽⁴⁾	5 800
Services ⁽⁵⁾	1 882
Signalisation ⁽⁶⁾	869
	8 551
Siège social et élimination	(1 218)
	16 199 \$

⁽¹⁾ Comprend les revenus tirés de la vente d'avions neufs, de solutions d'avions spécialisés et d'avions d'occasion.

⁽²⁾ Comprend les revenus tirés des services après-vente, notamment les services de pièces, de *Smart Services*, de centres de services et de publication de matériel de formation et d'articles techniques.

⁽³⁾ Comprend la fabrication, les services et autres.

⁽⁴⁾ Comprend les revenus tirés des véhicules légers sur rail, des métros, des trains de banlieue et des trains régionaux, des trains interurbains, des trains à grande vitesse et à très grande vitesse, des locomotives, des systèmes de propulsion et contrôles, des bogies, des systèmes de transport en commun et systèmes aéroportuaires et des systèmes de grandes lignes.

⁽⁵⁾ Comprend les revenus tirés de la maintenance de parcs, de la gestion du cycle de vie de l'actif, de la réingénierie et révision des composants, des solutions en matériaux, et des activités d'exploitation et de maintenance des systèmes.

⁽⁶⁾ Comprend les revenus tirés de la signalisation des systèmes de transport en commun, de la signalisation pour les grandes lignes, de la signalisation industrielle et des solutions de service *OPTIFLO* pour la signalisation.

B. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

Les charges de financement et les revenus de financement se présentaient comme suit pour l'exercice :

	2017
Charges de financement	
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	102 \$
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	78
Désactualisation d'autres passifs financiers	59
Perte sur remboursement de dette à long terme ⁽²⁾	23
Désactualisation des provisions	22
Désactualisation des avances ⁽³⁾	21
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	17
Litige fiscal ⁽⁴⁾	11
Autres	103
	436
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	365
	801 \$ ⁽⁵⁾
Revenus de financement	
Variation des taux d'actualisation des provisions	(7) \$
Autres	(18)
	(25)
Revenu tiré des placements dans des titres	(13)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(11)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(7)
	(31)
	(56) \$ ⁽⁶⁾

⁽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⁾ Pour l'exercice 2017, représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 600 millions \$ échéant en 2019, qui a été comptabilisée comme un élément spécial.

⁽³⁾ Représente les ajustements des prix de transaction pour certaines commandes comportant une composante de financement importante en raison d'une différence marquée entre le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus.

⁽⁴⁾ Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.

⁽⁵⁾ Dont un montant de 453 millions \$ représente la charge d'intérêt calculée selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les passifs financiers classés comme autres que DFT pour l'exercice 2017.

⁽⁶⁾ Dont un montant de 7 millions \$ représente les revenus d'intérêt calculés selon la méthode du taux d'intérêt effectif pour les actifs financiers classés comme Prêts et créances pour l'exercice 2017.

C. RÉSULTAT PAR ACTION

Le RPA de base et dilué a été calculé comme suit pour l'exercice :

	2017
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)	
Résultat net attribuable aux détenteurs de capitaux propres de Bombardier Inc.	(494) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(27)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(521) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 195 379
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI, des bons de souscription et de l'option de conversion	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 195 379
RPA (en dollars)	
De base et dilué	(0,24) \$

D. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

Les créances clients et autres débiteurs étaient comme suit aux :

	Total	Non en souffrance	En souffrance, mais n'ayant pas subi de moins-value		Ayant subi une moins-value
			Depuis moins de 90 jours	Depuis plus de 90 jours	
31 décembre 2017					
Créances clients, montant brut	1 149 \$	669 \$	195 \$	171 \$	114 \$
Provision pour pertes sur créances	(70)	—	—	—	(70)
	1 079 \$	669 \$	195 \$	171 \$	44 \$
Autres	95				
Total	1 174 \$				
1^{er} janvier 2017					
Créances clients, montant brut	1 138 \$	790 \$	118 \$	121 \$	109 \$
Provision pour pertes sur créances	(44)	—	—	—	(44)
	1 094 \$	790 \$	118 \$	121 \$	65 \$
Autres	126				
Total	1 220 \$				

E. SOLDES DES CONTRATS

Les revenus comptabilisés se présentaient comme suit pour les exercices :

	2017
Revenus comptabilisés tirés du :	
Solde des passifs sur contrat au début de la période	
Contrats de production et de service à long terme	1 672 \$
Avances sur programmes aéronautiques	1 158
	2 830 \$

Les pertes de valeurs comptabilisées se présentaient comme suit pour les exercices :

	2017
Pertes de valeur comptabilisées sur :	
Débiteurs découlant de :	
Contrats de production	28 \$
Contrats de services	1
	29 \$

F. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit pour les exercices :

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Contrats déficitaires	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2017	670 \$	562 \$	111 \$	1 594 \$	166 \$	3 103 \$
Additions	227	81	265	303	89	965
Utilisation	(167)	(86)	(104)	(477)	(59)	(893)
Reprises	(108)	(2)	(14)	(64)	(11)	(199)
Charge de désactualisation	1	8	—	8	5	22
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(9)	—	3	—	(7)
Reclassés en passifs directement liés aux actifs détenus en vue de la vente ⁽²⁾	(13)	—	—	(695)	—	(708)
Incidence des fluctuations de taux de change	50	—	19	53	6	128
Solde au 31 décembre 2017	659 \$	554 \$	277 \$	725 \$	196 \$	2 411 \$
Dont la tranche courante	557 \$	72 \$	126 \$	708 \$	167 \$	1 630 \$
Dont la tranche non courante	102	482	151	17	29	781
	659 \$	554 \$	277 \$	725 \$	196 \$	2 411 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les réclamations et les litiges.

⁽²⁾ Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

G. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

La variation nette des soldes hors caisse a été comme suit pour l'exercice :

	2017 ⁽¹⁾
Créances clients et autres débiteurs	82 \$
Stocks	(42)
Actifs sur contrat	(664)
Passifs sur contrat	85
Autres actifs et passifs financiers, montant net	325
Autres actifs	(73)
Fournisseurs et autres créditeurs	1 028
Provisions	(201)
Passif lié aux avantages de retraite	166
Autres passifs	40
	746 \$

⁽¹⁾ Aux fins de présentation à l'état des flux de trésorerie, la variation nette des soldes hors caisse comprend tous les actifs et passifs de SCACS reclassés comme actifs détenus en vue de la vente. Voir la Note 19 – Actifs détenus en vue de la vente, pour plus de détails sur le reclassement des actifs et des passifs de SCACS.

AVENTRA, Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CRJ, CRJ Series, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, C Series, CS100, CS300, FLEXITY, Global, Global 5000, Global 5500, Global 6000, Global 6500, Global 7500, Global 8000, INNOVIA, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MOVIA, OMNEO, OPTIFLO, Primove, Q400, Smart Services, TALENT et TRAXX sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou ses filiales.