

## DEUXIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre et semestre clos le 30 juin 2016

### GLOSSAIRE

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

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

<b>RAPPORT DE GESTION</b>	<b>2</b>
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
<b>SOMMAIRE</b>	<b>4</b>
FAITS SAILLANTS	4
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	5
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	9
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	11
STRUCTURE DU CAPITAL	15
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	17
<b>AVIONS D'AFFAIRES</b>	<b>21</b>
<b>AVIONS COMMERCIAUX</b>	<b>27</b>
<b>AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE</b>	<b>35</b>
<b>TRANSPORT</b>	<b>38</b>
<b>AUTRES</b>	<b>43</b>
ARRANGEMENTS HORS BILAN	43
RISQUES ET INCERTITUDES	43
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	43
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	45
TAUX DE CHANGE	45
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	45
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	46
<b>ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES</b>	<b>47</b>
<b>NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES</b>	<b>54</b>

# RAPPORT DE GESTION

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

Ce rapport de gestion, dont la responsabilité incombe à la direction, a été passé en revue et approuvé par le conseil d'administration (« Conseil ») de Bombardier Inc. (la « Société » 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 : Avions d'affaires, Avions commerciaux, Aérostructures et Services d'ingénierie, et Transport, reflétant notre structure organisationnelle en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Les résultats opérationnels et les flux de trésorerie des trimestres et semestres 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).

## **Importance de l'information**

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

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; les liquidités disponibles et l'examen continu des solutions de rechange stratégiques et financières; la réception et l'utilisation du montant résiduel de l'investissement par le gouvernement du Québec dans la Société en commandite Avions C Series (l'investissement dans le programme *C Series*); l'incidence de l'investissement dans le programme *C Series* et du placement privé visant une participation minoritaire de la Caisse dans Transport (l'investissement de la Caisse et, avec l'investissement dans le programme *C Series*, les investissements) sur la gamme des possibilités qui s'offrent à nous, y compris notre participation à une future consolidation dans le secteur; la structure du capital et de gouvernance du secteur Transport après l'investissement de la Caisse, et du secteur Avions commerciaux après l'investissement dans le programme *C Series*; l'incidence et les avantages escomptés des investissements sur nos activités, notre infrastructure, nos occasions, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; et l'incidence de la vente d'une participation sur notre bilan et notre situation financière. La mise en œuvre du regroupement d'actions est assujettie à de nombreuses conditions, y compris, sans s'y limiter, l'approbation de la Bourse de Toronto. Le conseil d'administration a le pouvoir, indépendamment de l'approbation du regroupement d'actions par les actionnaires, de déterminer à sa discrétion de ne pas réaliser le regroupement d'actions, sans autre approbation ou action des actionnaires ou préavis donné à ces derniers. À l'heure actuelle, aucune décision n'a été prise par le conseil d'administration, et rien ne garantit que le regroupement d'actions sera mis en œuvre comme proposé, s'il l'est, ou le moment de celui-ci ou que le regroupement d'actions se traduira par le prix de l'action initial postregroupement envisagé pour les actions classe A ou les actions classe B à droits de vote limités.

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

Parmi les facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale; à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force majeure), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à modalités fixes et à la production et à l'exécution de projets; aux pressions sur les flux de trésorerie exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à notre capacité de mettre en œuvre avec succès notre stratégie et notre plan de transformation; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; à l'environnement; à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs; aux ressources humaines; à la fiabilité des systèmes informatiques; à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt; à l'aide du financement en faveur de certains clients; et à la dépendance à l'égard de l'aide gouvernementale), au marché (tels les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt; à la diminution de la valeur résiduelle; 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 2015. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir les rubriques Prévisions et énoncés prospectifs du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2015.

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

# SOMMAIRE

## FAITS SAILLANTS

### Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2016	2015	Écart
Revenus	4 309 \$	4 620 \$	(7) %
RAII	(251) \$	226 \$	ins
Marge RAI	(5,8) %	4,9 %	ins
RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	106 \$	226 \$	(53) %
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	2,5 %	4,9 %	(240) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	204 \$	329 \$	(38) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	4,7 %	7,1 %	(240) pdb
Résultat net	(490) \$	125 \$	ins
RPA dilué (en dollars)	(0,24) \$	0,06 \$	ins
Résultat net ajusté <sup>(1)</sup>	(83) \$	145 \$	ins
RPA ajusté (en dollars) <sup>(1)</sup>	(0,06) \$	0,06 \$	ins
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	332 \$	439 \$	(24) %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(158) \$	(369) \$	57 %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles <sup>(1)</sup>	(490) \$	(808) \$	39 %
<b>Aux</b>	<b>30 juin 2016</b>	<b>31 décembre 2015</b>	
Sources de financement disponibles à court terme <sup>(2)</sup>	4 355 \$	4 014 \$	8 %

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

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

### Principaux faits saillants et événements

- Le programme d'avions *C Series* passe de la phase de développement à la phase génératrice de revenus, après la livraison du premier avion *CS100* à l'exploitant de lancement Swiss International Air Lines (SWISS) le 29 juin 2016. La MES de l'avion le 15 juillet 2016 a été un succès avec le vol commercial inaugural qui a mené des passagers de Zurich à Paris. Il s'agit d'un jalon historique, puisque nous mettons en marché le premier avion de conception entièrement nouvelle à servir le segment de marché des avions de 100 à 150 sièges en près de 30 ans.
- Les commandes importantes signées récemment ont renforcé la position du programme d'avions *C Series* dans le segment de marché des avions de 100 à 150 sièges. La MES du programme a été réalisée avec un carnet de commandes fermes supérieur à notre objectif de 300 avions :
  - En avril 2016, nous avons signé une commande ferme avec Delta Air Lines, Inc. visant 75 avions *CS100*, assortie d'options pour 50 avions *CS100* supplémentaires, y compris des droits de conversion en avions *CS300*. Selon le prix affiché de l'avion *CS100*, la commande ferme est évaluée à 5,6 milliards \$.
  - En juin 2016, nous avons signé une commande ferme avec Air Canada visant 45 avions *CS300*, assortie d'options pour 30 avions *CS300* supplémentaires, y compris des droits de conversion en avions *CS100*. Selon le prix affiché de l'avion *CS300*, la commande ferme est évaluée à 3,8 milliards \$.
  - En avril 2016, Air Baltic Corporation AS a converti ses sept options restantes en commandes fermes d'avions *CS300*. Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 506 millions \$.
 Parallèlement à ces commandes fermes, nous avons comptabilisé une provision pour contrats déficitaires de 492 millions \$ dans les éléments spéciaux au deuxième trimestre de 2016.
- Le 30 juin 2016, nous avons clos l'investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée, la Société en commandite Avions C Series (« SCACS »), à laquelle nous avons transféré les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Le 30 juin 2016 également, nous avons reçu la première tranche de 500 millions \$, et devrions recevoir la seconde tranche de 500 millions \$ le 1<sup>er</sup> septembre 2016, sous réserve du respect d'une condition préalable. La SCACS poursuivra les activités liées à notre programme d'avions *C Series* et continuera d'être incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers.

## Principaux faits saillants et événements (suite)

- Plus de 60 % des réductions d'effectifs prévues de 7000 postes annoncées en février 2016 ont été réalisées au premier semestre de 2016. L'objectif est de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître notre compétitivité. Au premier semestre de 2016, nous avons comptabilisé des charges de restructuration de 156 millions \$, déduction faite des gains de compression, dans les éléments spéciaux.
- Comme prévu, les revenus ont diminué à la suite de la décision prise en 2015 de réduire la cadence de production des avions d'affaires.
- Notre transformation opérationnelle donne des résultats, menée par les économies réalisées en approvisionnement et l'optimisation des coûts fonctionnels. La production du programme d'avions *C Series* continue de s'accélérer et d'avoir un effet dilutif sur la marge RAII avant éléments spéciaux, comme prévu.
- L'utilisation de flux de trésorerie disponibles s'est améliorée en raison de l'augmentation des flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles et de la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles.

## RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

### Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Revenus	4 309 \$	4 620 \$	8 223 \$	9 017 \$
Coût des ventes	3 840	4 031	7 328	7 862
<b>Marge brute</b>	<b>469</b>	589	<b>895</b>	1 155
Charges de vente et d'administration	301	297	565	573
R et D	74	79	134	158
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(18)	(18)	(32)	(34)
Autres charges (revenus)	6	5	(8)	(5)
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>106</b>	226	<b>236</b>	463
Éléments spéciaux	357	—	431	9
<b>RAII</b>	<b>(251)</b>	226	<b>(195)</b>	454
Charges de financement	187	92	355	197
Revenus de financement	(11)	(20)	(19)	(40)
<b>RAI</b>	<b>(427)</b>	154	<b>(531)</b>	297
Impôts sur le résultat	63	29	97	72
<b>Résultat net</b>	<b>(490) \$</b>	125 \$	<b>(628) \$</b>	225 \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(531) \$	125 \$	(692) \$	223 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	41 \$	— \$	64 \$	2 \$
<b>RPA (en dollars)</b>				
De base et dilué	(0,24) \$	0,06 \$	(0,32) \$	0,11 \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	2,5 %	4,9 %	2,9 %	5,1 %
RAII	(5,8) %	4,9 %	(2,4) %	5,0 %

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
RAIIA	(153) \$	329 \$	(8) \$	665 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	204 \$	329 \$	423 \$	674 \$
Résultat net ajusté	(83) \$	145 \$	(117) \$	315 \$
RPA ajusté	(0,06) \$	0,06 \$	(0,09) \$	0,15 \$

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

## Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
<b>Revenus</b>				
Avions d'affaires	1 473 \$	1 815 \$	2 776 \$	3 352 \$
Avions commerciaux	764	598	1 380	1 271
Aérostructures et Services d'ingénierie	425	472	893	943
Transport	1 964	2 091	3 844	4 132
Siège social et élimination	(317)	(356)	(670)	(681)
	<b>4 309 \$</b>	<b>4 620 \$</b>	<b>8 223 \$</b>	<b>9 017 \$</b>
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>				
Avions d'affaires	98 \$	119 \$	185 \$	226 \$
Avions commerciaux	(103)	(10)	(169)	(20)
Aérostructures et Services d'ingénierie	30	42	65	83
Transport	124	115	239	233
Siège social et élimination	(43)	(40)	(84)	(59)
	<b>106 \$</b>	<b>226 \$</b>	<b>236 \$</b>	<b>463 \$</b>
<b>Éléments spéciaux</b>				
Avions d'affaires	(114) \$	— \$	(109) \$	11 \$
Avions commerciaux	483	—	483	(1)
Aérostructures et Services d'ingénierie	(39)	—	(19)	(1)
Transport	37	—	129	—
Siège social et élimination	(10)	—	(53)	—
	<b>357 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>431 \$</b>	<b>9 \$</b>
<b>RAII</b>				
Avions d'affaires	212 \$	119 \$	294 \$	215 \$
Avions commerciaux	(586)	(10)	(652)	(19)
Aérostructures et Services d'ingénierie	69	42	84	84
Transport	87	115	110	233
Siège social et élimination	(33)	(40)	(31)	(59)
	<b>(251) \$</b>	<b>226 \$</b>	<b>(195) \$</b>	<b>454 \$</b>

<sup>(1)</sup> 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 RAI figurent sous la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable.

### Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2016	2015	2016	2015
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i>	1	492 \$	— \$	492 \$	— \$
Charges de restructuration	2	44	—	156	9
Obligation au titre des avantages de retraite	3	(139)	—	(139)	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	4	(54)	—	(54)	—
Litige fiscal	5	40	—	40	—
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport	6	—	—	(38)	—
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse	7	—	—	8	—
Perte sur remboursement de dette à long terme	8	—	—	—	22
Incidences fiscales des éléments spéciaux		(3)	—	(13)	—
		<b>380 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>452 \$</b>	<b>31 \$</b>
<b>Présentés dans</b>					
Éléments spéciaux dans le RAI		357 \$	— \$	431 \$	9 \$
Charges de financement – charge d'intérêt liée à un litige fiscal	5	26	—	26	—
Charges de financement – coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse	7	—	—	8	—
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme	8	—	—	—	22
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux		(3)	—	(13)	—
		<b>380 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>452 \$</b>	<b>31 \$</b>

1. Représente la provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016. L'élément spécial tient compte d'un montant compensatoire de 24 millions \$ comptabilisé dans Siège social et élimination.
2. En 2016, représente des charges de restructuration de respectivement 48 millions \$ et 173 millions \$ pour le trimestre et le semestre considérés, en partie compensées par des gains de compression de respectivement 4 millions \$ et 17 millions \$, ayant trait à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016.

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

3. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 139 millions \$ a été reprise.
4. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 54 millions \$. La diminution des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.
5. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.
6. Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille nécessaire pour faciliter le placement dans une participation minoritaire dans Transport.
7. Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco.
8. Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$.

### **Charges nettes de financement**

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 176 millions \$ et 336 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016, comparativement à des charges nettes de financement de respectivement 72 millions \$ et 157 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 104 millions \$ pour le trimestre est principalement attribuable à :

- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles à la suite de la certification de type de l'avion *CS100* en décembre 2015 (34 millions \$);
- une charge d'intérêt liée à un litige fiscal (26 millions \$);
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (11 millions \$);
- une hausse de l'amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit (7 millions \$) attribuable principalement à la diminution des montants confirmés; et
- une augmentation des charges nettes de financement découlant des modifications aux taux d'actualisation des provisions (6 millions \$).

L'augmentation de 179 millions \$ pour le semestre est essentiellement attribuable à :

- une baisse des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles à la suite de la certification de type de l'avion *CS100* en décembre 2015 (71 millions \$);
- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (43 millions \$);
- une charge d'intérêt liée à un litige fiscal (26 millions \$);
- une augmentation des charges de financement découlant des modifications aux taux d'actualisation des provisions (12 millions \$);
- une hausse de l'amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit (9 millions \$) attribuable principalement à la diminution des montants confirmés; et
- des coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco (8 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une perte sur remboursement de dette à long terme au cours du semestre correspondant de l'exercice précédent (22 millions \$); et
- une perte nette de financement moins élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (10 millions \$).

## Impôts sur le résultat

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement (14,8) % et (18,3) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Les taux d'imposition effectifs négatifs sont principalement attribuables à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015, les taux d'imposition effectifs ont été de respectivement 18,8 % et 24,2 %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Pour le trimestre, le taux d'imposition effectif moins élevé était principalement attribuable à l'incidence positive de la comptabilisation nette d'avantages fiscaux non comptabilisés antérieurement liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires et à des différences permanentes. Pour le semestre, le taux d'imposition effectif moins élevé était principalement attribuable à l'incidence positive de l'écart de taux d'imposition des filiales à l'étranger et à des différences permanentes, contrebalancées en partie par la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires et d'autres éléments fiscaux.

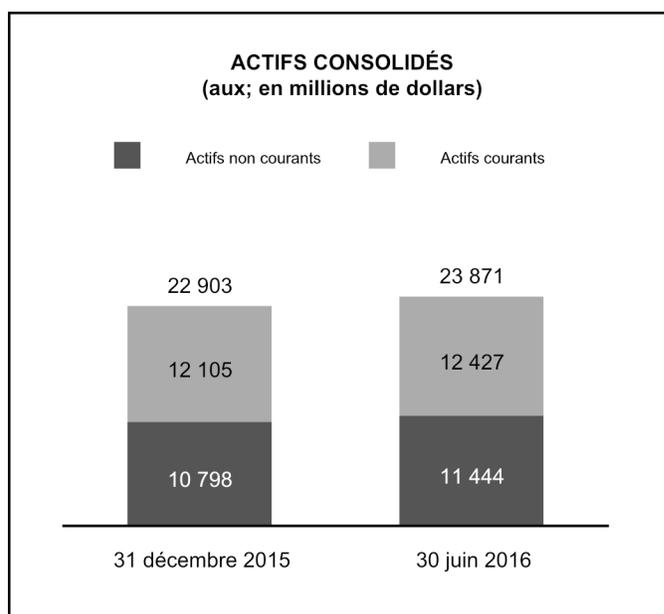
## SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 968 millions \$ au cours du semestre, compte tenu d'une incidence négative des taux de change de 75 millions \$. L'augmentation de 1,0 milliard \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 818 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques, y compris des coûts de développement acquis de 352 millions \$ engagés par nos fournisseurs et comptabilisés au moment de la première livraison de l'avion CS100. Se reporter au tableau Investissements dans le développement des produits des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux pour plus de détails;
- une augmentation de 685 millions \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Utilisation des flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails; et
- une augmentation de 247 millions \$ des stocks bruts de Transport attribuable principalement à une accélération de la production avant des livraisons, contrebalancée en partie par une baisse des stocks d'Avions d'affaires.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation de 381 millions \$ des avances et facturations progressives liées à Transport; et
- une diminution de 226 millions \$ des autres actifs, attribuable essentiellement à une baisse des actifs au titre des avantages de retraite.

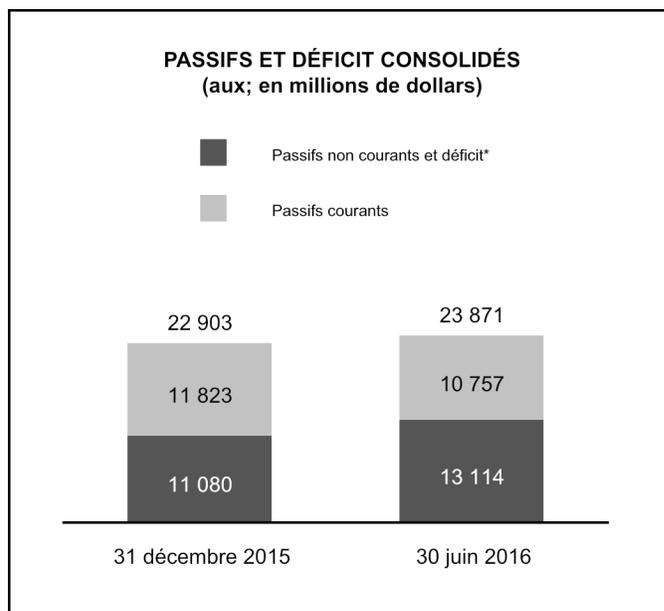


Le total des passifs et du déficit a augmenté de 968 millions \$ au cours du semestre, compte tenu d'une incidence des taux de change de 75 millions \$. L'augmentation de 1,0 milliard \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 868 millions \$ du passif lié aux avantages de retraite. Se reporter au tableau Variation du passif net lié aux avantages de retraite pour plus de détails;
- une augmentation de 474 millions \$ des provisions attribuable principalement à la provision pour contrats déficitaires comptabilisée relativement à la conclusion de commandes fermes d'avions *C Series*; et
- une baisse de 218 millions de dollars du déficit, attribuable principalement à une hausse de la participation ne donnant pas le contrôle de 1,5 milliard \$ en raison de la vente d'actions convertibles de BT Holdco à la Caisse et de l'investissement du gouvernement du Québec dans la SCACS, contrebalancée en partie par une perte nette de 628 millions \$ et d'autres éléments de la perte globale de 979 millions \$, dont un montant de 1,1 milliard \$ se rapporte à une perte liée à la réévaluation des régimes de retraite à prestations définies.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de 438 millions \$ des fournisseurs et autres créditeurs liée essentiellement aux secteurs Avions d'affaires et Transport.



\* Comprendait un déficit de 3,9 milliards \$ au 30 juin 2016 (déficit de 4,1 milliards \$ au 31 décembre 2015).

# LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT

## Flux de trésorerie disponibles

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
<b>Résultat net</b>	<b>(490) \$</b>	125 \$	<b>(628) \$</b>	225 \$
Éléments sans effet de trésorerie				
Amortissement	98	103	187	211
Impôts sur le résultat différés	(52)	2	(56)	14
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(18)	(18)	(32)	(34)
Perte sur remboursement de dette à long terme	—	—	—	22
Autres	3	5	(1)	6
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	34	23	80	27
Variation nette des soldes hors caisse	267	(609)	(164)	(1 206)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(158)	(369)	(614)	(735)
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	(332)	(439)	(626)	(818)
<b>Utilisation des flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup></b>	<b>(490)</b>	(808)	<b>(1 240)</b>	(1 553)
Montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés	(114)	(123)	(317)	(228)
<b>Utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et impôts sur le résultat versés<sup>(1)</sup></b>	<b>(376) \$</b>	(685) \$	<b>(923) \$</b>	(1 325) \$

L'amélioration de 318 millions \$ de l'utilisation de flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup> pour le trimestre est principalement attribuable à :

- l'écart positif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (876 millions \$) (voir l'explication ci-après);
- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (107 millions \$); et
- l'augmentation des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (11 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- la diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (676 millions \$).

L'amélioration de 313 millions \$ de l'utilisation de flux de trésorerie disponibles<sup>(1)</sup> pour le semestre est principalement attribuable à :

- l'écart positif par rapport à la période correspondante de l'exercice précédent de la variation nette des soldes hors caisse (1042 millions \$) (voir l'explication ci-après);
- la diminution des additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles (192 millions \$); et
- l'augmentation des dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées (53 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- la diminution du résultat net avant les éléments sans effet de trésorerie (974 millions \$).

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

### Variation nette des soldes hors caisse

Pour le trimestre clos le 30 juin 2016, les entrées de fonds de 267 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des provisions attribuable principalement à la provision pour contrats déficitaires – avions *C Series* comptabilisée comme un élément spécial;
- une augmentation des avances sur programmes aéronautiques d'Avions commerciaux, principalement aux termes du programme d'avions *C Series*; et
- une diminution des stocks, principalement ceux d'Avions d'affaires et de biréacteurs régionaux, contrebalancée en partie par une augmentation des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la production avant les livraisons et des stocks du programme d'avions *C Series*, en raison de l'accélération de la production et compte tenu de l'incidence de la dépréciation des premières unités en production.<sup>(1)</sup>

Contrebalancées en partie par :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires;
- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs liés à Avions d'affaires et Transport, contrebalancée en partie par une augmentation dans Avions commerciaux;
- une baisse des autres actifs et passifs financiers nets; et
- une variation de l'obligation au titre des prestations de retraite, excluant l'incidence de la réévaluation des régimes de retraite à prestations définies incluse dans les AERG, liée principalement à la reprise d'une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite, comptabilisée comme un élément spécial, à la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyons pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle.

Pour le trimestre clos le 30 juin 2015, les sorties de fonds de 609 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- une diminution des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons d'avions d'affaires grands et intermédiaires;
- un accroissement des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- un accroissement des stocks des programmes aéronautiques, surtout dans les catégories des avions d'affaires intermédiaires et grands;
- une augmentation des créances clients et autres débiteurs liée essentiellement à Transport; et
- une augmentation nette des autres actifs et passifs financiers de Transport liée principalement à des instruments dérivés.

En partie contrebalancés par :

- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs dans tous les secteurs, mais principalement dans Avions d'affaires;
- une diminution des stocks de produits finis d'Avions d'affaires, surtout dans les stocks d'avions d'occasion ainsi que d'avions d'affaires neufs intermédiaires et grands; et
- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes.

Pour le semestre clos le 30 juin 2016, les sorties de fonds de 164 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs liée essentiellement à Avions d'affaires et Transport;
- une diminution des avances sur programmes aéronautiques d'Avions d'affaires;
- une variation de l'obligation au titre des prestations de retraite, excluant l'incidence de la réévaluation des régimes de retraite à prestations définies incluse dans les AERG, liée principalement à la reprise d'une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite, comptabilisée comme un élément spécial, à la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyons pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à la pratique actuelle de la Société;
- une augmentation des stocks, attribuable principalement à une hausse des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons et du programme d'avions *C Series* attribuable à l'accélération de la production et compte tenu de l'incidence de la dépréciation des premières unités en production<sup>(1)</sup>, contrebalancée en partie par une baisse dans Avions d'affaires et les biréacteurs régionaux; et
- une baisse des autres actifs et passifs financiers nets.

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

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des provisions attribuable principalement à la provision pour contrats déficitaires – avions *C Series* comptabilisée comme un élément spécial;
- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à des contrats existants et à de nouvelles commandes;
- une augmentation des avances sur programmes aéronautiques d'Avions commerciaux, principalement dans le programme d'avions *C Series*; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs liée essentiellement à Transport.

Pour le semestre clos le 30 juin 2015, les sorties de fonds de 1206 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- un accroissement des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la production avant des livraisons;
- une diminution des avances sur programmes aéronautiques, résultant essentiellement du nombre de nouvelles commandes inférieur à celui des livraisons d'avions d'affaires grands et intermédiaires et des biréacteurs régionaux;
- un accroissement des stocks des programmes aéronautiques, surtout dans les catégories d'avions d'affaires intermédiaires et grands; et
- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs de Transport, en partie contrebalancée par une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs dans tous les secteurs d'activité aéronautique.

En partie contrebalancés par :

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

### **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	
	2016	2015	2016	2015
Solde au début de la période	3 359 \$	4 733 \$	2 720 \$	2 489 \$
Produit net de la vente de participations minoritaires dans des filiales	466	—	1 932	—
Utilisation de flux de trésorerie disponibles <sup>(1)</sup>	(490)	(808)	(1 240)	(1 553)
Variation nette des emprunts à court terme	111	—	111	—
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(60)	92	(69)	(24)
Remboursements de dette à long terme	(39)	(796)	(47)	(804)
Dividendes versés sur participations ne donnant pas le contrôle	—	—	(42)	—
Dividendes versés	(4)	(5)	(8)	(10)
Produit net de l'émission de dette à long terme	1	—	1	2 218
Produit net de l'émission d'actions	—	—	—	822
Variation nette des placements dans des titres DAV	—	(54)	—	(64)
Autres	(8)	(57)	(22)	31
<b>Solde à la fin de la période</b>	<b>3 336 \$</b>	<b>3 105 \$</b>	<b>3 336 \$</b>	<b>3 105 \$</b>

<sup>(1)</sup> 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 Utilisation de flux de trésorerie disponibles ci-dessus pour le rapprochement avec la mesure la plus comparable des IFRS.

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

Le 30 juin 2016, nous avons obtenu un investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée, soit la SCACS, à laquelle nous avons transféré les actifs, passifs et obligations du programme d'avions *C Series*. Également le 30 juin 2016, nous avons reçu la première tranche de 500 millions \$, et devrions recevoir la seconde tranche de 500 millions \$ le 1<sup>er</sup> septembre 2016 sous réserve du respect d'une condition préalable. Le produit de l'investissement sera affecté entièrement aux flux de trésorerie du programme d'avions *C Series*. Se reporter à la rubrique Partenariat stratégique de la section Avions commerciaux pour plus de détails.

### **Sources de financement disponibles à court terme**

	<b>30 juin 2016</b>	31 décembre 2015
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>3 336 \$</b>	2 720 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	<b>1 019</b>	1 294
<b>Sources de financement disponibles à court terme</b>	<b>4 355 \$</b>	4 014 \$

Nos sources de financement disponibles à court terme comprennent la trésorerie et les équivalents de trésorerie et les montants disponibles en vertu de nos deux facilités de crédit renouvelables non garanties. Ces facilités sont disponibles comme sources de financement pour les besoins généraux de la Société. Selon ces facilités, les mêmes clauses financières restrictives que celles de nos facilités de lettres de crédit doivent être respectées. Le solde des emprunts à court terme en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 658 millions € (730 millions \$) s'élevait à 100 millions € (111 millions \$) au 30 juin 2016 (néant au 31 décembre 2015).

En mars et en avril 2016, nous avons prolongé les dates d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 500 millions € et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$<sup>(1)</sup> respectivement jusqu'en octobre 2018 et juin 2019. Au deuxième trimestre de 2016, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 500 millions € de Transport a été accrue, pour passer à 658 millions € (730 millions \$), et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$<sup>(1)</sup> a été ramenée à 400 millions \$ à la lumière de notre situation de trésorerie et de l'investissement par le gouvernement du Québec.

<sup>(1)</sup> Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

### **Facilités de lettres de crédit**

En avril 2016, nous avons prolongé d'une année les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,64 milliards € et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$<sup>(1)</sup>, respectivement jusqu'en mai 2019 et juin 2019. Également en avril 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$<sup>(1)</sup> a été ramené à 400 millions \$. En mai 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,64 milliards € a été ramené à 3,31 milliards € (3,7 milliards \$).

<sup>(1)</sup> Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

## **Clauses financières restrictives**

En avril 2016, le ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$<sup>(1)</sup> et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$<sup>(1)</sup> a été remplacé par un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA. Les autres clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes et un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport) demeurent inchangées.

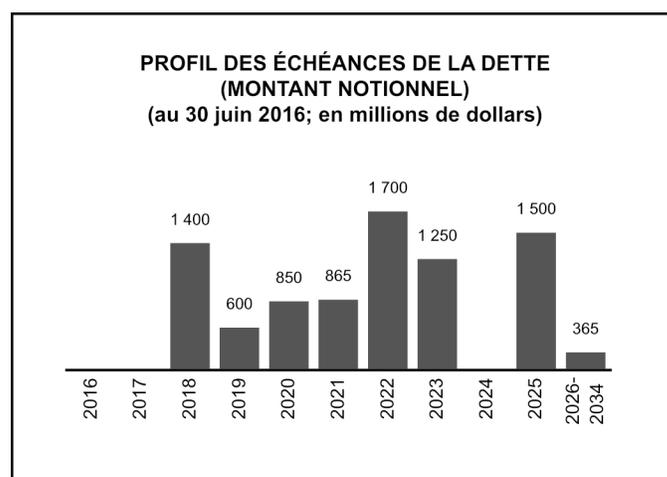
La facilité de lettres de crédit de Transport et la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport continuent d'exiger un seuil minimum de liquidités de 600 millions € (665 millions \$) à la fin de chaque trimestre, de même qu'un seuil minimum de capitaux propres et un ratio maximum de la dette sur le RAIIA, tous calculés en fonction de données 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.

<sup>(1)</sup> Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

## **Besoins futurs de liquidités**

Nos sources de financement disponibles à court terme, ainsi que la seconde tranche de l'investissement du gouvernement du Québec, nous procurent des liquidités suffisantes pour mettre en œuvre notre plan. Outre les investissements de la Caisse et du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec), nous pouvons recevoir du financement des gouvernements et des contributions des principaux fournisseurs pour certains programmes d'avions, ce qui augmente la souplesse financière, puisque ces parties agissent à titre de partenaires qui partagent les risques. Nous sommes d'avis que ces sources de financement nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2018.



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

## Ratio de couverture des intérêts

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2016	31 décembre 2015
RAII ajusté <sup>(1)</sup>	522 \$	777 \$
Intérêts ajustés <sup>(1)</sup>	557 \$	503 \$
<b>Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés</b>	<b>0,9</b>	<b>1,5</b>

La détérioration du ratio de couverture des intérêts est surtout attribuable à la baisse du RAII ajusté, en raison de la diminution du RAII avant éléments spéciaux (se reporter à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur pour plus de détails).

## Ratio du levier financier

	Aux, et pour les périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2016	31 décembre 2015
Dette ajustée <sup>(1)</sup>	9 335 \$	9 289 \$
RAIIA ajusté <sup>(1)</sup>	995 \$	1 278 \$
<b>Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté</b>	<b>9,4</b>	<b>7,3</b>

La détérioration du ratio du levier financier découle de la diminution du RAIIA ajusté, attribuable essentiellement à la baisse du RAII ajusté (voir l'explication ci-dessus).

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.

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

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 3,0 milliards \$ au 30 juin 2016 (1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. L'augmentation de 1053 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 2015	1 908 \$ <sup>(1)</sup>
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	1 454
Autres pertes actuarielles nettes sur les obligations au titre des prestations définies	31
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(352)
Cotisations de la Société	(138)
Fluctuations des taux de change	44
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	34
Coûts des services <sup>(2)</sup>	(27)
Autres	7
<b>Solde au 30 juin 2016</b>	<b>2 961 \$ <sup>(1)</sup></b>

<sup>(1)</sup> Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 76 millions \$ au 30 juin 2016 (251 millions \$ au 31 décembre 2015).

<sup>(2)</sup> Bombardier avait une obligation implicite d'indexer à sa guise ponctuellement à la hausse les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 139 millions \$ a été reprise, et un montant compensatoire correspondant a été comptabilisé dans le coût des services.

## MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

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

Nous croyons que la présentation de certaines mesures financières non conformes aux PCGR, en plus des mesures conformes aux IFRS, permet aux utilisateurs de notre rapport financier intermédiaire de mieux comprendre 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 RAI avant éléments spéciaux, le RAII 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.

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

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

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

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
<b>RAII</b>	<b>(251) \$</b>	226 \$	<b>(195) \$</b>	454 \$
Amortissement	98	103	187	211
<b>RAIIA</b>	<b>(153)</b>	329	<b>(8)</b>	665
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	357	—	431	9
<b>RAIIA avant éléments spéciaux</b>	<b>204 \$</b>	329 \$	<b>423 \$</b>	674 \$

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

	Trimestres clos les 30 juin			
	2016 (par action)		2015 (par action)	
<b>Résultat net</b>	<b>(490) \$</b>		125 \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	357	0,16 \$	—	— \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Charge d'intérêt liée à un litige fiscal <sup>(1)</sup>	26	0,01	—	—
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	17	0,01	18	0,00
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	10	0,00	2	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux et autres éléments d'ajustement <sup>(1)</sup>	(3)	0,00	—	—
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>(83) \$</b>		145 \$	

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

	Trimestres clos les 30 juin	
	2016	2015
<b>RPA dilué</b>	<b>(0,24) \$</b>	0,06 \$
Incidence des éléments spéciaux <sup>(1)</sup> et des autres éléments d'ajustement	0,18	—
<b>RPA ajusté</b>	<b>(0,06) \$</b>	0,06 \$

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

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

	Semestres clos les 30 juin			
		2016	2015	
	(628) \$	(par action)	(par action)	
<b>Résultat net</b>			225 \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	<b>431</b>	<b>0,19 \$</b>	9	0,00 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	<b>34</b>	<b>0,02</b>	37	0,02
Charge d'intérêt liée à un litige fiscal <sup>(1)</sup>	<b>26</b>	<b>0,01</b>	—	—
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	<b>25</b>	<b>0,01</b>	23	0,01
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse <sup>(1)</sup>	<b>8</b>	<b>0,00</b>	—	—
Perte sur remboursement de dette à long terme <sup>(1)</sup>	<b>—</b>	<b>—</b>	22	0,01
Incidence fiscale des éléments spéciaux <sup>(1)</sup> et autres éléments d'ajustement	<b>(13)</b>	<b>0,00</b>	(1)	0,00
<b>Résultat net ajusté</b>	<b>(117) \$</b>		<b>315 \$</b>	

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

	Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015
<b>RPA dilué</b>	<b>(0,32) \$</b>	0,11 \$
Incidence des éléments spéciaux <sup>(1)</sup> et des autres éléments d'ajustement	<b>0,23</b>	0,04
<b>RPA ajusté</b>	<b>(0,09) \$</b>	0,15 \$

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

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

	Aux	
	30 juin 2016	31 décembre 2015
<b>Dette à long terme</b>	<b>8 996 \$</b>	8 979 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	<b>(417)</b>	(386)
Dette à long terme, montant net	<b>8 579</b>	8 593
Emprunts à court terme <sup>(1)</sup>	<b>111</b>	—
Obligations au titre des contrats de location simple <sup>(2)</sup>	<b>535</b>	563
Obligations au titre des transactions de cession-bail	<b>110</b>	133
<b>Dette ajustée</b>	<b>9 335 \$</b>	9 289 \$

<sup>(1)</sup> Se rapporte aux montants prélevés sur la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € (730 millions \$) de Transport. Voir également la Note 19 – Facilités de crédit.

<sup>(2)</sup> 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 RAIIA ajusté et du RAI ajusté, par rapport au RAI**

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2016	31 décembre 2015
<b>RAII</b>	<b>(5 487) \$</b>	<b>(4 838) \$</b>
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	5 814	5 392
Intérêts reçus	155	156
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple <sup>(2)</sup>	40	67
<b>RAII ajusté</b>	<b>522</b>	<b>777</b>
Amortissement	414	438
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple <sup>(3)</sup>	59	63
<b>RAIIA ajusté</b>	<b>995 \$</b>	<b>1 278 \$</b>

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

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 juin 2016	31 décembre 2015
<b>Intérêts versés</b>	<b>511 \$</b>	<b>427 \$</b>
Ajustement pour les intérêts sur les contrats de location simple <sup>(2)</sup>	40	67
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	6	9
<b>Intérêts ajustés</b>	<b>557 \$</b>	<b>503 \$</b>

<sup>(1)</sup> Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour plus de détails sur les éléments spéciaux pour les semestres clos les 30 juin 2016 et 2015. Les éléments spéciaux des troisième et quatrième trimestres de 2015 ont trait aux charges de dépréciation et autres charges du programme d'avions *C Series*, du programme d'avion *Learjet 85*, du programme d'avion *CRJ1000* et de la gamme d'avions *Learjet*; à une augmentation des provisions pour garanties de crédit et de valeur résiduelle et à une perte sur certains instruments financiers; à la radiation de frais différés; à la résiliation d'ententes de représentation commerciale et de distribution; et à une provision liée à un litige fiscal.

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

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

# AVIONS D’AFFAIRES

## FAITS SAILLANTS

### Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2016	2015	Écart
Revenus	1 473 \$	1 815 \$	(19) %
Livraisons d’avions (en unités)	42	47	(5)
Commandes nettes (en unités)	30	8	22
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons <sup>(1)</sup>	0,7	0,2	0,5
RAII	212 \$	119 \$	78 %
Marge RAI	14,4 %	6,6 %	780 pdb
RAII avant éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	98 \$	119 \$	(18) %
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	6,7 %	6,6 %	10 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	146 \$	161 \$	(9) %
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	9,9 %	8,9 %	100 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	162 \$	177 \$	(8) %
<b>Aux</b>	<b>30 juin 2016</b>	<b>31 décembre 2015</b>	
Carton de commandes (en milliards de dollars)	17,0 \$	17,2 \$	(1) %

### Principaux faits saillants et événements

- Au premier semestre de 2016, nous avons livré 73 avions et atteint un ratio de nouvelles commandes sur livraisons<sup>(1)</sup> de 1,0, validant le bien-fondé des décisions stratégiques prises en 2015 visant à aligner l’offre d’avions sur la demande du marché. Nous avons également réalisé une marge RAI avant éléments spéciaux<sup>(2)</sup> de 6,7 % dans un contexte de marché qui reste difficile.
- Comme l’indiquent nos dernières prévisions sur 10 ans, nous gardons confiance en l’important potentiel de croissance du secteur à long terme, alimenté surtout par la création de richesse, la mondialisation du commerce et la demande d’avions de remplacement.

<sup>(1)</sup> Ratio des commandes nettes reçues sur le nombre de livraisons d’avions, en unités.

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

## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Le marché des avions d'affaires continue à montrer des signes de faiblesse à court terme. Le taux de croissance du PIB mondial et les indicateurs du marché, comme la confiance de l'industrie<sup>(1)</sup> et les niveaux des stocks de biréacteurs d'affaires d'occasion, indiquent un retard de la relance et la prolongation de la faiblesse du marché. Néanmoins, nous gardons confiance dans le potentiel de l'industrie des avions d'affaires, étant donné l'importante croissance attendue à long terme.

Au deuxième trimestre de 2016, les marchés émergents comme la Chine, l'Amérique latine (surtout le Brésil) et la Russie sont demeurés au ralenti en raison de l'incertitude économique et des enjeux géopolitiques. Les commandes demeurent alimentées par des marchés établis comme l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest. En 2016, l'économie mondiale devrait toujours croître à un taux de 2,3 %, soit le même taux que celui des prévisions du trimestre précédent, mais légèrement inférieur au taux de 2,5 % en 2015.<sup>(2)</sup>

La confiance de l'industrie<sup>(1)</sup> a continué à diminuer depuis le premier trimestre de 2016 et demeure sous le seuil de stabilité du marché, à son niveau le plus bas depuis 2009. Le recul de l'indice de confiance au deuxième trimestre de 2016 découle essentiellement de la confiance amoindrie relativement aux niveaux des stocks, en partie compensée par le renforcement de la confiance dans la conjoncture du marché.<sup>(3)</sup>

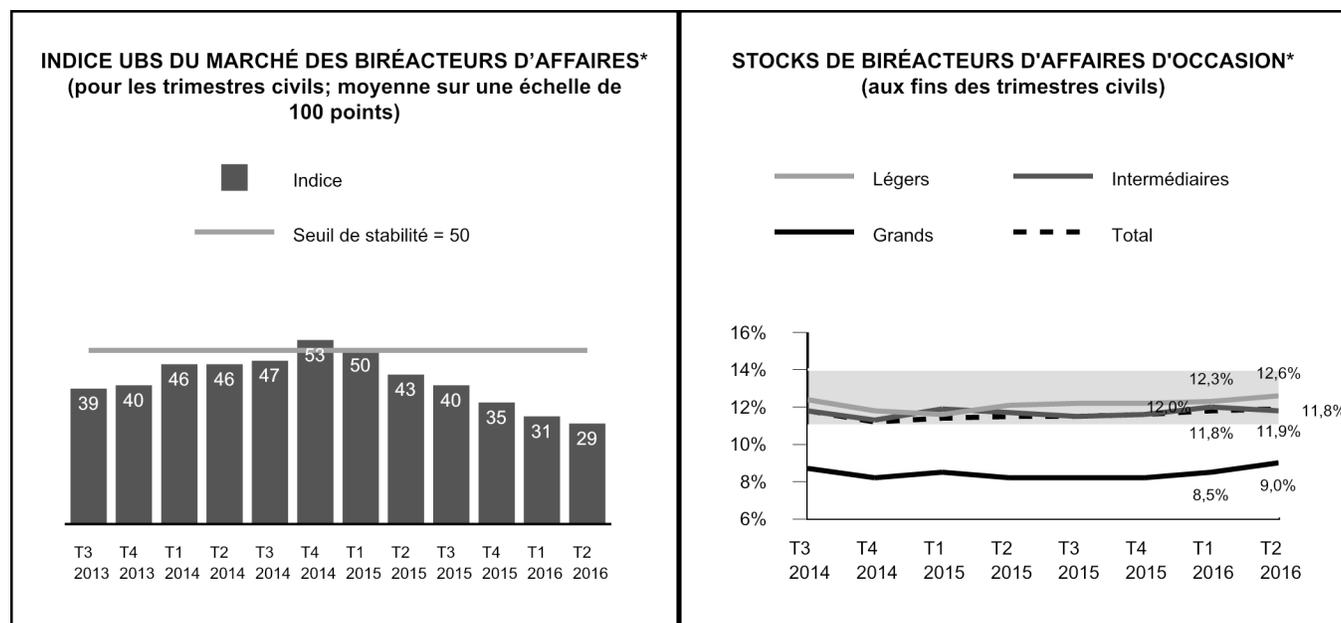
Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service a légèrement augmenté au deuxième trimestre de 2016 et s'établissait à 11,9 % au 30 juin 2016. À notre avis, ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe dans la fourchette normale pour l'ensemble du marché.

Comme l'indiquent les graphiques ci-après, dans l'ensemble, l'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. et en Europe est demeurée stable par rapport à celle des périodes correspondantes des trois dernières années.

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

<sup>(2)</sup> Selon le rapport Oxford Economics Global Data Report daté du 8 juillet 2016.

<sup>(3)</sup> Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par UBS et publié en juillet 2016.



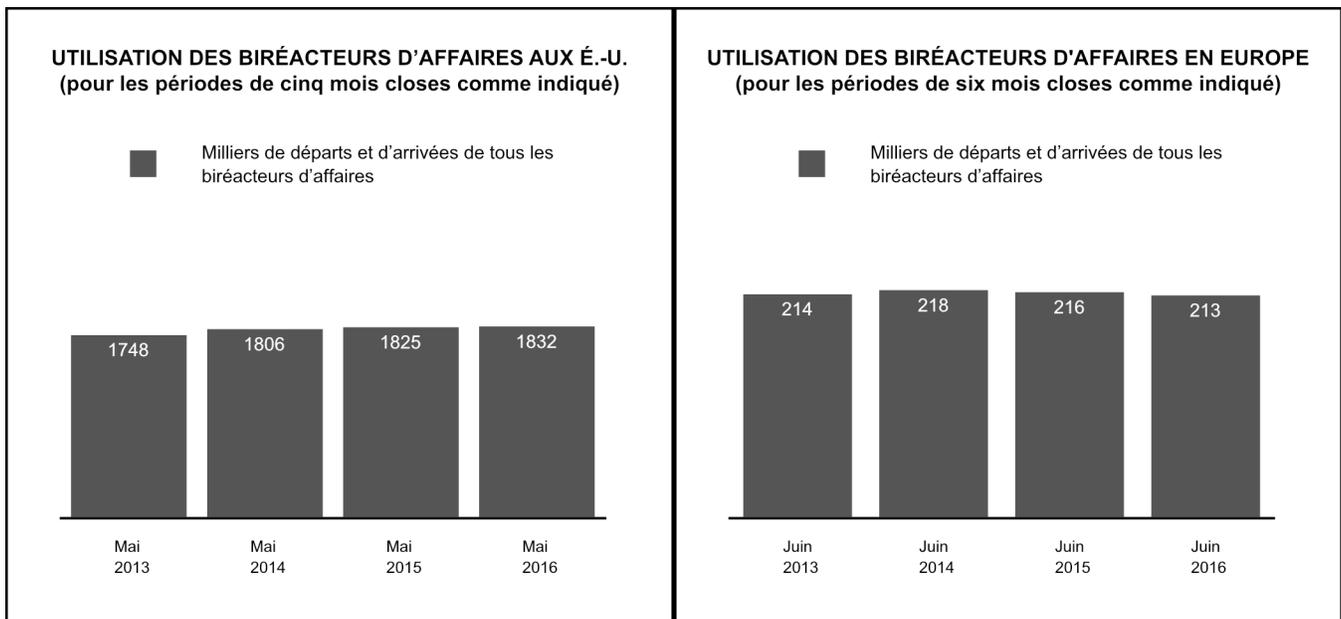
Source : UBS

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

Sources : JETNET et Ascend

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

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



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

Source : Eurocontrol

## Mise à jour des prévisions sur 10 ans du marché des avions d'affaires

En mai 2016, nous avons procédé à la publication annuelle de nos prévisions sur 10 ans du marché des avions d'affaires pour 2016 à 2025.<sup>(1)</sup>

Selon les prévisions du marché des avions d'affaires, 8300 avions des catégories des avions légers à grands devraient être livrés. Les livraisons des 10 prochaines années sont estimées à 250 milliards \$. Nous prévoyons que 2400 grands avions d'affaires seront livrés, ce qui représente environ la moitié des revenus totaux soit 130 milliards \$, tandis que nous prévoyons que 2800 avions d'affaires intermédiaires et 3100 avions d'affaires légers seront livrés, ce qui représente respectivement des revenus de 84 milliards \$ et 36 milliards \$.<sup>(2)</sup>

Les prévisions pour 2016 à 2025 reflètent l'incidence récente des tendances du marché et de la conjoncture économique mondiale sur la demande du marché de l'aviation d'affaires. Une importante croissance est attendue à long terme, les avions à plus large fuselage continuant de dominer le marché. La création de richesse, la mondialisation du commerce, la demande d'avions de remplacement, les marchés émergents et les investissements dans des solutions d'avions d'affaires novatrices et efficaces et dans des nouveaux programmes d'avions demeurent d'importants facteurs de croissance du marché des avions d'affaires.

L'Amérique du Nord devrait toujours afficher le plus grand nombre de livraisons de biréacteurs d'affaires neufs entre 2016 et 2025, suivi par l'Europe, qui demeure le deuxième marché en importance. L'Amérique latine et la Chine élargie occuperont les troisième et quatrième positions au cours de la période de 10 ans. Les marchés émergents comme l'Amérique latine, la Chine et la Russie devraient encore une fois être des facteurs clés de la croissance future alors que les défis présents sur ces marchés s'amenuiseront.

<sup>(1)</sup> Disponibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs, à [ri.bombardier.com](http://ri.bombardier.com).

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

## ANALYSE DES RÉSULTATS

### Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Revenus	1 473 \$	1 815 \$	2 776 \$	3 352 \$
<b>RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>146 \$</b>	161 \$	<b>258 \$</b>	310 \$
Amortissement	48	42	73	84
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>98</b>	119	<b>185</b>	226
Éléments spéciaux	(114)	—	(109)	11
<b>RAII</b>	<b>212 \$</b>	119 \$	<b>294 \$</b>	215 \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	6,7 %	6,6 %	6,7 %	6,7 %
Marge RII	14,4 %	6,6 %	10,6 %	6,4 %

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

### Revenus

Les baisses de revenus de respectivement 342 millions \$ et 576 millions \$ pour le trimestre et le semestre s'expliquent principalement par la baisse prévue du nombre de livraisons d'avions et par la baisse des revenus tirés des ventes d'avions d'occasion.

### Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

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

	Réf.	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2016	2015	2016	2015
Obligation au titre des avantages de retraite	1	(63) \$	— \$	(63) \$	— \$
Reprise des provisions pour l'annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	2	(54)	—	(54)	—
Charges de restructuration	3	3	—	8	11
		(114) \$	— \$	(109) \$	11 \$
Incidence sur la marge RII		7,7 %	0,0 %	3,9 %	(0,3) %

- Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 63 millions \$ a été reprise.
- Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 54 millions \$. La diminution des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.
- En 2016, représente des charges de restructuration liées à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016.

En 2015, les éléments spéciaux étaient liés à :

- une charge de restructuration de 13 millions \$ découlant de la réduction des effectifs de 1000 employés à Querétaro, au Mexique, et à Wichita, aux É.-U., liée au programme d'avion *Learjet 85*;
- en partie contrebalancée par un ajustement de 2 millions \$ d'une provision pour restructuration comptabilisée en 2014.

## Marge RAII

La marge RAII du trimestre a augmenté de 7,8 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAII avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre a augmenté de 0,1 point de pourcentage, essentiellement attribuable à :

- une incidence favorable de l'amélioration du modèle d'affaires relative aux activités liées aux avions d'occasion; et
- des marges plus élevées sur les activités de services à la clientèle.

En partie contrebalancées par :

- une dépréciation des stocks d'avions légers et une combinaison défavorable des avions, qui ont contrebalancé la marge globalement favorable tirée des avions; et
- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration.

La marge RAII du semestre a augmenté de 4,2 points de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAII avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le semestre est demeurée inchangée par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent, attribuable à :

- une incidence favorable de l'amélioration du modèle d'affaires relative aux activités liées aux avions d'occasion; et
- des marges plus élevées sur les activités de services à la clientèle.

Contrebalancées par :

- une dépréciation des stocks d'avions légers, qui a contrebalancé la marge globalement favorable tirée des avions; et
- une diminution de l'absorption des charges de vente et d'administration.

## Développement de produits

### Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Outillage des programmes <sup>(1)</sup>	161 \$	161 \$	323 \$	319 \$
Charges de R et D <sup>(2)</sup>	1	—	2	2
	162 \$	161 \$	325 \$	321 \$
En pourcentage des revenus	11,0 %	8,9 %	11,7 %	9,6 %

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

Au 30 juin 2016, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires<sup>(3)</sup> s'établissait à 2,3 milliards \$, comparativement à 2,0 milliards \$ au 31 décembre 2015.

<sup>(1)</sup> Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques.

<sup>(2)</sup> À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 33 millions \$ et 58 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016 (respectivement 30 millions \$ et 56 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

<sup>(3)</sup> Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 210 millions \$ au 30 juin 2016 (157 millions \$ au 31 décembre 2015).

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

Nous continuons à concentrer nos efforts sur le programme d'essais en vol afin de mettre sur le marché les avions définissant la norme de leur catégorie de marché.

La fabrication des FTV *Global 7000* continue de progresser, ainsi que l'intégration des systèmes et les essais statiques. Les FTV en sont à divers stades de production et d'assemblage.

Les essais en vue de l'obtention de la licence de sécurité aérienne sont en cours. En avril 2016, le moteur du fournisseur a été certifié par la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U.

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

La MES de l'avion *Global 7000* est prévue pour le deuxième semestre de 2018.

## Livraisons d'avions

Livraisons d'avions (en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
<b>Légers</b>				
<i>Learjet 70/75</i>	5	5	6	14
<b>Intermédiaires</b>				
<i>Challenger 350</i>	16	18	30	32
<i>Challenger 605/650</i>	7	3	9	8
<i>Challenger 850</i>	—	1	—	1
<b>Grands</b>				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	14	20	28	37
	<b>42</b>	<b>47</b>	<b>73</b>	<b>92</b>

## Commandes d'avions

Commandes nettes (en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Commandes brutes	35	16	92	47
Annulations	(5)	(8)	(22)	(20)
Commandes nettes	<b>30</b>	<b>8</b>	<b>70</b>	<b>27</b>

Nous avons obtenu un nombre de nouvelles commandes nettes plus élevé dans l'ensemble des catégories d'avions d'affaires au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2016 par rapport à celui des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

## Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

Carnet de commandes (en milliards de dollars)	Aux	
	30 juin 2016	31 décembre 2015
	<b>17,0 \$</b>	17,2 \$

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.

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Commandes nettes	30	8	70	27
Livraisons	42	47	73	92
	<b>0,7</b>	0,2	<b>1,0</b>	0,3

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

# AVIONS COMMERCIAUX

## FAITS SAILLANTS

### Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2016	2015	Écart
Revenus	764 \$	598 \$	28 %
Livraisons d'avions (en unités)	27	19	8
Commandes nettes (en unités)	159	3	156
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons <sup>(1)</sup>	5,9	0,2	5,7
RAII	(586) \$	(10) \$	ins
Marge RAI	(76,7) %	(1,7) %	ins
RAII avant éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	(103) \$	(10) \$	ins
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	(13,5) %	(1,7) %	ins
RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	(90) \$	14 \$	ins
Marge RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(2)</sup>	(11,8) %	2,3 %	ins
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	137 \$	239 \$	(43) %

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

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

### Principaux faits saillants et événements

- Le programme d'avions *C Series* passe de la phase de développement à la phase génératrice de revenus, un jalon historique, alors que nous mettons en marché le premier avion de conception entièrement nouvelle à servir le segment de marché des avions de 100 à 150 sièges en près de 30 ans. À la suite de l'obtention de la certification de type de Transports Canada (TC) en décembre 2015, l'avion *CS100* a obtenu, en juin 2016, la validation de type de l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA) et de la Federal Aviation Administration (FAA) des É.-U. Après le trimestre, le 11 juillet 2016, l'avion *CS300* a obtenu sa certification de type de TC. Nous visons maintenant à accroître notre efficacité tout en accélérant la cadence vers la production à plein régime, à continuer d'accroître notre carnet de commandes, à livrer des avions *C Series* et à offrir du soutien à la clientèle.
- Nous avons livré le premier avion *CS100* à l'exploitant de lancement Swiss International Air Lines (SWISS) le 29 juin 2016. La MES de l'avion le 15 juillet 2016 a été un succès avec le vol commercial inaugural qui a mené des passagers de Zurich à Paris.
- Les commandes importantes signées récemment ont renforcé la position du programme d'avions *C Series* dans le segment de marché des avions de 100 à 150 sièges. La MES du programme a été réalisée avec un carnet de commandes fermes supérieur à notre objectif de 300 avions :
  - En avril 2016, nous avons signé une commande ferme avec Delta Air Lines, Inc. visant 75 avions *CS100*, assortie d'options pour 50 avions *CS100* supplémentaires, y compris des droits de conversion en avions *CS300*. Selon le prix affiché de l'avion *CS100*, la commande ferme est évaluée à 5,6 milliards \$.
  - En avril 2016, Air Baltic Corporation AS (airBaltic) a converti ses sept options restantes en commandes fermes d'avions *CS300*. Cette dernière transaction porte le total des commandes fermes d'airBaltic à 20 avions *CS300*. Selon le prix affiché, cette commande ferme supplémentaire est évaluée à 506 millions \$.
  - En juin 2016, Air Canada a signé, conformément à la lettre d'intention annoncée en février 2016, une entente d'achat ferme visant 45 avions *CS300*, assortie d'options pour 30 avions *CS300* supplémentaires, y compris des droits de conversion en avions *CS100*. Selon le prix affiché de l'avion *CS300*, la commande ferme est évaluée à 3,8 milliards \$.

Parallèlement à ces commandes fermes, de manière consolidée, nous avons comptabilisé une provision pour contrats déficitaires de 492 millions \$ dans les éléments spéciaux au deuxième trimestre de 2016.

## Principaux faits saillants et événements (suite)

- Le 30 juin 2016, nous avons clos un investissement de 1,0 milliard \$ du gouvernement du Québec (par l'intermédiaire d'Investissement Québec) en contrepartie d'une participation de 49,5 % dans une société en commandite nouvellement constituée, la Société en commandite Avions C Series (SCACS), à laquelle nous avons transféré les actifs, passifs et obligations du programme d'avions C Series. Le 30 juin 2016 également, nous avons reçu la première tranche de 500 millions \$, et nous devrions recevoir la seconde tranche de 500 millions \$ le 1<sup>er</sup> septembre 2016, sous réserve du respect d'une condition préalable. La SCACS poursuivra les activités liées à notre programme d'avions C Series et continuera d'être incluse dans le périmètre de consolidation de nos résultats financiers.
- L'utilisation des flux de trésorerie disponibles reliée au programme d'avions C Series a atteint environ 470 millions \$ pour le semestre clos le 30 juin 2016 et demeure alignée avec notre cible d'utilisation des flux de trésorerie disponibles de 1,0 milliard \$ pour le programme en 2016.
- Au cours du trimestre, nous avons présenté un nouvel aménagement intérieur de la cabine pour la gamme d'avions CRJ.
- En juin 2016, nous avons signé une commande ferme visant 10 avions CRJ900 avec un client préférant garder l'anonymat. Selon le prix affiché, la commande ferme est évaluée à 472 millions \$.
- Après la fin du deuxième trimestre, nous avons restructuré l'entente d'achat signée en 2013 avec notre client, la société de crédit-bail établie à Moscou, Ilyushin Finance Co. (IFC), afin de nous adapter aux besoins actuels de son marché. La commande ferme a été modifiée, passant de 32 avions CS300 assortie d'options pour 10 avions CS300 supplémentaires à 20 avions CS300 et un biturbopropulseur Q400 assortie d'options pour cinq avions Q400 supplémentaires.

## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Depuis le début de 2016, la tendance à la hausse de la demande de transport aérien commercial, mesurée par les revenus passagers-kilomètres (« RPK »)<sup>(1)</sup>, demeure forte par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente.

Le transport aérien commercial régulier national et international prévu, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 5,4 % et 6,3 % depuis le début de l'année jusqu'en mai 2016 par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les sociétés aériennes commerciales à l'échelle mondiale ont affiché des coefficients nationaux et internationaux d'occupation des sièges<sup>(2)</sup> de respectivement 80,7 % et 77,9 % depuis le début de l'année jusqu'en mai 2016, des coefficients similaires à ceux de respectivement 80,4 % et 78,2 % enregistrés pour la période correspondante de 2015.<sup>(3)</sup>

En particulier, les hausses enregistrées par les marchés du transport aérien commercial national aux É.-U., en Chine et en Inde représentent la plus grande partie de la croissance de 5,4 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les hausses enregistrées par les marchés du transport aérien commercial international en Asie-Pacifique, au Moyen-Orient et en Europe représentent la plus grande partie de la croissance de 6,3 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente.<sup>(3)</sup>

Le trafic-passagers régional, mesuré par les RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U.<sup>(4)</sup> et de leurs affiliés, qui représentent une partie importante du trafic-passagers aérien régional aux É.-U., le principal marché de Avions commerciaux, est demeuré stable progressant de 1,2 % depuis le début de l'année jusqu'en juin 2016, en regard de celui de la période correspondante de l'année précédente. Ces transporteurs ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 79,5 % depuis le début de l'année jusqu'en juin 2016, soit une légère baisse par rapport à 80,8 % pour la période correspondante de 2015.

<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* du mois de mai 2016 de l'IATA.

<sup>(4)</sup> Delta Air Lines, American Airlines, United Airlines et Alaska Air.

La croissance de la demande de transport aérien a connu un solide début d'année 2016, malgré le fléchissement de la tendance à la hausse du trafic au cours des derniers mois qui témoigne de la précarité de la conjoncture économique mondiale. Les prix du pétrole devraient toujours demeurer faibles dans un avenir prévisible.<sup>(1)(2)</sup> Cela pourrait inciter certaines sociétés aériennes à reporter leur décision de renouveler leur flotte à court terme, mais la baisse du prix du carburant devrait continuer à favoriser la rentabilité des sociétés aériennes, leur donnant l'occasion de réinvestir dans leurs flottes. 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 notamment trait à la qualité de l'air à l'échelle locale, aux émissions des avions et au bruit ambiant, conjuguées à l'engagement de l'industrie du transport aérien en vue d'une réduction des émissions de carbone, devraient accélérer le retrait des anciens modèles d'avions moins écoénergétiques à l'échelle mondiale.

Dans son rapport semestriel *Economic Performance of the Airline Industry* de juin 2016, l'IATA continue de prévoir que la performance financière des sociétés aériennes continuera de s'améliorer en 2016 comparativement à 2015, mais à un rythme plus lent. L'IATA anticipe que les sociétés aériennes commerciales généreront des profits de 39,4 milliards \$ en 2016, soit des profits supérieurs aux profits réels de 35,3 milliards \$ pour 2015. Bien que la croissance du transport aérien soit demeurée forte, la conjoncture économique mondiale a affiché des signes de faiblesse. Les transporteurs aériens d'Amérique du Nord devraient toujours présenter les profits les plus élevés en dollars et en pourcentage des revenus, stimulés par le regroupement s'opérant au sein de l'industrie, qui a entraîné la hausse des coefficients d'occupation des sièges, les frais accessoires et la baisse des coûts de carburant.

<sup>(1)</sup> D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* du mois de mai 2016 de l'IATA.

<sup>(2)</sup> D'après le rapport *Airline Financial Monitor* de mai-juin 2016 de l'IATA.

## Prévisions sur 20 ans du marché des Avions commerciaux

Nos perspectives à long terme actuelles concernant les livraisons d'avions commerciaux demeurent inchangées, soit 12 700 avions, dont la valeur est estimée à 650 milliards \$, devant être livrés au cours des 20 prochaines années dans le segment des avions de 60 à 150 sièges. Environ 55 % des livraisons sont prévues dans le segment des avions de 100 à 150 sièges. Nous nous attendons à ce que ce segment connaisse une transformation majeure de sa flotte avec la MES d'avions de conception entièrement nouvelle.

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

## ANALYSE DES RÉSULTATS

### Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Revenus	764 \$	598 \$	1 380 \$	1 271 \$
<b>RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>(90) \$</b>	14 \$	<b>(130) \$</b>	32 \$
Amortissement	13	24	39	52
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>(103)</b>	(10)	<b>(169)</b>	(20)
Éléments spéciaux	483	—	483	(1)
<b>RAII</b>	<b>(586) \$</b>	(10) \$	<b>(652) \$</b>	(19) \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	(13,5) %	(1,7) %	(12,2) %	(1,6) %
Marge RII	(76,7) %	(1,7) %	(47,2) %	(1,5) %

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

## Revenus

La hausse des revenus de 166 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par la hausse du nombre de livraisons d'avions.

La hausse des revenus de 109 millions \$ pour le semestre s'explique principalement par la hausse des revenus tirés des ventes d'avions neufs et d'avions d'occasion.

## Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

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

	Réf.	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
		2016	2015	2016	2015
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i>	1	516 \$	— \$	516 \$	— \$
Obligation au titre des avantages de retraite	2	(33)	—	(33)	—
Charges de restructuration	3	—	—	—	(1)
		483 \$	— \$	483 \$	(1) \$
Incidence sur la marge RAI		(63,2) %	0,0 %	(35,0) %	0,1 %

1. Parallèlement à la clôture des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016, nous avons comptabilisé, de manière consolidée, une provision pour contrats déficitaires de 492 millions \$, déduction faite d'un montant de 24 millions \$ comptabilisé dans Siège social et élimination.
2. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 33 millions \$ a été reprise.
3. Représente un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée en 2014.

## Marge RAI

Les marges RAI du trimestre et du semestre ont diminué respectivement de 75,0 et de 45,7 points de pourcentage par rapport à celles des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Les marges RAI avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre et le semestre ont diminué respectivement de 11,8 et de 10,6 points de pourcentage essentiellement en raison :

- des pertes du programme d'avions *C Series* en raison de l'accélération de la production, essentiellement liées à la production des premières unités<sup>(1)</sup>; et
- d'une diminution des marges tirées des livraisons d'avions.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des charges de R et D découlant essentiellement de la diminution de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques en raison de la baisse de la valeur comptable des coûts de développement de la gamme d'avions *CRJ*.

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

## Développement de produits

### Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Outillage des programmes <sup>(1)</sup>	130 \$	231 \$	225 \$	419 \$
Charges de R et D <sup>(2)</sup>	—	1	1	2
	130 \$	232 \$	226 \$	421 \$
En pourcentage des revenus	17,0 %	38,8 %	16,4 %	33,1 %

Les additions à l'outillage des programmes sont essentiellement liées au développement du programme d'avions *C Series*.

Au 30 juin 2016, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions commerciaux<sup>(3)</sup> s'établissait à 2,5 milliards \$, comparativement à 1,9 milliard \$ au 31 décembre 2015.

<sup>(1)</sup> Montant net capitalisé dans l'outillage des programmes aéronautiques, à l'exclusion d'un montant de 352 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016 lié à l'acquisition de coûts de développement engagés par nos fournisseurs et comptabilisés dans l'outillage des programmes aéronautiques lors de la première livraison de l'avion *CS100*. Le montant représente un élément sans effet de trésorerie pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016, car il est payable à la livraison des avions et aura une incidence sur les additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles dans les flux de trésorerie lorsque les fournisseurs seront payés à la livraison des avions.

<sup>(2)</sup> À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de 6 millions \$ pour le trimestre et de 11 millions \$ pour le semestre clos le 30 juin 2016 (15 millions \$ pour le trimestre et 35 millions \$ pour le semestre clos le 30 juin 2015), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

<sup>(3)</sup> Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions commerciaux totalisaient 299 millions \$ au 30 juin 2016 (294 millions \$ au 31 décembre 2015).

### Le programme d'avions *C Series*

#### Avion *CS100*

En décembre 2015, l'avion *CS100* a obtenu la certification de type de TC. À la suite de l'achèvement réussi des activités d'évaluation d'itinéraires en Europe de l'avion *CS100* en mars 2016, l'avion de ligne *CS100* a obtenu la validation de type de l'AESA et de la FAA des É.-U. le 15 juin 2016. En juin 2016, l'équipe de SWISS a achevé la formation des pilotes, ainsi que celle des équipes au sol et de maintenance. Le premier avion *CS100* a été livré à SWISS le 29 juin 2016 et est entré en service commercial le 15 juillet 2016.

#### Avion *CS300*

Le 11 juillet 2016, l'avion *CS300* a obtenu la certification de type de TC. Les validations de type de l'AESA et de la FAA des É.-U. devraient être obtenues d'ici le troisième trimestre de 2016. Le premier avion *CS300* destiné à l'exploitant de lancement airBaltic est en production et devrait être livré au quatrième trimestre de 2016.

### Résultats de performance

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

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

Nous visons maintenant à accélérer la cadence vers la production à plein régime, à livrer les avions *C Series* et à assurer du soutien à la clientèle.

La production accélérée, y compris celle des unités destinées aux exploitants de lancement SWISS et airBaltic, progresse comme prévu dans les nouvelles installations d'assemblage de Mirabel, au Canada.

(1) Principaux objectifs de performance, sous certaines conditions d'exploitation, par rapport aux avions actuellement en production, sur des vols de 500 milles marins. Se reporter également à la mise en garde relative au programme d'avions *CS300* à la fin du présent rapport de gestion.

Nous sommes prêts à assurer un soutien complet à nos clients dans le cadre de la MES de leurs avions qui génèrent des revenus :

- Le simulateur de vol complet des avions *C Series* joue un rôle important dans la formation des pilotes de l'avion *CS100* de conception entièrement nouvelle.
- En juin 2016, nous avons inauguré le nouveau centre de réponse à la clientèle (CRC) de pointe pour les avions *C Series* à Mirabel, au Canada. Le CRC, qui fournit déjà un soutien aux clients *C Series*, assure en tout temps des services techniques, de l'expertise en ingénierie et des services de matériel mondiaux.
- En juin 2016, notre établissement de service agréé (ASF), SAMCO Aircraft Maintenance B.V., a reçu l'autorisation de maintenance de base des avions *C Series* des autorités de l'aviation civile des Pays-Bas. SAMCO fournira des services de maintenance pour les avions *C Series* établis en Europe et dans les régions avoisinantes.
- En mai 2016, nous avons signé une entente Smart Parts de dix ans avec SWISS. En juillet 2016, nous avons signé une entente Smart Parts de cinq ans avec airBaltic. En vertu de ces ententes, nous fournirons des services complets de maintenance, de réparation et de révision des composants, l'accès à une banque d'échange de pièces située à un endroit stratégique et à des stocks de pièces sur place aux principales plaques tournantes respectives de ces sociétés aériennes.

## Livraisons d'avions

### Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ700</i>	1	1	1	2
<i>CRJ900</i>	15	11	27	24
<i>CRJ1000</i>	2	—	4	1
<b>Biréacteurs commerciaux</b>				
<i>CS100</i>	1	—	1	—
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q400</i>	8	6	14	14
<b>Avions amphibies</b>	—	1	—	1
	<b>27</b>	<b>19</b>	<b>47</b>	<b>42</b>

## Commandes d'avions

### Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
<b>Biréacteurs régionaux</b>				
<i>CRJ900</i>	17	—	19	7
<i>CRJ1000</i>	—	(2)	—	(2)
<b>Biréacteurs commerciaux</b>				
<i>CS100</i>	75	—	75	—
<i>CS300</i>	52	—	52	—
<b>Biturbopropulseurs</b>				
<i>Q400</i>	15	5	15	23
	<b>159</b>	<b>3</b>	<b>161</b>	<b>28</b>

Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours du semestre clos le 30 juin 2016 :

Client	Commande ferme	Valeur <sup>(1)</sup>	Options <sup>(2)</sup>
<b>Deuxième trimestre</b>			
Delta Air Lines, Inc. (É.-U.) <sup>(3)</sup>	75 CS100	5 600 \$	50 CS100
Air Canada (Canada) <sup>(4)</sup>	45 CS300	3 800 \$	30 CS300
Air Baltic Corporation AS (Lettonie) <sup>(5)</sup>	7 CS300	506 \$	—
Client préférant garder l'anonymat	10 CRJ900	472 \$	—
WestJet Encore Ltd. (Canada) <sup>(6)</sup>	9 Q400	293 \$	—
Chorus Aviation Inc. (Canada) <sup>(7)</sup>	5 CRJ900	229 \$	—

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

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

<sup>(3)</sup> Les avions devraient commencer à être livrés à Delta en 2018.

<sup>(4)</sup> Les livraisons des avions à Air Canada devraient commencer à la fin de 2019 et se prolonger jusqu'en 2022.

<sup>(5)</sup> Avec cette transaction, airBaltic a exercé ses sept options restantes pour des avions CS300.

<sup>(6)</sup> La transaction représente la conversion de neuf options liées à une commande précédente.

<sup>(7)</sup> La commande comprend des droits d'achat visant cinq avions CRJ900 supplémentaires.

## Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

### Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	30 juin 2016		31 décembre 2015		Aux
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options	
<b>Biréacteurs régionaux</b>					
CRJ700	9	—	10	—	
CRJ900	36	18	44	24	
CRJ1000	21	—	25	9	
<b>Biréacteurs commerciaux</b>					
CS100	122 <sup>(1)</sup>	99	53 <sup>(1)</sup>	49	
CS300	247 <sup>(1)</sup>	143	190 <sup>(1)</sup>	113	
<b>Biturbopropulseurs</b>					
Q400	40	43	39	77	
	<b>475</b>	<b>303</b>	<b>361</b>	<b>272</b>	

<sup>(1)</sup> Par suite de la livraison du premier avion CS100 à SWISS le 29 juin 2016, le total de 369 commandes comprenait 144 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions C Series au 30 juin 2016 (le total de 243 commandes comprenait 86 commandes fermes assorties de droits de conversion en l'autre modèle de la gamme d'avions C Series au 31 décembre 2015).

Au 30 juin 2016, le carnet de commandes en unités avait augmenté, principalement pour les avions du programme C Series. Le carnet de commandes et l'horizon de production des programmes font l'objet d'un suivi afin d'aligner les cadences de production sur la demande du marché.

Le 25 février 2016, Republic Airways Holdings (Republic) a annoncé qu'elle et certaines de ses filiales ont déposé une demande volontaire de réorganisation de leurs activités en vertu du chapitre 11 du *Bankruptcy Code* des É.-U. Au 30 juin 2016, notre carnet de commandes comprenait une commande pour ce client portant sur 40 avions CS300. Nous surveillons de près la situation et travaillerons en étroite collaboration avec Republic tandis qu'elle restructure ses activités.

Après la fin du deuxième trimestre, nous avons restructuré l'entente d'achat signée en 2013 avec notre client, la société de crédit-bail établie à Moscou, Ilyushin Finance Co. (IFC), afin de nous adapter aux besoins actuels de son marché. La commande ferme a été modifiée, passant de 32 avions CS300 assortie d'options pour 10 avions CS300 supplémentaires à 20 avions CS300 et un biturbopropulseur Q400 assortie d'options pour cinq avions Q400 supplémentaires. L'entente d'achat restructurée ne figure pas dans le tableau des carnets de commandes ci-dessus.

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Commandes nettes	159	3	161	28
Livraisons	27	19	47	42
	5,9	0,2	3,4	0,7

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

L'augmentation du ratio de nouvelles commandes sur livraisons pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016 par rapport à celui des périodes correspondantes de l'exercice précédent s'explique principalement par les commandes importantes d'avions *C Series* reçues au deuxième trimestre de 2016.

## PARTENARIAT STRATÉGIQUE

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

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

Le 30 juin 2016, nous avons reçu la première tranche de 500 millions \$ et nous devrions recevoir la seconde tranche de 500 millions \$ le 1<sup>er</sup> septembre 2016, sous réserve du respect d'une condition préalable. La participation ne donnant pas le contrôle au 30 juin 2016 tenait compte d'une participation de 32,9 % dans l'actif net de la SCACS. La participation ne donnant pas le contrôle augmentera, pour s'établir à 49,5 %, à la réception de la seconde tranche. Le produit de l'investissement sera affecté entièrement aux flux de trésorerie du programme d'avions *C Series*. Selon les modalités de l'entente de société en commandite, nous nous sommes engagés à investir des capitaux supplémentaires dans la SCACS, jusqu'à concurrence de 1,0 milliard \$, dans le cas où la SCACS ne disposerait pas de liquidités suffisantes. Les apports en capital supplémentaires de Bombardier augmenteraient sa participation dans la SCACS.

Le 30 juin 2016 également, nous avons émis, au nom d'Investissement Québec, des bons de souscription pouvant être exercés en vue d'acquérir un nombre global de 50 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc., pouvant être exercés pendant cinq ans à un prix d'exercice par action de 1,72 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,21 dollars canadiens à la date de signature de l'accord de souscription. Des bons de souscription additionnels pouvant être exercés en vue d'acquérir un total de 50 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc. seront émis parallèlement au décaissement de la seconde tranche de 500 millions \$ de l'investissement.

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

# AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

## FAITS SAILLANTS

### Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2016	2015	Écart
Revenus	425 \$	472 \$	(10) %
Nouvelles commandes externes	105 \$	131 \$	(20) %
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	1,0	1,1	(0,1)
RAII	69 \$	42 \$	64 %
Marge RAI	16,2 %	8,9 %	730 pdb
RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	30 \$	42 \$	(29) %
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	7,1 %	8,9 %	(180) pdb
RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	42 \$	55 \$	(24) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	9,9 %	11,7 %	(180) pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	4 \$	6 \$	(33) %
<b>Aux</b>	<b>30 juin 2016</b>	<b>31 décembre 2015</b>	
Carnet de commandes externes	60 \$	80 \$	(25) %

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

### Principaux faits saillants et événements

- Le niveau plus élevé des revenus intersectoriels d'avions commerciaux, l'accélération de la cadence vers la production à plein régime du programme d'avions *C Series* ayant commencé, est contrebalancé par la baisse des revenus intersectoriels d'avions d'affaires résultant des réductions de cadence de production mises en œuvre en 2015.
- Environ 45 % des 2500 réductions des effectifs prévues et annoncées en février 2016 ont eu lieu au cours du premier semestre de 2016. L'objectif est de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître notre compétitivité. Au premier semestre de 2016, nous avons comptabilisé des charges de restructuration de 24 millions \$ dans les éléments spéciaux.

## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

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

L'état actuel de certains facteurs de croissance des marchés pourrait avoir une incidence mitigée sur l'industrie des aérostructures à court terme. La demande de transport aérien commercial continue de suivre une tendance à la hausse et l'IATA prévoit que la performance financière des sociétés aériennes continuera de s'améliorer en 2016. Ces facteurs pourraient avoir une incidence positive sur les commandes d'avions commerciaux malgré des signes de faiblesse persistants dans la conjoncture économique mondiale. En même temps, la confiance de l'industrie dans le marché des biréacteurs d'affaires<sup>(1)</sup> a continué à diminuer, atteignant son niveau le plus bas depuis 2009. Néanmoins, nous gardons confiance dans le potentiel à long terme de l'industrie des avions d'affaires.

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

## ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Revenus				
Revenus externes	109 \$	118 \$	224 \$	266 \$
Revenus intersectoriels	316	354	669	677
	425 \$	472 \$	893 \$	943 \$
<b>RAIA avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>42 \$</b>	<b>55 \$</b>	<b>91 \$</b>	<b>108 \$</b>
Amortissement	12	13	26	25
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>30</b>	<b>42</b>	<b>65</b>	<b>83</b>
Éléments spéciaux	(39)	—	(19)	(1)
<b>RAII</b>	<b>69 \$</b>	<b>42 \$</b>	<b>84 \$</b>	<b>84 \$</b>
Marge RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	7,1 %	8,9 %	7,3 %	8,8 %
Marge RAII	16,2 %	8,9 %	9,4 %	8,9 %

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

### Revenus

La diminution de 47 millions \$ pour le trimestre est attribuable à :

- une baisse des revenus intersectoriels (38 millions \$) (voir ci-après); et
- une diminution des revenus externes (9 millions \$), principalement attribuable à une diminution du volume d'aérostructures, en partie contrebalancée par un ajustement favorable d'un contrat à long terme.

La diminution de 50 millions \$ pour le semestre est attribuable à :

- une diminution des revenus externes (42 millions \$), principalement attribuable à une diminution du volume, en partie contrebalancée par une augmentation des ventes de pièces de rechange; et
- une baisse des revenus intersectoriels (8 millions \$) (voir ci-après).

La baisse des revenus intersectoriels est essentiellement attribuable à la diminution du volume d'avions d'affaires résultant de nos réductions de cadence de production mises en œuvre en 2015, contrebalancée en partie par l'augmentation du volume d'avions commerciaux découlant de l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series*.

## Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

L'élément spécial pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016 représente :

- une diminution de l'obligation au titre des avantages de retraite de 43 millions \$. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyions pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle, l'obligation implicite a été reprise; et
- des charges de restructuration liées à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016, dont un montant de 20 millions \$ a été comptabilisé au premier trimestre et un montant de 4 millions \$, au deuxième trimestre.

L'élément spécial pour le semestre clos le 30 juin 2015 est lié à un ajustement d'une provision pour restructuration comptabilisée en 2014.

## Marge RAll

La marge RAll du trimestre a augmenté de 7,3 points de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAll avant éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre a diminué de 1,8 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- la diminution des marges tirées des contrats intersectoriels d'avions commerciaux, attribuable principalement à la comptabilisation des pertes prévues plus élevées tirées des premières unités du programme d'avions *C Series*, conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme.

En partie contrebalancée par :

- les marges plus élevées tirées des contrats intersectoriels d'avions d'affaires; et
- les marges plus élevées tirées des contrats externes, surtout attribuables à un ajustement favorable d'un contrat à long terme.

La marge RAll du semestre a augmenté de 0,5 point de pourcentage par rapport à celle du semestre correspondant de l'exercice précédent. La marge RAll avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-dessus) pour le semestre a diminué de 1,5 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- la diminution des marges tirées des contrats intersectoriels d'avions commerciaux, attribuable principalement à la comptabilisation des pertes prévues plus élevées tirées des premières unités du programme d'avions *C Series*, conformément à la méthode comptable relative aux contrats à long terme.

En partie contrebalancée par :

- les marges plus élevées tirées des contrats externes, surtout attribuables à l'amélioration des prix; et
- les marges plus élevées tirées des pièces de rechange.

## Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur livraisons

### Carnet de commandes externes

	Aux	
	30 juin 2016	31 décembre 2015
	60 \$	80 \$

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Nouvelles commandes externes	105 \$	131 \$	204 \$	261 \$
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	1,0	1,1	0,9	1,0

# TRANSPORT

## FAITS SAILLANTS

### Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 juin	2016	2015	Écart
Revenus	1 964 \$	2 091 \$	(6) %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	2,1 \$	2,0 \$	5 %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	1,1	1,0	0,1
RAII	87 \$	115 \$	(24) %
Marge RAI	4,4 %	5,5 %	(110) pdb
RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	124 \$	115 \$	8 %
Marge RAI avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	6,3 %	5,5 %	80 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	149 \$	139 \$	7 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	7,6 %	6,6 %	100 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	29 \$	21 \$	38 %
<b>Aux</b>	<b>30 juin 2016</b>	<b>31 décembre 2015</b>	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	29,8 \$	30,4 \$	(2) %

### Principaux faits saillants et événements

- Au cours du trimestre clos le 30 juin 2016, la marge RAI avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup> a progressé pour s'établir à plus de 6 %. Notre transformation opérationnelle donne des résultats, menée par les économies réalisées en approvisionnement et l'optimisation des coûts fonctionnels.
- Nous avons remporté plusieurs commandes dans différentes régions et différents segments de produits au deuxième trimestre de 2016 et conformément à notre stratégie, nous avons augmenté la proportion de contrats de service dans le carnet de commandes.
- Environ 60 % des 3200 réductions d'effectifs prévues et annoncées en février 2016 ont été réalisées au cours du premier semestre de 2016. L'objectif est de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître notre compétitivité. Au premier semestre de 2016, nous avons comptabilisé des charges de restructuration de 124 millions \$ dans les éléments spéciaux.

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

## INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Selon les prévisions de l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE), l'ensemble du marché ferroviaire accessible<sup>(1)</sup> devrait croître à un taux moyen annualisé de 2,7 %<sup>(2)</sup> au cours des trois prochaines années; cependant, le volume des commandes accordées dans l'ensemble du marché accessible pour le premier semestre de l'exercice était moins important par rapport à celui du semestre correspondant de l'exercice précédent en raison de contrats importants attribués au premier semestre de 2015.

En Europe, le volume des commandes du premier semestre de 2016 est semblable à celui atteint au cours du semestre correspondant de 2015, soutenu par une activité de marché solide au deuxième trimestre. En Italie, en Allemagne et au R.-U., des commandes importantes ont été octroyées, surtout dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux. Au cours des prochains trimestres, des commandes importantes de trains à grande vitesse devraient faire l'objet d'appels d'offres en France et en Espagne, ainsi que d'importants contrats de voitures de métro au R.-U., en France et en Allemagne. En Europe de l'Est, des commandes de voitures de métro ont été octroyées à Istanbul en Turquie, de trains régionaux en Hongrie et un contrat de signalisation en Slovaquie. En Turquie, d'autres investissements sont prévus dans les segments des métros, des trains à grande vitesse et des services. La demande se maintient pour la modernisation et le remplacement de parcs de véhicules vieillissants en Europe de l'Est où des investissements sont prévus en Hongrie, en Pologne et en Roumanie dans les segments des trains de banlieue et des trains régionaux, de même que dans ceux des métros et des véhicules légers sur rail.

En Amérique du Nord, le niveau des investissements au premier semestre de 2016 a augmenté par rapport à celui du semestre correspondant de l'exercice précédent, mené par une commande importante de métros accordée à Chicago, aux É.-U., au cours du premier trimestre. Au deuxième trimestre, des contrats ont été octroyés pour des véhicules légers sur rail dans le Maryland, aux É.-U., et des trains régionaux au Canada. Au cours des prochains trimestres, des commandes devraient être attribuées tant au Canada qu'aux É.-U. dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux ainsi que dans celui des solutions de mobilité urbaine, comme les véhicules légers sur rail et les voitures de métro. De plus, plusieurs régions de transport du Mexique devraient investir dans les voitures de métro et les véhicules légers sur rail.

En Asie-Pacifique, le volume des commandes a diminué au premier semestre de 2016 par rapport à celui du semestre correspondant de l'exercice précédent, tandis que les investissements dans le réseau à grande vitesse chinois ont ralenti. Au deuxième trimestre, des investissements ont été effectués dans plusieurs nouvelles lignes de métro et dans le prolongement de lignes existantes en Chine, en Thaïlande et à Taïwan de même que dans de nouveaux trains à grande vitesse en Corée du Sud. En Australie, des contrats ont été octroyés pour des trains de banlieue et des véhicules légers sur rail additionnels. D'autres investissements sont prévus dans le segment des métros en Chine et en Inde, dans celui des trains de banlieue et des trains régionaux en Australie et en Inde et dans celui des services en Australie.

Dans la région Ailleurs dans le monde, l'activité du marché depuis le début de l'exercice demeure inférieure à celle de la période correspondante de l'exercice précédent, malgré des investissements importants au Moyen-Orient au deuxième trimestre. L'instabilité politique, le fléchissement du prix des produits de base ou la reprise économique plus lente que prévu continuent à influencer la réalisation des projets dans les différentes régions; toutefois, plusieurs grands projets sont prévus en Amérique du Sud, en Afrique du Nord et au Moyen-Orient, où il existe un besoin pour des solutions de mobilité urbaine.

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

<sup>(2)</sup> Selon les données provenant de l'étude *World Rail Market Study, Forecast 2014 to 2019*, de l'UNIFE publiée en septembre 2014 pour l'ensemble du marché ferroviaire accessible seulement. Les données de l'UNIFE sont mises à jour tous les deux ans d'après les 55 plus grands marchés du rail du monde.

# ANALYSE DES RÉSULTATS

## Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Revenus				
Revenus externes	1 962 \$	2 089 \$	3 841 \$	4 128 \$
Revenus intersectoriels	2	2	3	4
	<b>1 964</b>	<b>2 091</b>	<b>3 844</b>	<b>4 132</b>
<b>RAIIA avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>149 \$</b>	<b>139 \$</b>	<b>288 \$</b>	<b>283 \$</b>
Amortissement	25	24	49	50
<b>RAII avant éléments spéciaux<sup>(1)</sup></b>	<b>124</b>	<b>115</b>	<b>239</b>	<b>233</b>
Éléments spéciaux	37	—	129	—
<b>RAII</b>	<b>87 \$</b>	<b>115 \$</b>	<b>110 \$</b>	<b>233 \$</b>
Marge RAII avant éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	6,3 %	5,5 %	6,2 %	5,6 %
Marge RAII	4,4 %	5,5 %	2,9 %	5,6 %

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

### Revenus

Les revenus externes pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016 ont diminué respectivement de 127 millions \$ et de 287 millions \$. Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change de respectivement 24 millions \$ et 95 millions \$, les revenus ont diminué de 103 millions \$, ou 4,9 %, pour le trimestre tandis que les revenus pour le semestre ont diminué de 192 millions \$, ou 4,7 %, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La diminution de 103 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, s'explique principalement par :

- un ralentissement des activités dans les systèmes et la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde, en Asie-Pacifique et en Europe (144 millions \$); et
- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Amérique du Nord par suite de l'achèvement de certains contrats de métro (23 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un accroissement des activités pour le matériel roulant dans la région Ailleurs dans le monde, en Europe et en Asie-Pacifique attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de locomotives dans la région Ailleurs dans le monde et à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Europe et en Asie-Pacifique (71 millions \$).

La diminution de 192 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le semestre, s'explique principalement par :

- un ralentissement des activités dans les systèmes et la signalisation dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique, et dans les systèmes en Europe (173 millions \$); et
- un ralentissement des activités pour le matériel roulant en Europe et en Amérique du Nord par suite de l'achèvement de certains contrats de locomotives et de métros dans les deux régions, certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Amérique du Nord, de même que l'optimisation globale de notre chaîne d'approvisionnement, qui a retardé la comptabilisation de certains coûts et, par conséquent, la comptabilisation des revenus d'après la comptabilisation des contrats à long terme, en partie contrebalancé par l'accélération de la production liée à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux en Europe et de certains contrats de véhicules légers sur rail en Amérique du Nord (173 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- un accroissement des activités pour le matériel roulant dans la région Ailleurs dans le monde et en Asie-Pacifique attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de locomotives dans la région Ailleurs dans le monde et à certains contrats de propulsion, de trains de banlieue et trains régionaux et de métros en Asie-Pacifique (151 millions \$).

## Éléments spéciaux

Les éléments spéciaux comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs de mieux comprendre nos résultats pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

L'élément spécial du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2016 représente :

- des charges de restructuration de 124 millions \$ ayant trait à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016, dont une charge de 87 millions \$ a été comptabilisée au premier trimestre et une charge de 37 millions \$, au deuxième trimestre; et
- une perte de change de 5 millions \$ liée à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille nécessaire pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.

## Marge RAI

Les marges RAI du trimestre et du semestre ont diminué respectivement de 1,1 et de 2,7 points de pourcentage par rapport à celles des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Les marges RAI avant éléments spéciaux (voir l'explication des éléments spéciaux ci-dessus) pour le trimestre et le semestre ont augmenté respectivement de 0,8 et de 0,6 point de pourcentage essentiellement en raison de :

- l'augmentation de la marge tirée du matériel roulant et des services.

En partie contrebalancée par :

- la diminution de la marge tirée des systèmes.

## Commandes et carnet de commandes

### Carnet de commandes

		Aux
(en milliards de dollars)	30 juin 2016	31 décembre 2015
	<b>29,8 \$</b>	30,4 \$

La diminution de 0,6 milliard \$ du carnet de commandes découle surtout de la progression des revenus supérieure à celle des nouvelles commandes (0,5 milliard \$) et de l'incidence négative des taux de change (0,1 milliard \$).

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	<b>2,1 \$</b>	2,0 \$	<b>3,3 \$</b>	3,2 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	<b>1,1</b>	1,0	<b>0,9</b>	0,8

Compte non tenu de l'incidence négative des taux de change, les nouvelles commandes pour le trimestre et le semestre ont augmenté respectivement de 131 millions \$ et de 202 millions \$, par rapport aux périodes correspondantes de l'exercice précédent. Les nouvelles commandes pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016 reflètent l'incidence négative des taux de change de respectivement 47 millions \$ et 79 millions \$.

Nous avons remporté plusieurs commandes dans différentes régions et différents segments de produits au deuxième trimestre de 2016 et avons maintenu une position de leader<sup>(1)</sup> dans l'ensemble du marché ferroviaire accessible.<sup>(2)</sup>

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

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

Les commandes importantes remportées au cours du semestre clos le 30 juin 2016 se présentaient comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
<b>Deuxième trimestre</b>					
Client préférant garder l'anonymat	s. o.	Services de maintenance de parc de véhicules	s. o.	Services	393 \$
Abellio Rail Südwest GmbH	Allemagne	Automotrices électriques <i>TALENT 2</i>	167	Matériel roulant	244 \$
Akiem S.A.	France	Locomotives <i>TRAXX</i>	26	Matériel roulant	107 \$ <sup>(1)</sup>
<b>Premier trimestre</b>					
Ville d'Edmonton	Canada	Tramways <i>FLEXITY</i> , signalisation et équipement d'atelier connexe; services d'exploitation et de maintenance <sup>(2)</sup>	s. o.	Matériel roulant, services, système et signalisation	280 \$ <sup>(3)</sup>
Chemins de fer israéliens (ISR)	Israël	Voitures à double niveau <i>TWINDEXX Vario</i>	60	Matériel roulant	120 \$

<sup>(1)</sup> D'après le prix affiché.

<sup>(2)</sup> Exploitation et maintenance du système de transport léger sur rail effectuées en collaboration avec d'autres partenaires du consortium sur une période de 30 ans.

<sup>(3)</sup> Contrat signé dans le cadre d'un consortium. Seule notre quote-part de la valeur est déclarée.

s. o. : sans objet

Après la fin du deuxième trimestre, Metrolinx, Canada, a levé des options pour 125 voitures de trains de banlieue de prochaine génération *BiLevel* additionnelles évaluées à 328 millions \$. Cette commande n'était pas comprise dans le carnet de commande au 30 juin 2016.

# 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 1,0 milliard € (1,1 milliard \$) étaient en cours au 30 juin 2016 en vertu de ces facilités (871 millions € (948 millions \$) au 31 décembre 2015). Au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2016, des créances clients respectivement de 261 millions € (295 millions \$) et 536 millions € (598 millions \$) ont été vendues à ces facilités (respectivement 342 millions € (377 millions \$) et 736 millions € (821 millions \$) pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015).

### *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 2016. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2015 pour une description de ces arrangements, et à la Note 21, 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 et nos résultats opérationnels figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2015, 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 durant le semestre clos le 30 juin 2016, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter à la Note 21, Engagements et éventualités, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de renseignements sur les poursuites judiciaires en cours se rapportant à l'enquête menée au Brésil.

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

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

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

#### *Instruments financiers*

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

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

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

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

L'IFRS 9 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2018, et l'application anticipée est permise. Nous évaluons actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés.

### **Comptabilisation des revenus**

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, l'IFRIC 13, *Programmes de fidélisation de la clientèle*, l'IFRIC 15, *Contrats de construction de biens immobiliers*, l'IFRIC 18, *Transferts d'actifs provenant de clients*, et le SIC-31, *Produits des activités ordinaires – Opérations de troc impliquant des services de publicité*. 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. L'IFRS 15 exigera la présentation d'informations additionnelles sur les revenus, fournira des indications sur les transactions qui n'étaient pas traitées de façon complète dans les normes antérieures (notamment, les revenus tirés de la prestation de services et les modifications de contrats) et améliorera les indications visant les accords à composantes multiples.

L'IFRS 15 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2018, et l'application anticipée est permise. Nous évaluons actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés.

### **Contrats de location**

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

L'IFRS 16 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2019, et l'application anticipée est permise seulement si nous appliquons l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. Nous n'avons pas encore évalué l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés.

## CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours du semestre clos le 30 juin 2016 qui ait eu ou dont on pourrait raisonnablement penser qu'elle aura une incidence importante sur nos contrôles internes à l'égard de l'information financière.

## TAUX DE CHANGE

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

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

	30 juin 2016	31 décembre 2015	Augmentation (Diminution)
Euro	1,1090	1,0887	2 %
Dollar canadien	0,7698	0,7202	7 %
Livre sterling	1,3434	1,4833	(9) %

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 2016	30 juin 2015	Augmentation (Diminution)
Euro	1,1300	1,1021	3 %
Dollar canadien	0,7758	0,8123	(4) %
Livre sterling	1,4372	1,5278	(6) %

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 2016	30 juin 2015	Diminution
Euro	1,1157	1,1150	—
Dollar canadien	0,7511	0,8100	(7) %
Livre sterling	1,4344	1,5217	(6) %

## PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2016				2015			2014
	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième
Revenus	4 309 \$	3 914 \$	5 017 \$	4 138 \$	4 620 \$	4 397 \$	5 960 \$	4 906 \$
Résultat net	(490) \$	(138) \$	(677) \$	(4 888) \$	125 \$	100 \$	(1 590) \$	74 \$
RPA (en dollars)								
De base et dilué	(0,24) \$	(0,07) \$	(0,31) \$	(2,20) \$	0,06 \$	0,05 \$	(0,92) \$	0,03 \$
Résultat net ajusté <sup>(1)</sup>	(83) \$	(34) \$	9 \$	2 \$	145 \$	170 \$	83 \$	222 \$
RPA ajusté (en dollars) <sup>(1)</sup>	(0,06) \$	(0,03) \$	0,00 \$	0,00 \$	0,06 \$	0,09 \$	0,04 \$	0,12 \$

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

## RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Dans le cadre de l'assemblée annuelle extraordinaire des actionnaires de la Société tenue le 29 avril 2016, les actionnaires ont approuvé une proposition de regroupement (également connu sous le nom de « fractionnement inversé d'actions ») des actions classe A (droits de vote multiples) (actions classe A), émises et non émises, et des actions classe B (droits de vote limités) (actions classe B à droits de vote limités), émises et non émises (le regroupement des actions). Le ratio de regroupement sera déterminé par le conseil d'administration au sein d'une fourchette de ratios, approuvée par actionnaires, et ce ratio devrait donner lieu, à cette date, à un cours de l'action initial postregroupement qui se situera entre 10 \$ CAN et 20 \$ CAN par action classe A ou par action classe B à droits de vote limités. En présupposant l'obtention de l'approbation de la Bourse de Toronto, le regroupement d'actions, le cas échéant, sera réalisé à la date jugée appropriée par le conseil d'administration qui, en aucun cas, ne devra dépasser le 31 octobre 2016.

### **Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 3 août 2016**

	<b>Autorisées</b>	<b>Émises et en circulation</b>
Actions classe A (droits de vote multiples) <sup>(1)</sup>	2 742 000 000	313 900 550
Actions classe B (droits de vote limités) <sup>(2)</sup>	2 742 000 000	1 906 492 506 <sup>(3)</sup>
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	9 692 521
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	2 307 479
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

<sup>(3)</sup> Déduction faite de 26 129 118 actions classe B à droits de vote limités acquises et détenues en mains tierces dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI.

### **Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR, aux UAD et aux UAI au 30 juin 2016**

Bons de souscription émis et en cours	155 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	73 572 041
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	42 313 018
Actions classe B à droits de vote limité détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	26 129 118

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

Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2016	10 novembre 2016
Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2016	16 février 2017
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2017	11 mai 2017
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2017	28 juillet 2017

### **Information**

Bombardier Inc., Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest, Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8, Téléphone : +1 514 861 9481, Télécopieur : +1 514 861 2420, Courriel : [investisseurs@bombardier.com](mailto:investisseurs@bombardier.com), Site Web : [bombardier.com](http://bombardier.com)

### **4 août 2016**

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

Les programmes d'avions CS300, Global 7000 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.

*Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CRJ, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, C Series, CS100, CS300, FLEXITY, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, L'évolution de la mobilité, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, Q400, TALENT, TRAXX et TWINDEXX 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 12 arbres matures, 542 kg de déchets, 1777 kg d'émissions de CO<sub>2</sub> (équivalent à 11 889 kilomètres parcourus) et 44 200 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](http://ir.bombardier.com).

# ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour le semestre clos le 30 juin 2016

(Non audités)

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

<b>États financiers consolidés intermédiaires</b>	<b>47</b>
<b>Notes aux états financiers consolidés intermédiaires</b>	<b>54</b>
1. MODE DE PRÉSENTATION	54
2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	55
3. INFORMATION SECTORIELLE	56
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	60
5. AUTRES CHARGES (REVENUS)	60
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	61
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	62
8. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE	63
9. RÉSULTAT PAR ACTION	67
10. INSTRUMENTS FINANCIERS	68
11. STOCKS	69
12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	70
13. AUTRES ACTIFS	70
14. PROVISIONS	71
15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	72
16. AUTRES PASSIFS	72
17. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	73
18. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	74
19. FACILITÉS DE CRÉDIT	74
20. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	75
21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	79

**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	
		2016	2015	2016	2015
Revenus		<b>4 309 \$</b>	4 620 \$	<b>8 223 \$</b>	9 017 \$
Coût des ventes	11	<b>3 840</b>	4 031	<b>7 328</b>	7 862
<b>Marge brute</b>		<b>469</b>	589	<b>895</b>	1 155
Charges de vente et d'administration		<b>301</b>	297	<b>565</b>	573
R et D	4	<b>74</b>	79	<b>134</b>	158
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		<b>(18)</b>	(18)	<b>(32)</b>	(34)
Autres charges (revenus)	5	<b>6</b>	5	<b>(8)</b>	(5)
Éléments spéciaux	6	<b>357</b>	—	<b>431</b>	9
<b>RAII</b>		<b>(251)</b>	226	<b>(195)</b>	454
Charges de financement	7	<b>187</b>	92	<b>355</b>	197
Revenus de financement	7	<b>(11)</b>	(20)	<b>(19)</b>	(40)
<b>RAI</b>		<b>(427)</b>	154	<b>(531)</b>	297
Impôts sur le résultat		<b>63</b>	29	<b>97</b>	72
<b>Résultat net</b>		<b>(490) \$</b>	125 \$	<b>(628) \$</b>	225 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		<b>(531) \$</b>	125 \$	<b>(692) \$</b>	223 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	8	<b>41</b>	—	<b>64</b>	2
		<b>(490) \$</b>	125 \$	<b>(628) \$</b>	225 \$
<b>RPA (en dollars)</b>	9				
De base et dilué		<b>(0,24) \$</b>	0,06 \$	<b>(0,32) \$</b>	0,11 \$

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	
	Note	2016	2015	2016	2015
<b>Résultat net</b>		<b>(490) \$</b>	125 \$	<b>(628) \$</b>	225 \$
<b>AERG</b>					
<b>Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net</b>					
<b>Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie</b>					
Incidence des fluctuations de taux de change		(1)	(14)	(7)	(10)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés		(3)	89	127	(349)
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe		81	99	190	219
Impôts sur le résultat		(19)	(50)	(75)	1
		<b>58</b>	124	<b>235</b>	(139)
<b>Actifs financiers DAV</b>					
Gain net (perte nette) non réalisé(e)		1	(8)	5	(5)
<b>ECC</b>					
Placements nets dans les établissements à l'étranger		(46)	77	(121)	70
Gain net sur éléments de couverture connexes		—	—	—	1
		<b>(46)</b>	77	<b>(121)</b>	71
<b>Éléments jamais reclassés en résultat net</b>					
<b>Avantages de retraite</b>					
Réévaluation des régimes à prestations définies <sup>(1)</sup>		(562)	620	(1 171)	459
Impôts sur le résultat		67	(38)	73	(23)
		<b>(495)</b>	582	<b>(1 098)</b>	436
<b>Total des AERG</b>		<b>(482)</b>	775	<b>(979)</b>	363
<b>Total du résultat global</b>		<b>(972) \$</b>	900 \$	<b>(1 607) \$</b>	588 \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(1 002) \$	899 \$	(1 661) \$	585 \$
Participations ne donnant pas le contrôle	8	30	1	54	3
		<b>(972) \$</b>	900 \$	<b>(1 607) \$</b>	588 \$

<sup>(1)</sup> Inclut les écarts actuariels nets.

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

**BOMBARDIER INC.**  
**ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS**

(Non audités)

Aux

(en millions de dollars américains)

	Notes	30 juin 2016	31 décembre 2015	1 <sup>er</sup> janvier 2015
<b>Actifs</b>				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 336 \$	2 720 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 260	1 473	1 538
Stocks	11	6 872	6 978	7 970
Autres actifs financiers	12	480	450	530
Autres actifs	13	479	484	592
<b>Actifs courants</b>		<b>12 427</b>	<b>12 105</b>	<b>13 119</b>
Immobilisations corporelles		2 011	2 061	2 092
Outils des programmes aéronautiques		4 793	3 975	6 823
Goodwill		1 960	1 978	2 127
Impôts sur le résultat différés		822	761	875
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		300	356	294
Autres actifs financiers	12	980	870	1 328
Autres actifs	13	578	797	956
<b>Actifs non courants</b>		<b>11 444</b>	<b>10 798</b>	<b>14 495</b>
		<b>23 871 \$</b>	<b>22 903 \$</b>	<b>27 614 \$</b>
<b>Passifs</b>				
Fournisseurs et autres créditeurs		3 580 \$	4 040 \$	4 216 \$
Provisions	14	1 073	1 108	990
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		1 316	1 408	1 698
Avances sur programmes aéronautiques		1 860	2 002	3 339
Autres passifs financiers	15	896	991	1 010
Autres passifs	16	2 032	2 274	2 182
<b>Passifs courants</b>		<b>10 757</b>	<b>11 823</b>	<b>13 435</b>
Provisions	14	1 426	918	562
Avances sur programmes aéronautiques		1 564	1 534	1 608
Dette à long terme		8 955	8 908	7 627
Avantages de retraite		3 037	2 159	2 629
Autres passifs financiers	15	971	619	602
Autres passifs	16	1 079	996	1 096
<b>Passifs non courants</b>		<b>17 032</b>	<b>15 134</b>	<b>14 124</b>
		<b>27 789</b>	<b>26 957</b>	<b>27 559</b>
<b>Capitaux propres (déficit)</b>				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(5 446)	(4 067)	42
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle	8	1 528	13	13
		<b>(3 918)</b>	<b>(4 054)</b>	<b>55</b>
		<b>23 871 \$</b>	<b>22 903 \$</b>	<b>27 614 \$</b>
Engagements et éventualités	21			

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

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

(Non audités)

Pour les trimestres clos les

(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (déficit)
	Actions privilégiées	Actions ordinaires	Bons de souscription	Autres résultats non distribués (déficit)	Pertes de ré-évaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
<b>Au 31 mars 2016</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 195 \$</b>	<b>10 \$</b>	<b>(4 385) \$</b>	<b>(2 683) \$</b>	<b>109 \$</b>	<b>11 \$</b>	<b>(198) \$</b>	<b>(124) \$</b>	<b>(4 718) \$</b>	<b>1 276 \$</b>	<b>(3 442) \$</b>
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(531)	—	—	—	—	—	(531)	41	(490)
AERG	—	—	—	—	(495)	—	1	58	(35)	(471)	(11)	(482)
	—	—	—	(531)	(495)	—	1	58	(35)	(1 002)	30	(972)
Émission de bons de souscription <sup>(1)</sup>	—	—	30	—	—	—	—	—	—	30	—	30
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle <sup>(1)</sup>	—	—	—	243	—	—	—	—	—	243	222	465
Dividendes	—	—	—	(6)	—	—	—	—	—	(6)	—	(6)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	7	—	—	—	7	—	7
<b>Au 30 juin 2016</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 195 \$</b>	<b>40 \$</b>	<b>(4 679) \$</b>	<b>(3 178) \$</b>	<b>116 \$</b>	<b>12 \$</b>	<b>(140) \$</b>	<b>(159) \$</b>	<b>(5 446) \$</b>	<b>1 528 \$</b>	<b>(3 918) \$</b>
<b>Au 31 mars 2015</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 203 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>1 242 \$</b>	<b>(2 807) \$</b>	<b>96 \$</b>	<b>15 \$</b>	<b>(585) \$</b>	<b>36 \$</b>	<b>547 \$</b>	<b>15 \$</b>	<b>562 \$</b>
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	125	—	—	—	—	—	125	—	125
AERG	—	—	—	—	582	—	(8)	124	76	774	1	775
	—	—	—	125	582	—	(8)	124	76	899	1	900
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	—	4
<b>Au 30 juin 2015</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 203 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>1 360 \$</b>	<b>(2 225) \$</b>	<b>100 \$</b>	<b>7 \$</b>	<b>(461) \$</b>	<b>112 \$</b>	<b>1 443 \$</b>	<b>16 \$</b>	<b>1 459 \$</b>

<sup>(1)</sup> Relatif à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

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 réévaluation	Surplus d'apport	Actifs financiers DAV	Couvertures de flux de trésorerie	ECC	Total		
Au 31 décembre 2015	347 \$	2 195 \$	— \$	(4 219) \$	(2 080) \$	106 \$	7 \$	(375) \$	(48) \$	(4 067) \$	13 \$	(4 054) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(692)	—	—	—	—	—	(692)	64	(628)
AERG	—	—	—	—	(1 098)	—	5	235	(111)	(969)	(10)	(979)
	—	—	—	(692)	(1 098)	—	5	235	(111)	(1 661)	54	(1 607)
Émission des bons de souscription <sup>(1)</sup>	—	—	40	—	—	—	—	—	—	40	—	40
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle <sup>(1)</sup>	—	—	—	243	—	—	—	—	—	243	1 503	1 746
Dividendes	—	—	—	(11)	—	—	—	—	—	(11)	—	(11)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(42)	(42)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	10	—	—	—	10	—	10
<b>Au 30 juin 2016</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 195 \$</b>	<b>40 \$</b>	<b>(4 679) \$</b>	<b>(3 178) \$</b>	<b>116 \$</b>	<b>12 \$</b>	<b>(140) \$</b>	<b>(159) \$</b>	<b>(5 446) \$</b>	<b>1 528 \$</b>	<b>(3 918) \$</b>
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2015	347 \$	1 381 \$	— \$	1 151 \$	(2 661) \$	92 \$	12 \$	(322) \$	42 \$	42 \$	13 \$	55 \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	223	—	—	—	—	—	223	2	225
AERG	—	—	—	—	436	—	(5)	(139)	70	362	1	363
	—	—	—	223	436	—	(5)	(139)	70	585	3	588
Émission du capital social	—	822	—	—	—	—	—	—	—	822	—	822
Dividendes	—	—	—	(14)	—	—	—	—	—	(14)	—	(14)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8	—	8
<b>Au 30 juin 2015</b>	<b>347 \$</b>	<b>2 203 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>1 360 \$</b>	<b>(2 225) \$</b>	<b>100 \$</b>	<b>7 \$</b>	<b>(461) \$</b>	<b>112 \$</b>	<b>1 443 \$</b>	<b>16 \$</b>	<b>1 459 \$</b>

<sup>(1)</sup> Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport, lesquelles constituent des instruments hybrides, et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, 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	
		2016	2015	2016	2015
<b>Activités opérationnelles</b>					
Résultat net		(490) \$	125 \$	(628) \$	225 \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement		98	103	187	211
Impôts sur le résultat différés		(52)	2	(56)	14
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	5	(4)	1	(11)	(2)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(18)	(18)	(32)	(34)
Charge à base d'actions	17	7	4	10	8
Perte sur remboursement de dette à long terme	7	—	—	—	22
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		34	23	80	27
Variation nette des soldes hors caisse	18	267	(609)	(164)	(1 206)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles</b>		<b>(158)</b>	<b>(369)</b>	<b>(614)</b>	<b>(735)</b>
<b>Activités d'investissement</b>					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(341)	(446)	(649)	(829)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		9	7	23	11
Additions aux placements dans des titres DAV		—	(54)	—	(64)
Autres		4	2	1	(10)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>		<b>(328)</b>	<b>(491)</b>	<b>(625)</b>	<b>(892)</b>
<b>Activités de financement</b>					
Produit net de l'émission de dette à long terme		1	—	1	2 218
Remboursement de dette à long terme		(39)	(796)	(47)	(804)
Variation nette des emprunts à court terme	15	111	—	111	—
Dividendes versés <sup>(1)</sup>		(4)	(5)	(8)	(10)
Produit net de l'émission d'actions		—	—	—	822
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle, nette des coûts de transaction <sup>(2)</sup>		466	—	1 932	—
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		—	—	(42)	—
Autres		(12)	(59)	(23)	41
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>		<b>523</b>	<b>(860)</b>	<b>1 924</b>	<b>2 267</b>
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		(60)	92	(69)	(24)
<b>Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie</b>		<b>(23)</b>	<b>(1 628)</b>	<b>616</b>	<b>616</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période</b>		<b>3 359</b>	<b>4 733</b>	<b>2 720</b>	<b>2 489</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>		<b>3 336 \$</b>	<b>3 105 \$</b>	<b>3 336 \$</b>	<b>3 105 \$</b>
<b>Information supplémentaire<sup>(3)(4)</sup></b>					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		99 \$	99 \$	274 \$	190 \$
Impôts sur le résultat		22 \$	30 \$	57 \$	50 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		5 \$	6 \$	10 \$	11 \$
Impôts sur le résultat		2 \$	— \$	4 \$	1 \$

<sup>(1)</sup> Relatif aux actions privilégiées.

<sup>(2)</sup> Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport, lesquelles constituent des instruments hybrides, et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas de contrôle, pour plus de détails.

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

<sup>(4)</sup> Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements dans des titres, aux prêts et aux créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, 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 2016

(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. 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 2015.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016 a été autorisée par le conseil d'administration le 4 août 2016.

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 2016	31 décembre 2015	1 <sup>er</sup> janvier 2015
Euro	1,1090	1,0887	1,2141
Dollar canadien	0,7698	0,7202	0,8633
Livre sterling	1,3434	1,4833	1,5587

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		Taux de change moyens pour les semestres clos les	
	30 juin 2016	30 juin 2015	30 juin 2016	30 juin 2015
Euro	1,1300	1,1021	1,1157	1,1150
Dollar canadien	0,7758	0,8123	0,7511	0,8100
Livre sterling	1,4372	1,5278	1,4344	1,5217

## 2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES

### **Instruments financiers**

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

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

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

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

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

### **Comptabilisation des revenus**

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, l'IFRIC 13, *Programmes de fidélisation de la clientèle*, l'IFRIC 15, *Contrats de construction de biens immobiliers*, l'IFRIC 18, *Transferts d'actifs provenant de clients*, et la SIC-31, *Produits des activités ordinaires – Opérations de troc impliquant des services de publicité*. 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. L'IFRS 15 exigera la présentation d'informations additionnelles sur les revenus, fournira des indications sur les transactions qui n'étaient pas traitées de façon complète dans les normes antérieures (notamment, les revenus tirés de la prestation de services et les modifications de contrats) et améliorera les indications visant les accords à composantes multiples.

L'IFRS 15 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2018, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

### **Contrats de location**

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

L'IFRS 16 s'appliquera à la Société à compter de l'exercice ouvert le 1<sup>er</sup> janvier 2019, et l'application anticipée est permise seulement si la Société applique l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*. La Société n'a pas encore évalué l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

## **3. INFORMATION SECTORIELLE**

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

### ***Avions d'affaires***

Leader mondial en matière de conception, fabrication et service après-vente de trois gammes de biréacteurs d'affaires (*Learjet*, *Challenger* et *Global*) dans les catégories des avions légers à grands.

### ***Avions commerciaux***

Avions commerciaux conçoit et fabrique des avions commerciaux dans les catégories d'appareils de 60 à 150 sièges, y compris les biturbopropulseurs *Q400*, les biréacteurs régionaux *CRJ700*, *CRJ900* et *CRJ1000*, ainsi que les biréacteurs de grande ligne *CS100* et *CS300* de conception entièrement nouvelle. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges.

### ***Aérostructures et Services d'ingénierie***

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

### ***Transport***

Transport, leader mondial du secteur des technologies ferroviaires, offre le plus vaste portefeuille de l'industrie et livre des services et produits novateurs.

L'information sectorielle est préparée en utilisant les mêmes politiques comptables que celles décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2015.

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 2016						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
<b>Résultats opérationnels</b>						
Revenus externes	1 962 \$	1 472 \$	764 \$	109 \$	2 \$	4 309 \$
Revenus intersectoriels	2	1	—	316	(319)	—
Total des revenus	1 964	1 473	764	425	(317)	4 309
<b>RAII avant éléments spéciaux</b>	<b>124</b>	<b>98</b>	<b>(103)</b>	<b>30</b>	<b>(43)</b>	<b>106</b>
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	37	(114)	483	(39)	(10)	357
<b>RAII</b>	<b>87 \$</b>	<b>212 \$</b>	<b>(586) \$</b>	<b>69 \$</b>	<b>(33) \$</b>	<b>(251)</b>
Charges de financement						187
Revenus de financement						(11)
<b>RAI</b>						<b>(427)</b>
Impôts sur le résultat						63
<b>Résultat net</b>						<b>(490) \$</b>
<b>Autres informations</b>						
R et D <sup>(2)</sup>	27 \$	34 \$	6 \$	2 \$	5 \$	74 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(3)</sup>	29 \$	162 \$	137 \$	4 \$	— \$	332 \$
Amortissement	25 \$	48 \$	13 \$	12 \$	— \$	98 \$

Trimestre clos le 30 juin 2015						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
<b>Résultats opérationnels</b>						
Revenus externes	2 089 \$	1 815 \$	598 \$	118 \$	— \$	4 620 \$
Revenus intersectoriels	2	—	—	354	(356)	—
Total des revenus	2 091	1 815	598	472	(356)	4 620
<b>RAII</b>	<b>115 \$</b>	<b>119 \$</b>	<b>(10) \$</b>	<b>42 \$</b>	<b>(40) \$</b>	<b>226</b>
Charges de financement						92
Revenus de financement						(20)
<b>RAI</b>						<b>154</b>
Impôts sur le résultat						29
<b>Résultat net</b>						<b>125 \$</b>
<b>Autres informations</b>						
R et D <sup>(2)</sup>	31 \$	30 \$	16 \$	2 \$	— \$	79 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(3)</sup>	21 \$	177 \$	239 \$	6 \$	(4) \$	439 \$
Amortissement	24 \$	42 \$	24 \$	13 \$	— \$	103 \$

<sup>(1)</sup> Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

<sup>(2)</sup> Comprend l'amortissement de l'outillage. Voir la Note 4 – Recherche et développement, pour plus de détails.

<sup>(3)</sup> D'après les états des flux de trésorerie consolidés.

Semestre clos le 30 juin 2016

	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
<b>Résultats opérationnels</b>						
Revenus externes	3 841 \$	2 775 \$	1 380 \$	224 \$	3 \$	8 223 \$
Revenus intersectoriels	3	1	—	669	(673)	—
Total des revenus	3 844	2 776	1 380	893	(670)	8 223
<b>RAII avant éléments spéciaux</b>	239	185	(169)	65	(84)	236
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	129	(109)	483	(19)	(53)	431
<b>RAII</b>	110 \$	294 \$	(652) \$	84 \$	(31) \$	(195)
Charges de financement						355
Revenus de financement						(19)
<b>RAI</b>						(531)
Impôts sur le résultat						97
<b>Résultat net</b>						(628) \$
<b>Autres informations</b>						
R et D <sup>(2)</sup>	50 \$	60 \$	12 \$	4 \$	8 \$	134 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(3)</sup>	52 \$	315 \$	250 \$	8 \$	1 \$	626 \$
Amortissement	49 \$	73 \$	39 \$	26 \$	— \$	187 \$

Semestre clos le 30 juin 2015

	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
<b>Résultats opérationnels</b>						
Revenus externes	4 128 \$	3 352 \$	1 271 \$	266 \$	— \$	9 017 \$
Revenus intersectoriels	4	—	—	677	(681)	—
Total des revenus	4 132	3 352	1 271	943	(681)	9 017
<b>RAII avant éléments spéciaux</b>	233	226	(20)	83	(59)	463
Éléments spéciaux <sup>(1)</sup>	—	11	(1)	(1)	—	9
<b>RAII</b>	233 \$	215 \$	(19) \$	84 \$	(59) \$	454
Charges de financement						197
Revenus de financement						(40)
<b>RAI</b>						297
Impôts sur le résultat						72
<b>Résultat net</b>						225 \$
<b>Autres informations</b>						
R et D <sup>(2)</sup>	58 \$	58 \$	37 \$	5 \$	— \$	158 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles <sup>(3)</sup>	33 \$	336 \$	433 \$	20 \$	(4) \$	818 \$
Amortissement	50 \$	84 \$	52 \$	25 \$	— \$	211 \$

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

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

	30 juin 2016	31 décembre 2015	1 <sup>er</sup> janvier 2015
<b>Actifs</b>			
Total des actifs	23 871 \$	22 903 \$	27 614 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 336	2 720	2 489
Impôts sur le résultat à recevoir <sup>(1)</sup>	59	56	64
Impôts sur le résultat différés	822	761	875
<b>Actifs sectoriels</b>	<b>19 654</b>	<b>19 366</b>	<b>24 186</b>
<b>Passifs</b>			
Total des passifs	27 789	26 957	27 559
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer <sup>(2)</sup>	154	154	124
Impôts sur le résultat à payer <sup>(3)</sup>	318	224	248
Dettes à long terme <sup>(4)</sup>	8 996	8 979	7 683
<b>Passifs sectoriels</b>	<b>18 321 \$</b>	<b>17 600 \$</b>	<b>19 504 \$</b>
<b>Actifs nets sectoriels</b>			
Transport	175 \$	354 \$	226 \$
Avions d'affaires	1 313 \$	395 \$	440 \$
Avions commerciaux	33 \$	467 \$	3 693 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	112 \$	434 \$	204 \$
Siège social et élimination	(300) \$	116 \$	119 \$

<sup>(1)</sup> Inclus dans les autres actifs.

<sup>(2)</sup> Inclus dans les fournisseurs et autres créditeurs.

<sup>(3)</sup> Inclus dans les autres passifs.

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

#### 4. 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	
	2016	2015	2016	2015
Coûts de R et D	665 \$	432 \$	952 \$	813 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(630)	(399)	(888)	(747)
	35	33	64	66
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	39	46	70	92
	74 \$	79 \$	134 \$	158 \$

#### 5. AUTRES CHARGES (REVENUS)

Les autres charges (revenus) ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
(Gains) pertes sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	(4) \$	1 \$	(11) \$	(2) \$
Modifications des estimations et de la juste valeur <sup>(1)</sup>	13	2	5	(8)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) <sup>(2)</sup>	(3)	4	(2)	5
Autres	—	(2)	—	—
	6 \$	5 \$	(8) \$	(5) \$

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

<sup>(2)</sup> Excluent ceux présentés dans les éléments spéciaux.

## 6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

Les éléments spéciaux comprennent soit les éléments qui ne reflètent pas le rendement de base de la Société ou soit les éléments où leurs présentations distinctes permet aux utilisateurs des états financiers consolidés de mieux comprendre les résultats de la Société pour la période; ces éléments incluent entre autres l'incidence des charges de restructuration et les charges de dépréciation importantes et leurs reprises.

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i> <sup>(1)</sup>	492 \$	— \$	492 \$	— \$
Charges de restructuration <sup>(2)</sup>	44	—	156	9
Obligation au titre des avantages de retraite <sup>(3)</sup>	(139)	—	(139)	—
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> <sup>(4)</sup>	(54)	—	(54)	—
Litige fiscal <sup>(5)</sup>	40	—	40	—
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport <sup>(6)</sup>	—	—	(38)	—
Coûts de transaction <sup>(7)</sup>	—	—	8	—
Perte sur remboursement de dette à long terme <sup>(8)</sup>	—	—	—	22
Incidences fiscales des éléments spéciaux	(3)	—	(13)	—
	<b>380 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>452 \$</b>	<b>31 \$</b>
<b>Présentés dans</b>				
Éléments spéciaux dans le RAI	357 \$	— \$	431 \$	9 \$
Charges de financement – charge d'intérêt liée à un litige fiscal <sup>(5)</sup>	26	—	26	—
Charges de financement – coûts de transaction <sup>(7)</sup>	—	—	8	—
Charges de financement – perte sur remboursement de dette à long terme <sup>(8)</sup>	—	—	—	22
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux	(3)	—	(13)	—
	<b>380 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>452 \$</b>	<b>31 \$</b>

<sup>(1)</sup> Représente la provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016.

<sup>(2)</sup> Pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016, représente des charges de restructuration de 48 millions \$ et 173 millions \$ et des gains de compression de respectivement 4 millions \$ et 17 millions \$ ayant trait à l'optimisation des effectifs annoncée en février 2016. Pour le semestre clos le 30 juin 2015, représente des charges de restructuration de 13 millions \$ ayant trait à une réduction des effectifs annoncée en janvier 2015 par suite de la décision de faire une pause du programme d'avion *Learjet 85*, et une reprise des provisions pour restructuration de 4 millions \$ constituées à l'exercice précédent.

<sup>(3)</sup> La Société avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que la Société ne prévoyait pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à sa pratique actuelle, l'obligation implicite s'élevant à 139 millions \$ a été reprise.

<sup>(4)</sup> Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 54 millions \$. La diminution des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.

<sup>(5)</sup> Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.

<sup>(6)</sup> Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille afin de faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.

<sup>(7)</sup> Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

<sup>(8)</sup> Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$.

### Restructuration

Tandis que la Société poursuit la mise en œuvre de son plan de transformation, en février 2016, elle a décidé d'optimiser ses effectifs en combinant des réductions d'effectifs et une embauche stratégique. L'objectif est de réorganiser les effectifs pour répondre aux besoins d'affaires actuels et accroître sa compétitivité. La Société prévoit réduire ses effectifs d'un nombre estimatif de 7000 employés de production et autres au cours de 2016 et 2017. Les réductions d'effectifs totales visent environ 2000 employés contractuels et 800 ingénieurs responsables du développement de produits, ces dernières réductions n'étant pas affectées à un secteur isolable. Au cours des activités de restructuration, nous prévoyons comptabiliser des charges composées principalement d'indemnités de départ d'environ 250 millions \$ à 300 millions \$ dans les éléments spéciaux, surtout en 2016. Au 30 juin 2016, plus de 60 % des réductions planifiées avaient été réalisées. Ces réductions d'effectifs seront en partie compensées par l'embauche dans certains secteurs de croissance, notamment pour soutenir l'accélération de certains projets et programmes stratégiques à l'échelle internationale.

## 7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les 30 juin		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
<b>Charges de financement</b>				
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	17 \$	18 \$	34 \$	37 \$
Désactualisation d'autres passifs financiers	13	7	27	12
Litige fiscal <sup>(1)</sup>	26	—	26	—
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	11	4	16	7
Perte nette sur certains instruments financiers <sup>(2)</sup>	7	5	13	23
Variation des taux d'actualisation des provisions	3	—	12	—
Coûts de transaction <sup>(3)</sup>	—	—	8	—
Désactualisation des provisions	2	1	5	3
Perte sur remboursement de dette à long terme <sup>(4)</sup>	—	—	—	22
Autres	19	7	31	12
	98	42	172	116
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	89	50	183	81
	187 \$	92 \$	355 \$	197 \$
<b>Revenus de financement</b>				
Variations des taux d'actualisation des provisions	— \$	(3) \$	— \$	— \$
Autres	—	(4)	(4)	(15)
	—	(7)	(4)	(15)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(3)	(7)	(5)	(12)
Revenu tiré des placements dans des titres	(5)	(4)	(5)	(10)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(3)	(2)	(5)	(3)
	(11)	(13)	(15)	(25)
	(11) \$	(20) \$	(19) \$	(40) \$

<sup>(1)</sup> Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

<sup>(2)</sup> 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.

<sup>(3)</sup> Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la Note 8 – Participation ne donnant pas le contrôle, pour plus de détails.

<sup>(4)</sup> Représente la perte liée au rachat de billets de premier rang de 750 millions \$, qui a été comptabilisée comme un élément spécial.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 33 millions \$ et 59 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016, selon un taux moyen de capitalisation de respectivement 5,57 % et 5,35 % (respectivement 67 millions \$ et 130 millions \$, selon un taux moyen de 4,90 % et 4,74 % pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015). Les coûts d'emprunt capitalisés sont déduits des charges d'intérêt connexes (c.-à-d. les intérêts sur la dette à long terme ou relatifs à la désactualisation d'autres passifs financiers, le cas échéant).

## 8. PARTICIPATION NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE

L'état de la situation financière résumé de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant le contrôle importante, était comme suit au :

	30 juin 2016
	BT Holdco
Actifs courants	3 840 \$
Actifs non courants	4 068
<b>Total des actifs</b>	<b>7 908 \$</b>
Passifs courants	5 522 \$
Passifs non courants	1 553
<b>Total des passifs</b>	<b>7 075 \$</b>
<b>Actifs nets</b>	<b>833 \$</b>

Les principales informations sur le résultat et les flux de trésorerie de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant pas le contrôle importante, étaient les suivantes :

	Trimestre clos le 30 juin 2016
	BT Holdco
Revenus	1 964 \$
Résultat net	(32) \$
Résultat global	(239) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(114) \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(57) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	68 \$

	Semestre clos le 30 juin 2016
	BT Holdco
Revenus	3 844 \$
Résultat net	(78) \$
Résultat global	(501) \$
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(38) \$
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(40) \$
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	(59) \$

La variation du cumul des participations ne donnant pas le contrôle de BT Holdco, qui détient une participation ne donnant pas le contrôle importante, se présentait comme suit :

	BT Holdco
Solde au 31 décembre 2015	— \$
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle	1 281
Résultat net	63
AERG	(11)
Dividendes	(42)
<b>Solde au 30 juin 2016</b>	<b>1 291 \$</b>

### Investissement de la Caisse dans BT Holdco

Le 11 février 2016, Bombardier a conclu la vente, à la Caisse, d'une participation dans la société de portefeuille nouvellement créée de Bombardier Transport, nommément Bombardier Transportation (Investment) UK Ltd (BT Holdco), en contrepartie d'un investissement de 1,5 milliard \$ sous forme d'actions convertibles. En vertu des

modalités de cet investissement, Bombardier Inc. a vendu des actions avec droit de vote à la Caisse, lesquelles seront convertibles en une participation de 30 % en actions ordinaires de BT Holdco, sous réserve d'ajustements annuels liés à la performance.

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

### **Dispositions principales de l'investissement**

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

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

### **Mesures incitatives liées à la performance**

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

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

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

### **Droits des actionnaires et sortie**

Aux termes de l'investissement, la Caisse bénéficie de droits de protection d'une participation minoritaire standard, y compris : des droits de préemption, un droit de première offre et des droits d'entraînement, et Bombardier bénéficie d'un droit de première offre et des droits de suite habituels, sous réserve dans chaque cas de certaines conditions.

Bombardier a la possibilité de racheter l'investissement de la Caisse selon certaines conditions en tout temps à compter du troisième anniversaire de la clôture de l'investissement, à un prix équivalant au plus élevé des deux montants suivants : la juste valeur marchande (après conversion) ou un rendement annuel composé minimum de 15 % pour la Caisse.

En tout temps, à compter du cinquième anniversaire de la clôture de l'investissement, à condition que Bombardier n'ait pas exercé son droit de rachat de l'investissement de la Caisse auparavant, la Caisse aura le droit d'exiger que BT Holdco réalise un premier appel public à l'épargne (PAPE) visant le placement secondaire ou la vente de la totalité de ses actions.

Dans l'éventualité d'un PAPE, le ratio de conversion des actions de la Caisse sera ajusté de façon à ce que, immédiatement avant le PAPE, la Caisse reçoive des actions d'une valeur égale au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance. Les actions détenues par la Caisse seraient vendues avant celles de Bombardier dans le cadre du PAPE visant le placement secondaire.

Dans l'éventualité de la vente de la totalité des actions de BT Holdco, la Caisse aura le droit de recevoir un montant égal au plus élevé des montants suivants : i) la valeur de ses actions, après conversion, fondée sur la valeur implicite de la vente à une tierce partie, ou ii) le rendement minimum ajusté pour tenir compte de toute distribution et, dans les deux cas, des variations, le cas échéant, découlant de l'incidence des mesures incitatives liées à la performance.

Dans l'éventualité d'un changement de contrôle chez Bombardier Inc. ou, dans certaines circonstances, chez BT Holdco, la Caisse aura le droit d'exiger un PAPE ou la vente de la totalité des actions de BT Holdco, et de recevoir le plus élevé des deux montants suivants : i) la valeur des actions ordinaires détenues par la Caisse, après conversion, fondée sur la valeur implicite du PAPE ou de la vente à une tierce partie, tel que mentionné ci-haut, ou ii) un rendement annuel composé minimum de 15 % sur une période de trois ans (ou, en tout temps après trois ans, un rendement annuel composé de 15 %).

### **Autres détails de la transaction**

Les parties ont convenu d'une situation de trésorerie consolidée de Bombardier à la fin de chaque trimestre d'au moins 1,25 milliard \$. Dans l'éventualité où la situation de trésorerie de Bombardier chuterait sous ce seuil, le conseil d'administration de Bombardier créera un Comité des initiatives spéciales composé de trois administrateurs indépendants dont le choix sera confirmé par la Caisse. Ce Comité serait chargé d'élaborer un plan d'action pour améliorer les liquidités. Le plan, une fois convenu avec la Caisse, serait mis en œuvre sous la supervision du Comité.

### **Bons de souscription**

L'investissement prévoyait l'émission par Bombardier à la Caisse de bons de souscription conférant le droit d'acheter un nombre total de 105 851 872 actions classe B (droits de vote limités) du capital-actions de Bombardier Inc. (actions classe B à droits de vote limités), soit l'équivalent d'une participation de 4,5 % dans la totalité des actions classe A en circulation (droits de vote multiples) du capital-actions de Bombardier Inc. (actions classe A), et actions classe B à droits de vote limités (après exercice de ces bons de souscription) (soit environ 4,7 % du total des actions classe A et classe B à droits de vote limités en circulation sur une base non diluée). Les bons de souscription peuvent être exercés au cours d'une période de sept ans à compter de la date de leur émission, à un prix d'exercice par action classe B à droits de vote limités de 1,66 \$, soit l'équivalent en dollars américains de 2,21 dollars canadiens à la date de la signature de l'accord de souscription, ce qui représente une prime sur le prix moyen pondéré par volume (VWAP) sur 5 jours des actions de classe B à droits de vote limités à la Bourse de Toronto (TSX) en date du 16 octobre 2015.

### **Juste valeur des bons de souscription**

La juste valeur des bons de souscription au 11 février 2016 était de 0,10 \$ par bon de souscription. La juste valeur de chaque bon de souscription a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'émission, et les hypothèses suivantes au 11 février 2016 :

Taux d'intérêt sans risque	0,79 %
Durée de vie prévue	7 ans
Volatilité prévue du cours des actions	42,96 %
Rendement prévu des dividendes	0,00 %

### **Composantes capitaux propres et passif dérivé de la Caisse**

Aux termes des actions convertibles émises à la Caisse, Bombardier n'est pas tenue de verser de la trésorerie ou tout autre actif financier à la Caisse. Les actions convertibles sont considérées comme un instrument hybride qui est composé d'une composante capitaux propres, représentant les dividendes discrétionnaires et la préférence en matière de liquidation, et d'une composante passif qui reflète un dérivé visant à régler l'instrument en contrepartie d'un nombre variable d'actions ordinaires de BT Holdco. La Société présente les actions convertibles dans les états de la situation financière à titre de capitaux propres (participation ne donnant pas le contrôle) et de passif dérivé.

La juste valeur des actions convertibles à l'émission a été attribuée respectivement aux composantes capitaux propres et passif dérivé de sorte qu'aucun gain ni aucune perte ne découlait de la comptabilisation distincte de chaque composante. La juste valeur du passif dérivé est établie en premier lieu, suivant un modèle d'évaluation interne basé sur des simulations stochastiques. La composante capitaux propres est déterminée en déduisant la

juste valeur de la composante passif dérivé de la juste valeur à la date d'émission de l'ensemble de l'instrument hybride. Le passif dérivé est ultérieurement évalué à la valeur du marché, et toute réévaluation de la juste valeur est comptabilisée à titre de charges ou de revenus de financement.

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

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

Le 30 juin 2016, Bombardier a reçu la première tranche de 500 millions \$ et devrait recevoir la seconde tranche de 500 millions \$ le 1<sup>er</sup> septembre 2016, sous réserve du respect d'une condition préalable. La participation ne donnant pas le contrôle au 30 juin 2016 tenait compte d'une participation de 32,9 % dans l'actif net de la SCACS. La participation ne donnant pas le contrôle augmentera, pour s'établir à 49,5 % à la réception de la seconde tranche. Le produit de l'investissement sera entièrement affecté au fonds de roulement du programme d'avions C Series. Selon les modalités de l'entente de société en commandite, la Société s'est engagée à investir des capitaux supplémentaires dans la SCACS, jusqu'à concurrence de 1,0 milliard \$, dans le cas où la SCACS ne disposerait pas de liquidités suffisantes. Les apports en capital supplémentaires de la Société augmenteraient sa participation dans la SCACS.

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

Au 30 juin 2016, l'actif de la SCACS totalisait 3322 millions \$, dont un montant de 2425 millions \$ se rapportait à l'outillage des programmes aéronautiques. La SCACS n'a aucune dette à long terme.

### **Bons de souscription**

Également le 30 juin 2016, Bombardier a émis, au nom d'Investissement Québec, des bons de souscription pouvant être exercés en vue d'acquérir un nombre total de 50 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc., pouvant être exercés pendant cinq ans à un prix d'exercice par action de 1,72 \$, soit l'équivalent de 2,21 dollars canadiens selon le taux de change en vigueur à la date de signature de l'accord de souscription. Des bons de souscription additionnels pouvant être exercés en vue d'acquérir un nombre total de 50 000 000 d'actions classe B (droits de vote limités) du capital de Bombardier Inc. seront émis parallèlement au décaissement de la seconde tranche de 500 millions \$ de l'investissement.

Les bons de souscription sont assortis des dispositions habituelles du marché en matière de rajustement, dont celles qui s'appliquent en cas de changements touchant l'entreprise, de fractionnements des actions, de fractionnements inversés des actions, de dividendes autres qu'en espèces ou de distributions de droits, d'options ou de bons de souscription à la totalité ou à la quasi-totalité des actionnaires.

### **Juste valeur des bons de souscription**

La juste valeur des bons de souscription au 30 juin 2016 était de 0,58 \$ par bon de souscription. La juste valeur de chaque bon de souscription a été établie à l'aide du modèle d'établissement de prix d'options de Black et Scholes, qui intègre le prix de l'action à la date d'émission, et les hypothèses suivantes au 30 juin 2016 :

Taux d'intérêt sans risque	0,57 %
Durée de vie prévue	5 ans
Volatilité prévue du cours des actions	49,41 %
Rendement prévu des dividendes	0,00 %

## 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	
	2016	2015	2016	2015
(Nombre d'actions, d'options d'achat d'actions, d'UAR, d'UAD, d'UAI et de bons de souscription, en milliers)				
Résultat net attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(531) \$	125 \$	(692) \$	223 \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(6)	(7)	(11)	(14)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(537) \$	118 \$	(703) \$	209 \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 222 874	2 127 791	2 222 942	1 962 305
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI et des bons de souscription	—	—	—	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 222 874	2 127 791	2 222 942	1 962 305
<b>RPA (en dollars)</b>				
De base et dilué	(0,24) \$	0,06 \$	(0,32) \$	0,11 \$

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 224 809 781 et 189 228 287 options d'achat d'actions, UAR, UAD, UAI et bons de souscription pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016 (respectivement 52 584 420 et 52 535 625 options d'achat d'actions, UAR et UAD pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif.

## 10. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net			Coût amorti <sup>(1)</sup>	DDRC	Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV				
<b>30 juin 2016</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 336 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 336 \$	3 336 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 260	—	1 260	1 260
Autres actifs financiers	83	248	356	334	439	1 460	1 485
	<b>3 419 \$</b>	<b>248 \$</b>	<b>356 \$</b>	<b>1 594 \$</b>	<b>439 \$</b>	<b>6 056 \$</b>	<b>6 081 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	— \$	s. o.	3 580 \$	— \$	3 580 \$	3 580 \$
Dettes à long terme <sup>(2)</sup>	—	—	s. o.	8 996	—	8 996	7 937
Autres passifs financiers	183	145	s. o.	1 046	452	1 826	1 869
	<b>183 \$</b>	<b>145 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>13 622 \$</b>	<b>452 \$</b>	<b>14 402 \$</b>	<b>13 386 \$</b>
<b>31 décembre 2015</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 720 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 473	—	1 473	1 473
Autres actifs financiers	13	230	348	380	349	1 320	1 326
	<b>2 733 \$</b>	<b>230 \$</b>	<b>348 \$</b>	<b>1 853 \$</b>	<b>349 \$</b>	<b>5 513 \$</b>	<b>5 519 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	1 \$	s. o.	4 039 \$	— \$	4 040 \$	4 040 \$
Dettes à long terme <sup>(2)</sup>	—	—	s. o.	8 979	—	8 979	6 767
Autres passifs financiers	41	135	s. o.	702	661	1 539	1 426
	<b>41 \$</b>	<b>136 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>13 720 \$</b>	<b>661 \$</b>	<b>14 558 \$</b>	<b>12 233 \$</b>
<b>1<sup>er</sup> janvier 2015</b>							
<b>Actifs financiers</b>							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 489 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 489 \$	2 489 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 538	—	1 538	1 538
Autres actifs financiers	43	578	330	422	485	1 858	1 869
	<b>2 532 \$</b>	<b>578 \$</b>	<b>330 \$</b>	<b>1 960 \$</b>	<b>485 \$</b>	<b>5 885 \$</b>	<b>5 896 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	18 \$	s. o.	4 198 \$	— \$	4 216 \$	4 216 \$
Dettes à long terme <sup>(2)</sup>	—	—	s. o.	7 683	—	7 683	7 692
Autres passifs financiers	73	172	s. o.	719	592	1 556	1 655
	<b>73 \$</b>	<b>190 \$</b>	<b>s. o.</b>	<b>12 600 \$</b>	<b>592 \$</b>	<b>13 455 \$</b>	<b>13 563 \$</b>

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

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

s. o. : sans objet

## 11. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 juin 2016	31 décembre 2015	1 <sup>er</sup> janvier 2015
Programmes aéronautiques	3 843 \$	4 215 \$	4 600 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	7 648	7 064	7 369
Moins : avances et facturations progressives	(5 918)	(5 490)	(5 558)
	1 730	1 574	1 811
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	222	223	310
Moins : avances et facturations progressives	(14)	(17)	(17)
	208	206	293
Produits finis <sup>(1)</sup>	1 091	983	1 266
	6 872 \$	6 978 \$	7 970 \$

<sup>(1)</sup> Les produits finis comprennent 11 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 34 avions d'occasion, totalisant 315 millions \$ au 30 juin 2016 (4 avions neufs et 54 avions d'occasion, totalisant 279 millions \$ au 31 décembre 2015 et 1 avion neuf et 57 avions d'occasion, totalisant 485 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2015).

Au 30 juin 2016, les produits finis comprenaient 73 millions \$ d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (81 millions \$ au 31 décembre 2015 et 248 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2015). Le produit de vente correspondant est comptabilisé dans les obligations au titre des transactions de cession-bail.

Le montant des stocks comptabilisé dans le coût des ventes a totalisé respectivement 3473 millions \$ et 6796 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016 (respectivement 3762 millions \$ et 7337 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015). Ces montants comprennent une moins-value de respectivement 110 millions \$ et 199 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2016 (respectivement 52 millions \$ et 83 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos le 30 juin 2015).

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des paiements consentis par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des stocks liés aux contrats à long terme (contrats de production) et s'élevaient à 392 millions € (435 millions \$) au 30 juin 2016 (334 millions € (364 millions \$) au 31 décembre 2015). Les tiers consentant les paiements peuvent exiger le remboursement de ces montants si Transport manque à ses obligations contractuelles aux termes des contrats à long terme connexes.

## 12. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2016	31 décembre 2015	1 <sup>er</sup> janvier 2015
Instruments financiers dérivés	522 \$	362 \$	528 \$
Placements dans des titres <sup>(1)(2)</sup>	364	359	346
Créances sur contrats à long terme	257	298	321
Placements dans des structures de financement <sup>(1)</sup>	221	197	360
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions <sup>(1)</sup>	75	81	275
Encaisse affectée	12	11	17
Autres	9	12	11
	<b>1 460 \$</b>	<b>1 320 \$</b>	<b>1 858 \$</b>
Dont la tranche courante	480 \$	450 \$	530 \$
Dont la tranche non courante	980	870	1 328
	<b>1 460 \$</b>	<b>1 320 \$</b>	<b>1 858 \$</b>

<sup>(1)</sup> Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, 8 millions \$ de placements dans des titres et 46 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 30 juin 2016 (respectivement 2 millions \$, 11 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2015 et respectivement 12 millions \$, 16 millions \$ et 45 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2015).

<sup>(2)</sup> Comprennent 78 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 30 juin 2016 (80 millions \$ au 31 décembre 2015 et 70 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2015).

## 13. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2016	31 décembre 2015	1 <sup>er</sup> janvier 2015
Charges payées d'avance et frais différés	399 \$	414 \$	760 \$
Taxe de vente et autres taxes	214	244	238
Charges de financement différées	160	173	138
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	114	114	156
Avantages de retraite	76	251	159
Impôts sur le résultat à recevoir	59	56	64
Autres	35	29	33
	<b>1 057 \$</b>	<b>1 281 \$</b>	<b>1 548 \$</b>
Dont la tranche courante	479 \$	484 \$	592 \$
Dont la tranche non courante	578	797	956
	<b>1 057 \$</b>	<b>1 281 \$</b>	<b>1 548 \$</b>

## 14. PROVISIONS

Les variations des provisions ont été comme suit, pour les trimestres et les semestres 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	Autres <sup>(1)</sup>	Total
Solde au 31 décembre 2015	725 \$	670 \$	66 \$	565 \$	2 026 \$
Additions	53	—	126 <sup>(2)</sup>	10	189
Utilisation	(51)	(3)	(15)	(56)	(125)
Reprises	(10)	(22)	(2)	(1)	(35)
Charge de désactualisation	—	3	—	—	3
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	8	—	—	9
Incidence des fluctuations de taux de change	15	—	2	1	18
<b>Solde au 31 mars 2016</b>	<b>733 \$</b>	<b>656 \$</b>	<b>177 \$</b>	<b>519 \$</b>	<b>2 085 \$</b>
Additions	56	2	49 <sup>(2)</sup>	545 <sup>(3)</sup>	652
Utilisation	(55)	(7)	(25)	(34)	(121)
Reprises	(43)	—	(4)	(56) <sup>(4)</sup>	(103)
Charge de désactualisation	1	1	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	3	—	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(12)	—	(6)	(1)	(19)
<b>Solde au 30 juin 2016</b>	<b>680 \$</b>	<b>655 \$</b>	<b>191 \$</b>	<b>973 \$</b>	<b>2 499 \$</b>
Dont la tranche courante	531 \$	75 \$	190 \$	277 \$	1 073 \$
Dont la tranche non courante	149	580	1	696	1 426
	<b>680 \$</b>	<b>655 \$</b>	<b>191 \$</b>	<b>973 \$</b>	<b>2 499 \$</b>

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres <sup>(1)</sup>	Total
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier 2015	773 \$	456 \$	117 \$	206 \$	1 552 \$
Additions	78	—	17 <sup>(2)</sup>	13	108
Utilisation	(56)	(6)	(30)	(1)	(93)
Reprises	(32)	(6)	(4) <sup>(2)</sup>	(2)	(44)
Charge de désactualisation	—	2	—	—	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	3	—	—	3
Incidence des fluctuations de taux de change	(44)	—	(6)	(4)	(54)
<b>Solde au 31 mars 2015</b>	<b>719 \$</b>	<b>449 \$</b>	<b>94 \$</b>	<b>212 \$</b>	<b>1 474 \$</b>
Additions	82	4	3	1	90
Utilisation	(60)	(17)	(14)	(9)	(100)
Reprises	(18)	—	(1)	(7)	(26)
Charge de désactualisation	—	1	—	—	1
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(3)	—	—	(3)
Incidence des fluctuations de taux de change	12	—	1	2	15
<b>Solde au 30 juin 2015</b>	<b>735 \$</b>	<b>434 \$</b>	<b>83 \$</b>	<b>199 \$</b>	<b>1 451 \$</b>
Dont la tranche courante	574 \$	63 \$	81 \$	176 \$	894 \$
Dont la tranche non courante	161	371	2	23	557
	<b>735 \$</b>	<b>434 \$</b>	<b>83 \$</b>	<b>199 \$</b>	<b>1 451 \$</b>

<sup>(1)</sup> Comprennent surtout les provisions pour contrats déficitaires, les réclamations et les litiges.

<sup>(2)</sup> Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur les additions et les reprises liées aux charges de restructuration.

<sup>(3)</sup> Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la provision pour contrats déficitaires du programme d'avions C Series et sur l'addition liée à la provision pour litige fiscal.

<sup>(4)</sup> Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur la reprise des provisions pour annulation du programme d'avion Learjet 85.

## 15. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 juin 2016	31 décembre 2015	1 <sup>er</sup> janvier 2015
Instruments financiers dérivés	635 \$	702 \$	665 \$
Avances gouvernementales remboursables	416	411	363
Coûts non récurrents des fournisseurs	366	20	36
Incentifs à la location	145	135	172
Emprunts à court terme <sup>(1)</sup>	111	—	—
Obligations au titre des transactions de cession-bail	110	133	260
Tranche courante de la dette à long terme	41	71	56
Autres	43	138	60
	<b>1 867 \$</b>	<b>1 610 \$</b>	<b>1 612 \$</b>
Dont la tranche courante	896 \$	991 \$	1 010 \$
Dont la tranche non courante	971	619	602
	<b>1 867 \$</b>	<b>1 610 \$</b>	<b>1 612 \$</b>

<sup>(1)</sup> A trait aux montants prélevés en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 658 millions € (730 millions \$). Voir également la Note 19 – Facilités de crédit.

## 16. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 juin 2016	31 décembre 2015	1 <sup>er</sup> janvier 2015
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	611 \$	606 \$	601 \$
Avantages du personnel	605	647	661
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	575	606	631
Revenus différés	412	397	450
Impôts sur le résultat à payer	318	224	248
Autres taxes à payer	99	212	119
Autres	491	578	568
	<b>3 111 \$</b>	<b>3 270 \$</b>	<b>3 278 \$</b>
Dont la tranche courante	2 032 \$	2 274 \$	2 182 \$
Dont la tranche non courante	1 079	996	1 096
	<b>3 111 \$</b>	<b>3 270 \$</b>	<b>3 278 \$</b>

## 17. 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					
	2016			2015		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	15 299 251	4 654 619	22 492 023	25 808 436	7 264 385	—
Attribuées	—	—	1 071 165	30 184	—	—
Exercées	(65 790)	(161 880)	—	—	(94 631)	—
Annulées	(150 153)	(466 140)	(360 077)	(754 462)	(180 168)	—
Solde à la fin de la période	15 083 308	4 026 599 <sup>(1)</sup>	23 203 111	25 084 158	6 989 586 <sup>(1)</sup>	—

	Semestres clos les 30 juin					
	2016			2015		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	15 627 217	4 883 829	22 332 682	26 045 936	7 666 464	—
Attribuées	—	—	1 659 631	248 757	—	—
Exercées	(65 790)	(248 883)	—	—	(168 486)	—
Annulées	(478 119)	(608 347)	(789 202)	(1 210 535)	(508 392)	—
Solde à la fin de la période	15 083 308	4 026 599 <sup>(1)</sup>	23 203 111	25 084 158	6 989 586 <sup>(1)</sup>	—

<sup>(1)</sup> Sur lesquels les droits de 1 362 817 UAD étaient acquis au 30 juin 2016 (1 783 649 au 30 juin 2015).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à respectivement 4 millions \$ et 6 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2016 (respectivement 2 millions \$ et 5 millions \$ au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2015).

### 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		Semestres clos les 30 juin	
	2016	2015	2016	2015
	Solde au début de la période	74 801 926	31 887 420	74 347 206
Attribuées	1 595 772	2 014 238	2 662 979	4 040 011
Annulées	(1 829 657)	(454 287)	(2 442 144)	(1 785 747)
Échues	(996 000)	(888 373)	(996 000)	(1 141 390)
Solde à la fin de la période	73 572 041	32 558 998	73 572 041	32 558 998

Une charge de rémunération de respectivement 3 millions \$ et 4 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2016 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (respectivement 2 millions \$ et 3 millions \$ pour le trimestre et le semestre clos 30 juin 2015).

## 18. 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	
	2016	2015	2016	2015
Créances clients et autres débiteurs	5 \$	(154) \$	225 \$	193 \$
Stocks	283	(119)	164	(230)
Autres actifs et passifs financiers, montant net	(154)	(174)	(165)	(54)
Autres actifs	129	(239)	190	(258)
Fournisseurs et autres créditeurs	(155)	336	(438)	(91)
Provisions	432	(38)	473	(61)
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	(111)	(126)	(84)	(239)
Avances sur programmes aéronautiques	37	(385)	(112)	(760)
Passif lié aux avantages de retraite	(148)	150	(241)	184
Autres passifs	(51)	140	(176)	110
	267 \$	(609) \$	(164) \$	(1 206) \$

## 19. FACILITÉS DE CRÉDIT

En avril 2016, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3640 millions € (4037 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 juin 2016) et de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2019 et juin 2019. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 500 millions € (555 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 juin 2016) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en octobre 2018 et juin 2019.

Également en avril 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de 600 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a été ramené à 400 millions \$. En outre, la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 500 millions € (555 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 juin 2016) a été accrue, pour passer à 608 millions € (674 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 juin 2016), et la facilité de crédit renouvelable non garantie de 750 millions \$, qui est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a été ramenée à 400 millions \$.

À compter d'avril 2016, le ratio maximum de la dette nette sur le RAIIA 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 est disponible pour la Société mais à l'exclusion de Transport, a été remplacé par un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA. Les autres clauses financières restrictives exigeant un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes et un niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport) sont demeurées inchangées. De plus, les clauses financières restrictives de la facilité de lettres de crédit et de la facilité de crédit renouvelable de Transport continuent d'exiger des niveaux minimums de capitaux propres, un ratio maximum de la dette sur le RAIIA ainsi qu'un niveau minimum de liquidités de 600 millions € (665 millions \$) à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

En mai 2016, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3640 millions € (4037 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 juin 2016) a été réduit à 3310 millions € (3671 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 juin 2016).

En juin 2016, la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 608 millions € (674 millions \$) a été portée à 658 millions € (730 millions \$). Le solde des emprunts à court terme en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € (730 millions \$) s'élevait à 100 millions € (111 millions \$) au 30 juin 2016 (néant au 31 décembre 2015 et au 1<sup>er</sup> janvier 2015).

## 20. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

### **Méthodes et hypothèses**

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

***Prêts et créances liées à des contrats de location – avions et placements dans des structures de financement*** – La Société utilise un modèle d'évaluation interne fondé sur des simulations stochastiques et une analyse des flux de trésorerie actualisés pour estimer la juste valeur. La juste valeur est calculée à l'aide de données du marché à l'égard de taux d'intérêt, de cotes de crédit publiées lorsqu'elles sont disponibles, de courbes de taux et de probabilités de défaillance. La Société utilise des données du marché pour établir les ajustements en fonction du risque de revente, et utilise aussi des hypothèses internes qui tiennent compte de facteurs dont les intervenants sur le marché tiendraient compte pour établir le prix de ces actifs financiers. La Société utilise aussi des hypothèses internes pour établir le risque de crédit de clients 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. La juste valeur de l'option de conversion incorporée est basée sur la différence de valeur entre : le cumul de la préférence en matière de liquidation des actions convertibles d'après le rendement minimal, et la juste valeur des actions ordinaires, en supposant leur conversion. Cette valeur dépend de l'atteinte par le secteur Transport des primes de rendement 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'entreprise. Le taux d'actualisation utilisé est aussi déterminé en utilisant les données du marché. La Société utilise des hypothèses internes pour déterminer la durée de l'instrument et le rendement futur du secteur Transport.

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

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

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

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

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

### **Hiérarchie des justes valeurs**

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

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

L'évaluation de l'importance d'une donnée d'entrée en particulier par rapport à l'évaluation de la juste valeur dans son ensemble fait appel au jugement. La juste valeur des actifs et des passifs financiers par niveau de hiérarchie s'établissait comme suit au 30 juin 2016 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
<b>Actifs financiers</b>				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	73 \$	— \$	— \$	73 \$
Instruments financiers dérivés <sup>(1)</sup>	522	—	522	—
Placements dans des titres	342 <sup>(2)</sup>	46	296	—
Placements dans des structures de financement	175	—	—	175
	<b>1 112 \$</b>	<b>46 \$</b>	<b>818 \$</b>	<b>248 \$</b>
<b>Passifs financiers</b>				
Incitatifs à la location	(145)	—	—	(145)
Instruments financiers dérivés <sup>(1)</sup>	(635)	—	(512)	(123)
	<b>(780) \$</b>	<b>— \$</b>	<b>(512) \$</b>	<b>(268) \$</b>

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

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

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

	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 2015	79 \$	151 \$	(1) \$	(135) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net <sup>(1)</sup>	5	10	—	(12)	(2)
Émissions	—	—	(6)	—	(120)
Règlements	(5)	—	1	8	—
Solde au 31 mars 2016	79 \$	161 \$	(6) \$	(139) \$	(122) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net <sup>(1)</sup>	(3)	14	—	(9)	(1)
Règlements	(3)	—	6	3	—
<b>Solde au 30 juin 2016</b>	<b>73 \$</b>	<b>175 \$</b>	<b>— \$</b>	<b>(145) \$</b>	<b>(123) \$</b>

	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 <sup>er</sup> janvier 2015	263 \$	165 \$	(18) \$	(172) \$	— \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net <sup>(1)</sup>	11	12	—	1	—
Émissions	—	—	(3)	—	—
Règlements	(11)	—	18	5	—
Solde au 31 mars 2015	263 \$	177 \$	(3) \$	(166) \$	— \$
Gains nets et intérêts inclus dans le résultat net <sup>(1)</sup>	5	3	—	1	—
Émissions	—	—	(3)	—	—
Règlements	(17)	—	—	6	—
Solde au 30 juin 2015	251 \$	180 \$	(6) \$	(159) \$	— \$

<sup>(1)</sup> Dont des montants de 1 million \$ et 2 millions \$, qui représentent les gains réalisés au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2016 comptabilisés dans les revenus de financement (des montants de 3 millions \$ et 4 millions \$, qui représentaient les gains réalisés au cours du trimestre et du semestre clos le 30 juin 2015 comptabilisés dans les revenus de financement).

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

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

Ces hypothèses importantes étaient comme suit au 30 juin 2016 :

Hypothèses principales (moyenne pondérée)	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Incitatifs à la location
Cote de crédit assignée en interne	Entre BB+ et CCC (B+)	Entre BB- et CCC+ (B+)	Entre BB- et CCC (B+)
Ajustements au taux d'actualisation en fonction du risque de revente	Entre 7,5 % et 9,84 % (9,36 %)	Entre 1,75 % et 8,17 % (6,47 %)	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 2016 :

Incidence sur le RAI			Modification d'hypothèses		
Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour le :					
	Trimestre clos le 30 juin 2016	Semestre clos le 30 juin 2016	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 point de base
Gain (perte)					
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	(5) \$	(3) \$	(1) \$	(2) \$	(3) \$
Placement dans des structures de financement	12 \$	18 \$	(4) \$	(11) \$	(10) \$
Incitatifs à la location	(6) \$	(15) \$	s. o.	2 \$	s. o.

s. o. : sans objet

### Option de conversion

#### Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour le semestre clos le 30 juin 2016 de 13 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 2016 de 14 millions \$.

## 21. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 juin 2016	31 décembre 2015	1 <sup>er</sup> janvier 2015
<b>Ventes d'avions</b>			
Valeur résiduelle	1 634 \$	1 669 \$	1 749 \$
Crédit	1 246	1 248	1 275
Risques mutuellement exclusifs <sup>(1)</sup>	(593)	(598)	(628)
<b>Total des risques de crédit et de valeur résiduelle</b>	<b>2 287 \$</b>	<b>2 319 \$</b>	<b>2 396 \$</b>
Engagements de reprise	1 934 \$	1 818 \$	2 696 \$
Obligations de rachat conditionnelles	213 \$	192 \$	204 \$
<b>Autres</b>			
Crédit	48 \$	48 \$	48 \$
Garanties d'exécution	— \$	— \$	38 \$

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 655 millions \$ au 30 juin 2016 (670 millions \$ au 31 décembre 2015 et 456 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2015) 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 145 millions \$ au 30 juin 2016 (135 millions \$ au 31 décembre 2015 et 172 millions \$ au 1<sup>er</sup> janvier 2015).

### Litige

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 2016, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

### Enquête au Brésil

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

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

au civil à titre de codéfenderesse, intentée d'abord par le gouvernement de l'État de São Paulo contre Siemens AG à l'automne 2013 et dans laquelle le gouvernement de l'État cherche à recouvrer des pertes attribuables aux prétendues activités de collusion.

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

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