

BOMBARDIER

TROISIÈME RAPPORT TRIMESTRIEL

Trimestre et période de neuf mois clos le 30 septembre 2017

GLOSSAIRE

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

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

RAPPORT DE GESTION	2
ÉNONCÉS PROSPECTIFS	3
SOMMAIRE	5
FAITS SAILLANTS	5
MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2017	6
RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS	7
SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	12
LIQUIDITÉS ET SOURCES DE FINANCEMENT	13
STRUCTURE DU CAPITAL	17
MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR	19
AVIONS D'AFFAIRES	23
AVIONS COMMERCIAUX	29
AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE	39
TRANSPORT	42
AUTRES	48
ARRANGEMENTS HORS BILAN	48
RISQUES ET INCERTITUDES	48
NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE	49
CONTRÔLES ET PROCÉDURES	52
TAUX DE CHANGE	52
PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES	52
RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES	53
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	54
NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES	61

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 (le « 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'acquiesce de cette responsabilité principalement par l'entremise de son comité d'audit. Le comité d'audit est nommé par le Conseil, et tous ses membres sont des administrateurs indépendants possédant des compétences financières. Ce comité fait part de ses constatations au Conseil pour qu'il en soit tenu compte lorsque ce dernier approuve la publication du rapport de gestion et des états financiers à l'intention des actionnaires.

Les données 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.

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

Mesures conformes aux IFRS et mesures non conformes aux PCGR

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

Importance de l'information

Une information est jugée importante si nous croyons que la décision d'acheter, de vendre ou de conserver les titres de la Société par un investisseur raisonnable serait influencée ou modifiée du fait que cette information 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 clôture et l'échéancier prévu de l'opération avec Airbus SE (Airbus) décrite aux présentes ainsi que l'obtention des approbations des organismes de réglementation et autres approbations nécessaires dans le cadre de cette opération et l'échéancier prévu pour l'obtention de celles-ci; la gouvernance, le financement et les liquidités de la Société en commandite Avions C Series (SCACS); l'incidence et les avantages escomptés de l'opération avec Airbus décrite aux présentes, de l'investissement par le gouvernement du Québec dans la SCACS et du placement privé visant une participation minoritaire de la Caisse de dépôt et placement du Québec (la « Caisse ») dans Transport sur nos activités, notre infrastructure, nos capacités, notre développement, notre croissance et autres occasions, notre présence et notre dimension géographiques, notre empreinte, notre situation financière, notre accès à des capitaux et notre stratégie générale; et l'incidence de cette opération et de ces investissements sur notre bilan et notre situation financière.

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

De par leur nature, les énoncés prospectifs exigent que la direction formule des hypothèses et ils sont assujettis à d'importants risques et incertitudes, connus et inconnus, de sorte que les résultats réels de périodes futures de Bombardier et de la SCACS pourraient différer de façon importante des résultats prévus décrits dans les énoncés prospectifs. Bien que la direction juge ces hypothèses raisonnables et appropriées selon l'information à sa disposition, il existe un risque qu'elles ne soient pas exactes. Les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport relativement à l'opération avec Airbus décrite aux présentes comprennent les hypothèses importantes suivantes : le respect de toutes les conditions de clôture et la réalisation de l'opération dans les délais prévus, y compris la réception des approbations des organismes de réglementation (y compris à l'égard des lois antitrust) et des autres approbations; le respect et l'exécution par chacune des parties de ses obligations aux termes de l'accord relatif à l'opération et aux accords commerciaux futurs et l'absence d'inefficacités importantes et d'autres problèmes connexes; la réalisation des avantages et des synergies prévues de l'opération selon l'échéancier prévu; notre capacité à maintenir notre plan de financement actuel de la SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère adéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet; et l'exactitude de notre évaluation des facteurs de croissance prévus et des tendances sectorielles. Pour en savoir davantage sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs figurant dans le présent rapport de gestion, voir les rubriques Priorités stratégiques et Prévisions et énoncés prospectifs du rapport de gestion de notre rapport financier pour l'exercice clos le 31 décembre 2016.

En ce qui a trait spécifiquement à l'opération avec Airbus faisant l'objet des présentes, certains facteurs, qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent considérablement de ceux prévus dans les énoncés prospectifs, comprennent ce qui suit, sans s'y limiter : les risques associés à la non-réception des approbations des organismes de réglementation (y compris à l'égard des lois antitrust) ou d'autres approbations ou au retard dans la réception de celles-ci ou au non-respect des conditions rattachées à la réalisation de l'opération ou au retard dans le respect de celles-ci et l'incertitude concernant le temps requis pour mener à bien l'opération; les changements touchant les modalités de l'opération; le défaut de l'une des parties de respecter et d'exécuter ses obligations aux termes de l'accord relatif à l'opération et aux accords commerciaux futurs et/ou des inefficacités importantes et d'autres problèmes connexes; l'incidence de l'annonce de l'opération sur nos relations avec les tiers, notamment les contreparties commerciales, les employés et les concurrents, ainsi que sur les relations stratégiques, les résultats d'exploitation et les entreprises en général; la non-réalisation des avantages ou des synergies prévus de l'opération ou le fait qu'ils ne soient pas réalisés selon l'échéancier prévu; notre incapacité à maintenir notre plan de financement actuel de la SCACS et à assurer le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie; le caractère inadéquat de la planification et de la gestion de la trésorerie et du financement du projet. Parmi les autres facteurs qui pourraient faire en sorte que les résultats réels diffèrent de manière importante des résultats prévus dans les énoncés prospectifs, notons, sans s'y limiter, les risques liés à la conjoncture économique, à notre contexte commercial (tels les risques liés au Brexit, à la situation financière de l'industrie du transport aérien, des clients d'avions d'affaires et de l'industrie du transport sur rail; à la politique commerciale; à l'accroissement de la concurrence; à l'instabilité politique et à des cas de force

majeure ou catastrophes naturelles), à l'exploitation (tels les risques liés au développement de nouveaux produits et services; au développement de nouvelles activités; à la certification et à l'homologation de produits et services; aux engagements à prix et à terme fixes et à la production et à l'exécution de projets; aux pressions sur les flux de trésorerie et sur les dépenses en immobilisations exercées par les fluctuations liées aux cycles de projet et au caractère saisonnier; à notre capacité de mettre en œuvre et de réaliser avec succès notre stratégie et notre plan de transformation; aux partenaires commerciaux; aux pertes découlant de sinistres et de garanties sur la performance des produits; aux procédures réglementaires et judiciaires; aux risques liés à l'environnement et à la santé et sécurité; à notre dépendance à l'égard de certains clients et fournisseurs; aux ressources humaines; à la fiabilité des systèmes informatiques; à la fiabilité des droits relatifs à la propriété intellectuelle; et au caractère adéquat de la couverture d'assurance), au financement (tels les risques liés aux liquidités et à l'accès aux marchés financiers; aux régimes d'avantages de retraite; à l'exposition au risque de crédit; aux obligations importantes au titre des paiements de la dette et des intérêts; à certaines clauses restrictives de conventions d'emprunt et à certains seuils minimums de liquidités; à l'aide 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 2016.

Le lecteur est prévenu que la présente liste de facteurs pouvant influencer sur la croissance, les résultats et le rendement futurs n'est pas exhaustive et qu'il ne faudrait pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. D'autres risques et incertitudes que nous ne connaissons pas ou que nous considérons comme non importants à l'heure actuelle pourraient également faire en sorte que les résultats ou les événements réels diffèrent considérablement de ceux exprimés explicitement ou implicitement dans ces énoncés prospectifs. En outre, rien ne garantit que l'opération proposée avec Airbus se concrétisera ni que les avantages stratégiques prévus et les synergies attendues sur le plan de l'exploitation, de la concurrence et des coûts seront réalisés en totalité ou en partie, voire qu'ils se réaliseront. Les énoncés prospectifs décrits aux présentes reflètent les attentes de la direction à la date du présent rapport et pourraient subir des modifications après cette date. À moins d'y être tenus selon les lois sur les valeurs mobilières applicables, nous nions expressément toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif, que ce soit à la lumière de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou autrement. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent rapport de gestion sont formulés expressément sous réserve de cette mise en garde.

SOMMAIRE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2017	2016	Écart
Revenus	3 835 \$	3 736 \$	3 %
RAII	115 \$	63 \$	83 %
Marge RAI	3,0 %	1,7 %	130 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	165 \$	87 \$	90 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	4,3 %	2,3 %	200 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	236 \$	172 \$	37 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	6,2 %	4,6 %	160 pdb
Résultat net	(117) \$	(94) \$	(24) %
RPA dilué (en dollars)	(0,05) \$	(0,04) \$	(25) %
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	(29) \$	(10) \$	(190) %
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	(0,01) \$	0,00 \$	ins
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	287 \$	248 \$	16 %
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	(208) \$	(72) \$	(189) %
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(495) \$	(320) \$	(55) %
Aux	30 septembre 2017	31 décembre 2016	
Sources de financement disponibles à court terme ⁽²⁾	2 811 \$	4 477 \$	(37) %

Principaux faits saillants et événements

- **Notre engagement envers l'excellence opérationnelle nous donne l'élan nécessaire pour rehausser notre capacité à dégager des bénéfices dans l'ensemble de nos secteurs d'activités :**
 - Nos revenus ont augmenté de 3 % au troisième trimestre, stimulés par la croissance de 20 % des revenus de Transport, par rapport à ceux de la période correspondante de l'exercice précédent.
 - Le troisième trimestre a été marqué par l'amélioration de la marge RAI avant éléments spéciaux,⁽¹⁾ les secteurs Avions d'affaires, Transport et Aérostructures et Services d'ingénierie affichant tous une marge supérieure ou égale à 8,5 %.
 - La performance financière depuis le début de l'exercice confirme notre prévision de RAI avant éléments spéciaux⁽³⁾ sur une base consolidée pour l'exercice complet de 630 millions \$ ou plus, soit la partie supérieure de la fourchette présentée dans nos prévisions précédentes.
 - Nous sommes en voie d'atteindre nos prévisions pour la marge RAI⁽³⁾ d'environ 8,0 % dans les secteurs Transport, Avions d'affaires et Aérostructures et Services d'ingénierie.
 - Les prévisions de revenus et d'utilisation des flux de trésorerie disponibles⁽³⁾ sur une base consolidée pour l'exercice ont été révisées, s'établissant respectivement à environ 16,3 milliards \$ et 1 milliard \$, près de la partie inférieure de la fourchette de nos prévisions antérieures, afin de tenir compte du nombre moins élevé de livraisons d'avions *C Series* engendré par le retard de livraison de moteurs accusé par Pratt & Whitney.
 - Pour l'exercice complet, nous prévoyons désormais livrer environ 20 à 22 avions *C Series*. Nous avons signé une lettre d'intention en vertu de laquelle Pratt & Whitney a convenu d'aider à financer les stocks excédentaires découlant des retards de livraison des moteurs en nous consentant une avance de fournisseur à compter du quatrième trimestre. Cette avance ne sera pas comprise dans nos flux de trésorerie disponibles,⁽¹⁾ mais elle permettra d'augmenter l'ensemble des liquidités et des fonds en caisse. La lettre d'intention est conditionnelle à l'exécution d'ententes définitives entre les parties, qui est prévue d'ici la fin de l'exercice.

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

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

⁽³⁾ Les prévisions de rentabilité sont fondées sur le RAI avant éléments spéciaux ou la marge RAI avant éléments spéciaux. Le RAI avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles (utilisation des flux de trésorerie disponibles) sont des mesures non conformes aux PCGR. Les flux de trésorerie disponibles (utilisation des flux de trésorerie disponibles) comprennent les flux de trésorerie liés aux éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs et aux rubriques Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement, ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable, pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS. Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

Principaux faits saillants et événements (suite)

- **Notre plan de redressement et les étapes clés des programmes d'avions ont continué de progresser :**
 - Le 16 octobre 2017, nous avons annoncé un partenariat avec Airbus SE (Airbus) en lien avec le programme aéronautique *C Series*. Ce partenariat devrait plus que doubler la valeur du programme. La présence et la dimension mondiales d'Airbus, conjuguées à la nouvelle gamme de biréacteurs de toute dernière génération de Bombardier, devraient contribuer à favoriser l'élan commercial du programme et à réduire les coûts de production. De plus, le partenariat a l'intention de faire assembler les avions *C Series* sur une deuxième chaîne d'assemblage final à Mobile, dans l'Alabama, dans le but d'offrir une solution optimisée aux clients transporteurs aériens américains dans le segment de marché des avions monocouloirs de 100 à 150 sièges. L'opération reste assujettie à l'approbation des organismes de réglementation et devrait se conclure au deuxième semestre de 2018.⁽¹⁾
 - Après la fin du troisième trimestre, nous avons signé une lettre d'intention avec un client européen visant jusqu'à 61 avions *C Series*, dont une commande ferme visant 31 avions et assortie d'options pour 30 avions supplémentaires. D'après le prix affiché des avions, la commande ferme serait évaluée à environ 2,4 milliards \$. La lettre d'intention est conditionnelle à l'exécution d'une entente d'achat, qui est prévue d'ici la fin de l'exercice.
 - L'avion *Global 7000* est en voie d'être mis en service au deuxième semestre de 2018. Les quatre FTV continuent d'afficher d'excellentes performances et de présenter un degré élevé de fiabilité. De nombreux biréacteurs d'affaires *Global 7000* sont en assemblage final.
- La Société a annoncé la nomination de Douglas R. Oberhelman à son conseil d'administration. M. Oberhelman a travaillé 41 ans pour Caterpillar Inc., où il a occupé différents postes de cadre, dont celui de président du conseil jusqu'à ce qu'il prenne sa retraite en mars 2017. M. Oberhelman remplace Patrick Pichette, qui a exprimé son intention de démissionner du conseil d'administration de la Société pour des raisons personnelles. Le conseil a accepté la démission de M. Pichette et le remercie pour ses quatre années de service dévoué ainsi que pour sa sagesse et son dynamisme durant son mandat auprès de la Société.

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

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2017

Nos prévisions pour les secteurs Transport, Avions d'affaires et Aérostructures et Services d'ingénierie demeurent inchangées.⁽¹⁾ Voici une mise à jour des prévisions qui tient compte de nos solides marges depuis le début de l'exercice et du récent retard de livraison de moteurs touchant le programme d'avions *C Series*.

	Prévisions les plus récentes ⁽¹⁾	Résultats pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017	Mise à jour des prévisions pour 2017 ⁽²⁾
Consolidées	Compte non tenu de l'incidence des taux de change, les revenus de 2017 devraient être plus élevés qu'en 2016, avec une croissance de quelques points de pourcentage.	Revenus de 11,5 milliards \$.	Revenus d'environ 16,3 milliards \$.
	RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾ à l'intérieur d'une fourchette de 580 millions \$ à 630 millions \$.	RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾ de 457 millions \$.	RAII avant éléments spéciaux ⁽³⁾ de 630 millions \$ ou plus.
	Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽³⁾ à l'intérieur d'une fourchette de 750 millions \$ à 1,0 milliard \$.	Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽³⁾ de 1,7 milliard \$.	Utilisation de flux de trésorerie disponibles ⁽³⁾ d'environ 1,0 milliard \$.
Avions commerciaux	Revenus d'environ 2,9 milliards \$.	Revenus d'environ 1,7 milliard \$.	Revenus d'environ 2,5 milliards \$.
	Environ 80 à 85 livraisons d'avions, y compris environ 30 livraisons d'avions <i>C Series</i> .	51 livraisons, y compris 12 livraisons d'avions <i>C Series</i> .	Environ 70 à 75 livraisons d'avions, y compris environ 20 à 22 livraisons d'avions <i>C Series</i> .

⁽¹⁾ Se reporter à notre rapport financier 2016 et à notre deuxième rapport trimestriel pour la période close le 30 juin 2017 pour plus de détails.

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

⁽³⁾ Les prévisions de rentabilité sont fondées sur le RAII avant éléments spéciaux ou la marge RAII avant éléments spéciaux. Le RAII avant éléments spéciaux et les flux de trésorerie disponibles (utilisation des flux de trésorerie disponibles) sont des mesures non conformes aux PCGR. Les flux de trésorerie disponibles (utilisation des flux de trésorerie disponibles) comprennent les flux de trésorerie liés aux éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour une définition de ces indicateurs et aux rubriques Résultats opérationnels consolidés et Liquidités et sources de financement, ainsi qu'à la rubrique Analyse des résultats de chaque secteur isolable, pour un rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS. Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

Consolidées

Les prévisions de revenus et d'utilisation de flux de trésorerie disponibles sur une base consolidée pour l'exercice ont été révisées et s'établissent respectivement environ à 16,3 milliards \$ et 1 milliard \$, près de la partie inférieure de la fourchette de nos prévisions antérieures. Cette mise à jour tient compte du nombre moins élevé de livraisons d'avions *C Series* en raison du retard de livraison de moteurs accusé par Pratt & Whitney. Notre prévision de RAII avant éléments spéciaux sur une base consolidée a été revue à la hausse et s'établit à 630 millions \$ ou plus, soit dans la partie supérieure de la fourchette de notre prévision précédente. Cette mise à jour reflète l'amélioration de notre performance financière depuis le début de l'exercice.⁽¹⁾

Avions commerciaux

Nous révisons les prévisions de revenus et de livraisons d'Avions commerciaux en raison du récent retard de livraison de moteurs accusé par Pratt & Whitney. De plus, certains moteurs destinés initialement aux avions de série au quatrième trimestre serviront plutôt à répondre aux besoins en moteurs de rechange des clients *C Series* actuels. Par conséquent, nous révisons nos prévisions de revenus pour les fixer à environ 2,5 milliards \$, et prévoyons environ de 70 à 75 livraisons, dont environ 20 à 22 livraisons d'avions *C Series*, sans toutefois réviser les prévisions de RAII négatif avant éléments spéciaux d'Avions commerciaux.⁽¹⁾

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

RÉSULTATS OPÉRATIONNELS CONSOLIDÉS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus	3 835 \$	3 736 \$	11 503 \$	11 959 \$
Coût des ventes	3 369	3 352	10 192	10 680
Marge brute	466	384	1 311	1 279
Charges de vente et d'administration	300	281	863	846
R et D	53	58	159	192
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées	(52)	(29)	(139)	(61)
Autres revenus	—	(13)	(29)	(21)
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	165	87	457	323
Éléments spéciaux	50	24	360	455
RAII	115	63	97	(132)
Charges de financement	175	195	507	547
Revenus de financement	(14)	(14)	(35)	(30)
RAI	(46)	(118)	(375)	(649)
Impôts sur le résultat	71	(24)	69	73
Résultat net	(117) \$	(94) \$	(444) \$	(722) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(91) \$	(79) \$	(408) \$	(771) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	(26) \$	(15) \$	(36) \$	49 \$
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,05) \$	(0,04) \$	(0,19) \$	(0,36) \$
(en pourcentage des revenus totaux)				
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	4,3 %	2,3 %	4,0 %	2,7 %
RAII	3,0 %	1,7 %	0,8 %	(1,1) %

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

Mesures financières non conformes aux PCGR⁽¹⁾

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
RAIIA	186 \$	148 \$	367 \$	140 \$
RAIIA avant éléments spéciaux	236 \$	172 \$	689 \$	595 \$
Résultat net ajusté	(29) \$	(10) \$	12 \$	(127) \$
RPA ajusté	(0,01) \$	0,00 \$	0,01 \$	(0,09) \$

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

Rapprochement des résultats sectoriels et des résultats consolidés

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus				
Avions d'affaires	1 095 \$	1 314 \$	3 488 \$	4 090 \$
Avions commerciaux	525	538	1 705	1 918
Aérostructures et Services d'ingénierie	343	337	1 157	1 230
Transport	2 134	1 782	6 032	5 626
Siège social et élimination	(262)	(235)	(879)	(905)
	3 835 \$	3 736 \$	11 503 \$	11 959 \$
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾				
Avions d'affaires	96 \$	84 \$	296 \$	269 \$
Avions commerciaux	(94)	(107)	(235)	(276)
Aérostructures et Services d'ingénierie	32	29	94	94
Transport	181	140	495	379
Siège social et élimination	(50)	(59)	(193)	(143)
	165 \$	87 \$	457 \$	323 \$
Éléments spéciaux				
Avions d'affaires	3 \$	— \$	34 \$	(109) \$
Avions commerciaux	1	—	3	483
Aérostructures et Services d'ingénierie	(6)	9	(6)	(10)
Transport	52	15	284	144
Siège social et élimination	—	—	45	(53)
	50 \$	24 \$	360 \$	455 \$
RAII				
Avions d'affaires	93 \$	84 \$	262 \$	378 \$
Avions commerciaux	(95)	(107)	(238)	(759)
Aérostructures et Services d'ingénierie	38	20	100	104
Transport	129	125	211	235
Siège social et élimination	(50)	(59)	(238)	(90)
	115 \$	63 \$	97 \$	(132) \$

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

Analyse des résultats consolidés

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

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2017	2016	2017	2016
Charges de restructuration	1	7 \$	24 \$	248 \$	180 \$
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts	2	—	—	45	—
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques	3	43	—	43	—
Renégociation d'une entente commerciale	4	—	—	35	—
Litige fiscal	5	11	—	11	40
Reprise des provisions liées à l'annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	6	—	—	(11)	(54)
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i>	7	—	—	—	492
Obligation au titre des avantages de retraite	8	—	—	—	(139)
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport	9	—	—	—	(38)
Coûts de transaction	10	—	—	—	8
Incidences fiscales des éléments spéciaux		—	(6)	(9)	(19)
		61 \$	18 \$	362 \$	470 \$
Présentés dans					
Éléments spéciaux dans le RAII		50 \$	24 \$	360 \$	455 \$
Charges de financement – charge d'intérêt liée à un litige fiscal	5	11	—	11	26
Charges de financement – coûts de transaction	10	—	—	—	8
Impôts sur le résultat – incidence des éléments spéciaux		—	(6)	(9)	(19)
		61 \$	18 \$	362 \$	470 \$

1. Représente des indemnités de départ de 7 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2017 et de 218 millions \$, en partie compensées par des gains de compression de 2 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 32 millions \$, pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017, ces éléments étant liés aux mesures de restructuration annoncées antérieurement. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016, représente des charges de restructuration de respectivement 26 millions \$ et 199 millions \$ et des gains de compression de respectivement 2 millions \$ et 19 millions \$ ayant trait également aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
2. À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, nous avons comptabilisé dans Siège social et élimination, au deuxième trimestre de 2017, une dépréciation des stocks de 22 millions \$, des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 6 millions \$ et une provision pour contrat de 17 millions \$. *Primove* offre des solutions de mobilité électrique pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route.

3. Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 43 millions \$ a été comptabilisée au troisième trimestre liée à la vente prévue de deux entités juridiques dans le cadre de notre plan de transformation.
4. Une provision a été constituée au deuxième trimestre de 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.
5. Représente une modification apportée aux estimations utilisées pour déterminer la provision liée à un litige fiscal.
6. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes respectivement de 11 millions \$ et 54 millions \$ au deuxième trimestre de 2017 et 2016. La réduction des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.
7. Représente la provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series* au deuxième trimestre de 2016.
8. 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 au deuxième trimestre de 2016.
9. Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille nécessaire pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.
10. Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco.

Charges nettes de financement

Les charges nettes de financement ont totalisé respectivement 161 millions \$ et 472 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017, comparativement à 181 millions \$ et 517 millions \$ pour les périodes correspondantes de l'exercice précédent.

La baisse de 20 millions \$ pour le trimestre s'explique principalement par :

- une perte nette moins élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (45 millions \$); et
- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (19 millions \$).

En partie contrebalancées par :

- une hausse de la charge d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (12 millions \$);
- une charge d'intérêt liée à une provision pour litige fiscal (11 millions \$), comptabilisée comme un élément spécial; et
- une hausse de la désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite (5 millions \$).

La diminution de 45 millions \$ pour la période de neuf mois est essentiellement attribuable à :

- une augmentation des coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles (42 millions \$);
- une perte nette moins élevée liée à certains instruments financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net (30 millions \$);
- une diminution de la charge d'intérêt liée à une provision pour litige fiscal (15 millions \$), comptabilisée comme un élément spécial;

- des coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco comptabilisés au cours de la période correspondante de l'exercice précédent (8 millions \$) comme un élément spécial;
- une diminution de l'amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit (8 millions \$); et
- une diminution des charges nettes de financement découlant de la variation des taux d'actualisation des provisions (7 millions \$).

En partie contrebalancés par :

- une hausse des intérêts sur la dette à long terme, compte tenu des positions de couverture (38 millions \$);
- une hausse de la charge de désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite (9 millions \$); et
- une hausse de la désactualisation des provisions (7 millions \$).

Impôts sur le résultat

Les taux d'imposition effectifs pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 ont été de respectivement (154,3) % et (18,4) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,7 % au Canada. Pour le trimestre et la période de neuf mois, les taux d'imposition effectifs négatifs étaient attribuables à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales et à des différences temporaires.

Les taux d'imposition effectifs pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 ont été de respectivement 20,3 % et (11,2) %, comparativement au taux d'imposition prévu par la loi de 26,8 % au Canada. Pour le trimestre, le taux d'imposition effectif plus bas était principalement attribuable à l'incidence négative des différences permanentes. Pour la période de neuf mois, le taux d'imposition effectif négatif était principalement attribuable à l'incidence négative de la non-comptabilisation nette d'avantages fiscaux liés à des pertes fiscales ainsi qu'à des différences temporaires et permanentes.

SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

Le total des actifs a augmenté de 883 millions \$ au cours de la période de neuf mois, compte tenu d'une incidence positive des taux de change de 543 millions \$. L'augmentation de 340 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 1,5 milliard \$ des stocks bruts, surtout dans Transport, Avions commerciaux et Aérostructures et Services d'ingénierie; et
- une augmentation de 768 millions \$ de l'outillage des programmes aéronautiques. Se reporter au tableau Investissements dans le développement des produits des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux pour plus de détails.

En partie contrebalancées par :

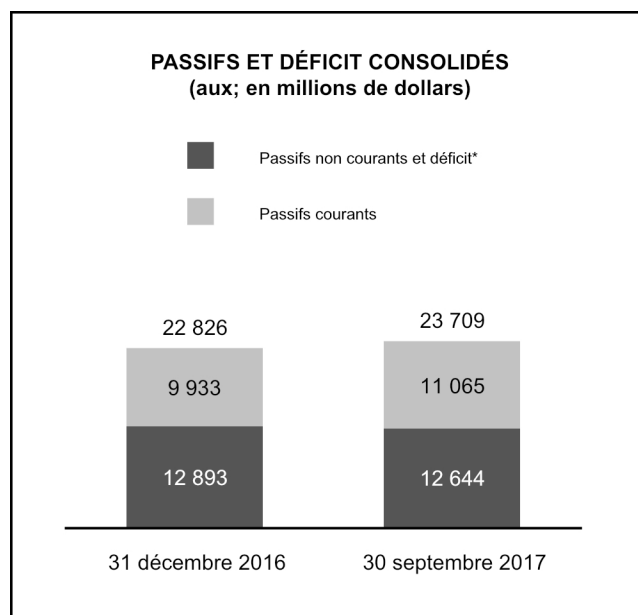
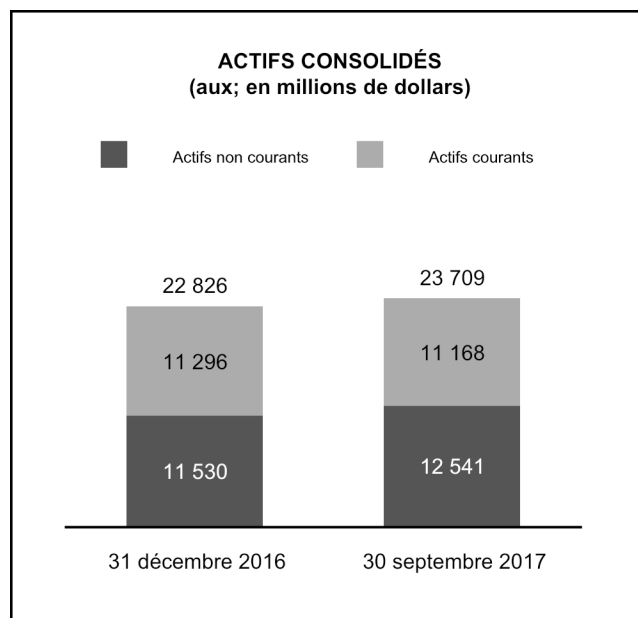
- une diminution de 1,6 milliard \$ de la trésorerie et des équivalents de trésorerie. Se reporter aux tableaux Utilisation des flux de trésorerie disponibles et Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour plus de détails; et
- une augmentation de 274 millions \$ des avances et facturations progressives liées à Transport.

Le total des passifs et du déficit a augmenté de 883 millions \$ au cours de la période de neuf mois, y compris l'incidence des taux de change de 543 millions \$. L'augmentation de 340 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change, s'explique principalement par :

- une augmentation de 649 millions \$ des fournisseurs et autres créiteurs, principalement dans Transport.

En partie contrebalancée par :

- une diminution de 167 millions \$ des avances sur programmes aéronautiques dans Avions d'affaires et Avions commerciaux.



* Comprend un déficit de 3,6 milliards \$ au 30 septembre 2017 (déficit de 3,5 milliards \$ au 31 décembre 2016).

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs de Transport;
- une diminution des créances clients et autres débiteurs de Transport; et
- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à de nouvelles commandes et à des contrats existants.

Pour le trimestre clos le 30 septembre 2016, les sorties de fonds de 34 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Avions d'affaires et Avions commerciaux.

En partie contrebalancée par :

- une diminution des stocks d'Avions d'affaires, contrebalancée en partie par une augmentation des stocks du programme d'avions *C Series*, en raison de l'accélération de la cadence de production et compte tenu de l'incidence de la dépréciation des premières unités en production.⁽¹⁾

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017, les sorties de fonds de 465 millions \$ sont surtout attribuables à :

- une augmentation des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons;
- une augmentation des stocks des programmes aéronautiques, principalement dans Avions commerciaux, en raison de l'accélération de la cadence de production du programme d'avions *C Series* et compte tenu de l'incidence de la dépréciation des premières unités en production,⁽¹⁾ et dans Aérostructures et Services d'ingénierie, par suite de l'accélération de la cadence de production des avions *C Series* et *Global 7000*, contrebalancée en partie par une diminution des stocks d'Avions d'affaires; et
- une diminution des avances sur programmes aéronautiques dans Avions d'affaires et Avions commerciaux.

En partie contrebalancées par :

- une augmentation des fournisseurs et autres créditeurs liés principalement à Transport;
- une augmentation des avances et facturations progressives de Transport liées à de nouvelles commandes et à des contrats existants; et
- une diminution des créances clients et autres débiteurs de Transport.

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016, les sorties de fonds de 198 millions \$ étaient surtout attribuables à :

- une diminution des fournisseurs et autres créditeurs liés à Avions d'affaires, Transport et Avions commerciaux;
- une augmentation des stocks, attribuable principalement à une hausse des stocks bruts de Transport suivant l'accélération de la cadence de production avant les livraisons et des stocks d'Avions commerciaux, attribuable principalement au programme d'avions *C Series*, en raison de l'accélération de la cadence de production et compte tenu de l'incidence de la dépréciation des premières unités en production,⁽¹⁾ contrebalancée en partie par une baisse des stocks d'avions régionaux;
- 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 aux cotisations de la Société et à la reprise d'une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite, comptabilisée comme un élément spécial au deuxième trimestre, à la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne prévoyons pas accorder de telles augmentations dans un avenir prévisible conformément à notre pratique actuelle; et
- une baisse des autres actifs et passifs financiers nets.

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

En partie contrebalancées par :

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

Sources de financement disponibles à court terme

Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Solde au début de la période	2 217 \$	3 336 \$	3 384 \$	2 720 \$
Utilisation des flux de trésorerie disponibles ⁽¹⁾	(495)	(320)	(1 658)	(1 560)
Remboursements de dette à long terme	(7)	(9)	(24)	(56)
Variation nette des emprunts à court terme	113	(27)	167	84
Dividendes versés sur actions privilégiées	(7)	(5)	(15)	(13)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI	—	(43)	—	(43)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	(5)	(2)	(53)	(44)
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	26	(30)	47	(99)
Produit net de la vente de participations minoritaires dans des filiales	—	487	—	2 419
Autres	(7)	5	(13)	(16)
Solde à la fin de la période	1 835 \$	3 392 \$	1 835 \$	3 392 \$

Sources de financement disponibles à court terme

	30 septembre 2017	31 décembre 2016
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 835 \$	3 384 \$
Facilités de crédit renouvelables disponibles	976	1 093
Sources de financement disponibles à court terme	2 811 \$	4 477 \$

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

En mars 2017, nous avons prolongé les dates d'échéance de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 658 millions € et de la facilité de crédit renouvelable de 400 millions \$⁽²⁾ respectivement jusqu'en mai 2020 et juin 2020. De plus, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € de Transport a été ramenée à 640 millions € (753 millions \$).

Le solde des emprunts à court terme en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (753 millions \$) s'élevait à 150 millions € (177 millions \$) au 30 septembre 2017 (néant au 31 décembre 2016).

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

⁽²⁾ Disponible pour une utilisation autre que celle de Transport.

Facilités de lettres de crédit

En mars 2017, nous avons prolongé d'une année, respectivement jusqu'en mai 2020 et juin 2020, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3,31 milliards € (3,9 milliards \$) et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$.⁽¹⁾ En mai 2017, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport est passé à 3,53 milliards € (4,2 milliards \$). Le 1er novembre 2017, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport est passé à 3,56 milliards € (4,2 milliards \$).

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

Clauses financières restrictives

Depuis mars 2017, le niveau minimum de liquidités de 750 millions \$ à la fin de chaque trimestre requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$⁽¹⁾ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$⁽¹⁾ se situe entre 750 millions \$ et 850 millions \$, selon le niveau du ratio du RAIIA sur les charges fixes. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées, à l'exclusion de Transport.

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 € (707 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.

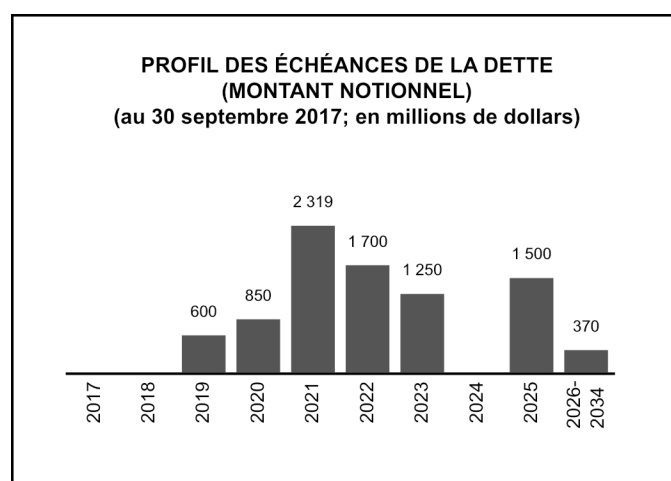
Ces expressions et ratios sont définis dans les conventions respectives et ne correspondent pas à nos indicateurs globaux ou aux expressions précises utilisées dans ce rapport de gestion. Le niveau minimum de liquidités tel qu'il est défini ne comprend pas uniquement la trésorerie et les équivalents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

Les clauses financières restrictives en vertu de ces facilités de crédit étaient toutes respectées au 30 septembre 2017 et au 31 décembre 2016.

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

Besoins futurs de liquidités

Nous sommes d'avis que nos flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles, combinés à nos sources de financement disponibles à court terme de 2,8 milliards \$, nous permettront de développer de nouveaux produits afin d'accroître notre compétitivité et de soutenir notre croissance, de verser des dividendes dans la mesure où le Conseil déclare pareils dividendes et de satisfaire tous les autres besoins financiers prévus dans un avenir prévisible. Aucune dette importante ne vient à échéance avant 2019.



Solvabilité

En octobre 2017, Moody's Investors Service, Inc. a fait passer sa notation de B2 à B3, tandis que Fitch Ratings Ltd. et Standard & Poor's Rating Services n'ont pas modifié leur notation.

Cotes de crédit

	Cote de premier ordre	Cote de Bombardier Inc.	
		1 ^{er} novembre 2017	31 décembre 2016
Fitch Ratings Ltd.	BBB-	B	B
Moody's Investors Service, Inc.	Baa3	B3	B2
Standard & Poor's Rating Services	BBB-	B-	B-

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

STRUCTURE DU CAPITAL

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

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

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

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

Ratio de couverture des intérêts

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2017	31 décembre 2016
RAII ajusté ⁽¹⁾	654 \$	498 \$
Intérêts ajustés ⁽¹⁾	581 \$	618 \$
Ratio du RAII ajusté sur les intérêts ajustés	1,1	0,8

Le ratio de couverture des intérêts s'est amélioré par suite de la hausse du RAII ajusté attribuable principalement à l'augmentation du RAII avant éléments spéciaux.

Ratio du levier financier

	Aux, et pour les périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2017	31 décembre 2016
Dette ajustée ⁽¹⁾	9 400 \$	9 184 \$
RAIIA ajusté ⁽¹⁾	1 055 \$	943 \$
Ratio de la dette ajustée sur le RAIIA ajusté	8,9	9,7

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.

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

Outre les indicateurs globaux précités, nous surveillons séparément le passif net lié à nos avantages de retraite qui s'élevait à 2,5 milliards \$ au 30 septembre 2017 (2,5 milliards \$ au 31 décembre 2016). L'évaluation de ce passif dépend de nombreuses hypothèses clés à long terme comme les taux d'actualisation, les augmentations futures des salaires, les taux d'inflation et les taux de mortalité. Au cours des dernières années, ce passif a été particulièrement volatil en raison des fluctuations des taux d'actualisation. Cette volatilité est exacerbée par la nature à long terme de l'obligation. Nous surveillons étroitement l'incidence du passif net lié aux avantages de retraite sur nos flux de trésorerie futurs et nous avons lancé des initiatives importantes d'atténuation des risques à cet égard, ces dernières années, pour réduire graduellement les principaux risques associés aux régimes de retraite. La diminution de 53 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 2016	2 523 \$ ⁽¹⁾
Gains actuariels sur les actifs des régimes de retraite	(304)
Cotisations de la Société	(218)
Autres gains actuariels nets sur les obligations au titre des prestations définies	(89)
Coûts des services	200
Fluctuations des taux de change	181
Fluctuations des taux d'actualisation et des autres hypothèses financières	101
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	59
Autres	17
Solde au 30 septembre 2017	2 470 \$ ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Comprend un actif au titre des avantages de retraite de 182 millions \$ au 30 septembre 2017 (124 millions \$ au 31 décembre 2016).

MESURES FINANCIÈRES NON CONFORMES AUX PCGR

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

Mesures financières non conformes aux PCGR	
RAIIA	Résultat avant charges de financement, revenus de financement, impôts sur le résultat et amortissement et charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles.
RAII avant éléments spéciaux	RAII excluant l'incidence des charges de restructuration, des charges de dépréciation importantes et leur reprise, 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.
Dettes ajustées	Dettes à long terme comme présentée dans les états de la situation financière consolidés, ajustée pour tenir compte de la juste valeur des dérivés (ou des dérivés réglés) désignés dans des relations de couverture connexes plus les emprunts à court terme, 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 RAIIA avant éléments spéciaux, le résultat net ajusté et le RPA ajusté excluent des éléments qui ne reflètent pas notre rendement de base ou dont l'exclusion aidera les utilisateurs à comprendre nos résultats pour la période. Nous sommes d'avis que ces mesures aident les utilisateurs de notre rapport de gestion à mieux analyser les résultats, améliorent la comparabilité de nos résultats d'une période à l'autre ainsi que la comparabilité avec nos pairs.

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

Les mesures financières non conformes aux PCGR sont tirées principalement des états financiers consolidés intermédiaires, mais n'ont pas un sens normalisé prescrit par les IFRS. L'exclusion de certains éléments des mesures 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 aux tableaux Résultats opérationnels des secteurs isolables et à la rubrique Résultats opérationnels consolidés; et
- utilisation des flux de trésorerie disponibles avant les montants nets des intérêts et 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 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
RAII	115 \$	63 \$	97 \$	(132) \$
Amortissement	69	85	225	272
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	2	—	45	—
RAIIA	186	148	367	140
Éléments spéciaux compte non tenu des charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	50	24	322	455
RAIIA avant éléments spéciaux	236 \$	172 \$	689 \$	595 \$

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

	Trimestres clos les 30 septembre			
	2017		2016	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(117) \$		(94) \$	
Ajustements du RAII liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	50	0,02 \$	24	0,01 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	21	0,01	16	0,01
Charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽¹⁾	11	0,01	—	—
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette sur certains instruments financiers	7	0,00	50	0,02
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	(1)	0,00	(6)	0,00
Résultat net ajusté	(29)		(10)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	26		15	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)		(7)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	(10) \$		(2) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 195 330		2 210 085	
RPA ajusté (en dollars)	(0,01) \$		0,00 \$	

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

	Trimestres clos les 30 septembre	
	2017	2016
RPA dilué	(0,05) \$	(0,04) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,04	0,04
RPA ajusté	(0,01) \$	0,00 \$

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

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

	Neuf mois clos les 30 septembre			
	2017		2016	
	(par action)		(par action)	
Résultat net	(444) \$		(722) \$	
Ajustements du RAI liés aux éléments spéciaux ⁽¹⁾	360	0,16 \$	455	0,21 \$
Ajustements de la charge nette de financement liés à ce qui suit :				
Désactualisation des obligations nettes au titre des avantages de retraite	59	0,03	50	0,02
Variation nette des provisions découlant des fluctuations de taux d'intérêt et de la perte nette (du gain net) sur certains instruments financiers	38	0,02	75	0,03
Charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽¹⁾	11	0,00	26	0,01
Coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse ⁽¹⁾	—	—	8	0,00
Incidence fiscale des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	(12)	(0,01)	(19)	0,00
Résultat net ajusté	12		(127)	
Résultat net attribuable à la participation ne donnant pas le contrôle	36		(49)	
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(19)		(18)	
Résultat net ajusté attribuable aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	29 \$		(194) \$	
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires (en milliers)	2 254 047		2 217 102	
RPA ajusté (en dollars)	0,01 \$		(0,09) \$	

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

	Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016
RPA dilué	(0,19) \$	(0,36) \$
Incidence des éléments spéciaux ⁽¹⁾ et des autres éléments d'ajustement	0,20	0,27
RPA ajusté	0,01 \$	(0,09) \$

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

	Aux	
	30 septembre 2017	31 décembre 2016
Dette à long terme	8 831 \$	8 769 \$
Ajustement pour tenir compte de la juste valeur des dérivés désignés (ou des dérivés réglés) dans des relations de couverture connexes	(239)	(278)
Dette à long terme, montant net	8 592	8 491
Emprunts à court terme ⁽²⁾	177	—
Obligations au titre des contrats de location simple ⁽³⁾	631	668
Obligations au titre des transactions de cession-bail	—	25
Dette ajustée	9 400 \$	9 184 \$

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

⁽²⁾ Se rapporte aux montants prélevés en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (753 millions \$). Voir également la Note 18 – Facilités de crédit.

⁽³⁾ Actualisées en utilisant le taux moyen des obligations du Trésor américain à cinq ans plus l'écart de taux moyen, étant donné notre cote de crédit, pour la période correspondante.

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

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2017	31 décembre 2016
RAlI	171 \$	(58) \$
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	390	485
Intérêts reçus	60	20
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	33	51
RAlI ajusté	654	498
Amortissement	324	371
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	7	—
Ajustement de l'amortissement des contrats de location simple ⁽⁴⁾	70	74
RAlIA ajusté	1 055 \$	943 \$

Rapprochement des intérêts ajustés et des intérêts versés

	Périodes de quatre trimestres consécutifs closes les	
	30 septembre 2017	31 décembre 2016
Intérêts versés	547 \$	565 \$
Ajustement des intérêts sur les contrats de location simple ⁽²⁾	33	51
Charge de désactualisation des obligations au titre des transactions de cession-bail	1	2
Intérêts ajustés	581 \$	618 \$

⁽¹⁾ Se reporter à la rubrique Résultats opérationnels consolidés pour plus de détails sur les éléments spéciaux pour les périodes de neuf mois closes les 30 septembre 2017 et 2016. Les éléments spéciaux inclus dans le RAlI au quatrième trimestre de 2016 se rapportent aux charges de restructuration de 35 millions \$ et à une réduction de 5 millions \$ des provisions liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ Compte non tenu des montants comptabilisés comme éléments spéciaux.

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

AVIONS D'AFFAIRES

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2017	2016	Écart
Revenus	1 095 \$	1 314 \$	(17) %
Livraisons d'avions (en unités)	31	36	(5)
RAII	93 \$	84 \$	11 %
Marge RAI	8,5 %	6,4 %	210 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	96 \$	84 \$	14 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,8 %	6,4 %	240 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	117 \$	120 \$	(3) %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	10,7 %	9,1 %	160 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	242 \$	165 \$	47 %
Aux	30 septembre 2017	31 décembre 2016	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	14,5 \$	15,4 \$	(6) %

Principaux faits saillants et événements

- Nous avons livré 31 avions au cours du trimestre. Depuis le début de l'exercice, nous avons livré 96 avions au total, et sommes en voie de réaliser notre prévision d'environ 135 livraisons pour l'exercice complet alors que nous amorçons le trimestre habituellement le plus solide de l'exercice.⁽²⁾
- Nous avons poursuivi la solide exécution de notre plan de transformation et de nos initiatives de contrôle des coûts, ce qui nous a permis d'afficher à nouveau une solide marge RAI avant éléments spéciaux,⁽¹⁾ s'élevant à 8,8 % pour le trimestre et à 8,5 % depuis le début de l'exercice. Nous sommes en voie de dégager des marges d'environ 8,0 % pour l'exercice complet.⁽²⁾
- L'avion *Global 7000* est en voie d'être mis en service au deuxième semestre de 2018. Le quatrième FTV a effectué avec succès son vol inaugural le 28 septembre 2017 dernier et servira aux essais de validation de l'intérieur. Les quatre FTV ont cumulé jusqu'à présent plus de 900 heures de vol. L'avion continue d'afficher d'excellentes performances et de présenter un degré élevé de fiabilité. Les résultats ont révélé une maturité qui soutient pleinement les activités de certification planifiées. Les derniers préparatifs pour le premier vol du FTV5 sont en cours et plusieurs biréacteurs d'affaires *Global 7000* sont en assemblage final.
- Fidèles à notre stratégie axée sur l'expansion de nos activités de service après-vente, nous avons agrandi notre centre de services à Tucson, en Arizona, et avons inauguré des entrepôts de pièces à Miami, en Floride, et à Tianjin, en Chine, en plus d'offrir de nouveaux services par voie d'abonnement, notamment les programmes *Smart Services* et *Smart Training*.

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

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique Énoncés prospectifs dans la section Sommaire et à la rubrique Prévision et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les prévisions.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

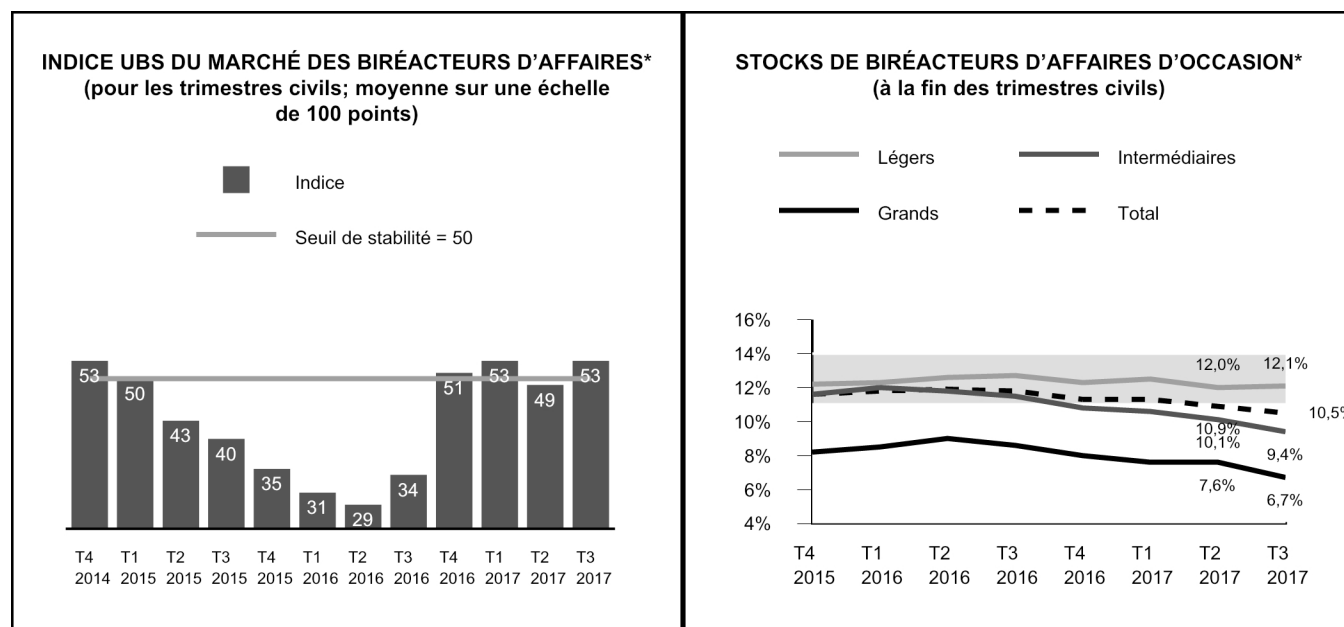
Les indicateurs à court terme de l'industrie demeurent stables. La confiance de l'industrie⁽¹⁾ a augmenté et se situait légèrement au-dessus du seuil de stabilité du marché à la fin du troisième trimestre.⁽²⁾ Comme l'indiquent les graphiques ci-après, dans l'ensemble, l'utilisation des biréacteurs d'affaires aux É.-U. et en Europe a augmenté par rapport à celle des périodes correspondantes des trois dernières années. En 2017, l'économie mondiale devrait croître de 2,9 %, soit une augmentation supérieure à celle de 2016 qui était de 2,4 %.⁽³⁾ Le nombre total d'avions d'occasion disponibles à la vente en pourcentage de la flotte totale en service s'établissait à 10,5 % au 30 septembre 2017, une baisse par rapport à 10,9 % au 30 juin 2017. À notre avis, ce niveau des stocks d'avions d'occasion se situe légèrement en deçà de la partie inférieure de la fourchette normale pour l'ensemble du marché, ce qui constitue un indicateur positif pour le marché secondaire.

Nous gardons confiance dans le potentiel de l'industrie des avions d'affaires, étant donné l'importante croissance attendue à long terme attribuable à de meilleures perspectives économiques combinées à l'émergence de nouveaux modèles d'avions et de nouvelles technologies.

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

⁽²⁾ Selon le sondage sur le marché des biréacteurs d'affaires effectué par UBS au 5 octobre 2017.

⁽³⁾ Selon le rapport *Oxford Economics Global Data Report* daté du 17 octobre 2017.



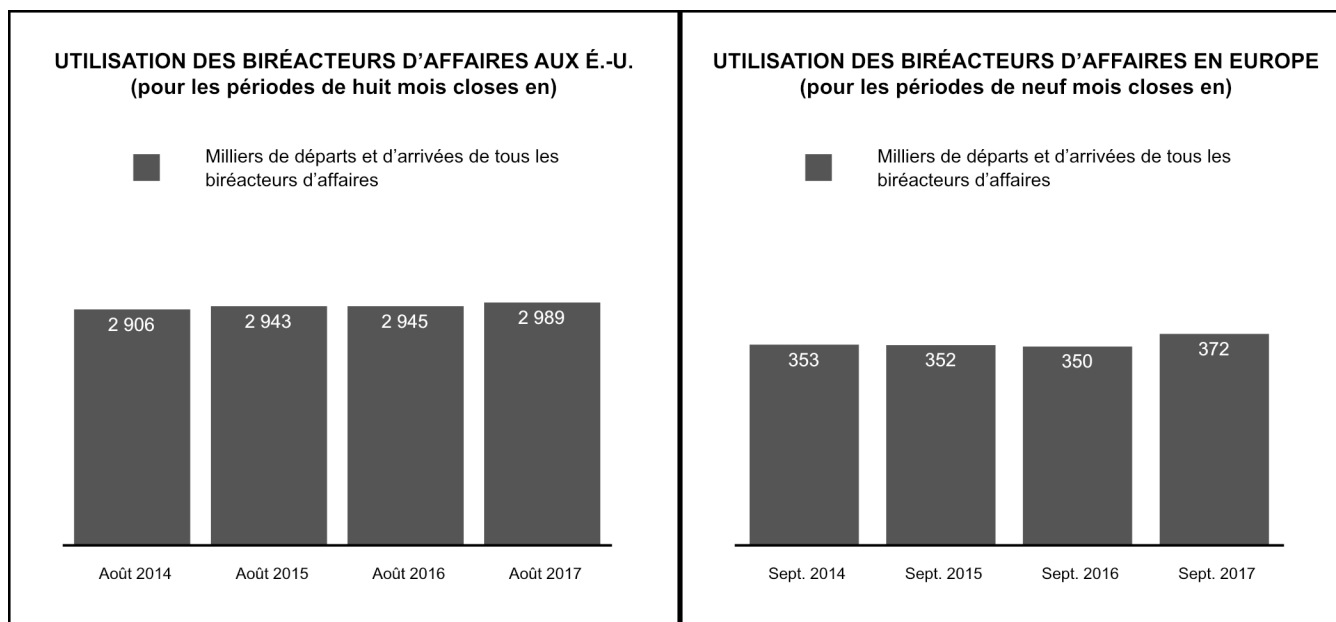
Source : UBS

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

Sources : JETNET et Ascend online et estimations de Bombardier

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

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



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

Source : Eurocontrol

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus	1 095 \$	1 314 \$	3 488 \$	4 090 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	117 \$	120 \$	362 \$	378 \$
Amortissement	21	36	66	109
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	96	84	296	269
Éléments spéciaux	3	—	34	(109)
RAII	93 \$	84 \$	262 \$	378 \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,8 %	6,4 %	8,5 %	6,6 %
Marge RII	8,5 %	6,4 %	7,5 %	9,2 %

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

Revenus

La diminution prévue du nombre de livraisons d'avions ainsi que la baisse des revenus tirés de la vente d'avions d'occasion, reflétant un niveau moins élevé de stocks d'avions d'occasion, en partie contrebalancées par la hausse des revenus tirés des activités d'après-vente, sont les principaux facteurs des diminutions de respectivement 219 millions \$ et 602 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2017	2016	2017	2016
Renégociation d'une entente commerciale	1	— \$	— \$	35 \$	— \$
Charges de restructuration	2	3	—	10	8
Obligation au titre des avantages de retraite	3	—	—	—	(63)
Reprise de provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i>	4	—	—	(11)	(54)
		3 \$	— \$	34 \$	(109) \$
Incidence sur la marge RAI		(0,3) %	0,0 %	(1,0) %	2,6 %

1. Une provision a été constituée au deuxième trimestre de 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.
2. Représente des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
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 au deuxième trimestre de 2016 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.
4. Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, nous avons réduit les provisions correspondantes de 11 millions \$ et 54 millions \$ respectivement au deuxième trimestre de 2017 et 2016. La diminution des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.

Marge RAI

La marge RAI avant éléments spéciaux du trimestre a augmenté de 2,4 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une amélioration générale de la marge tirée des avions, en partie attribuable à une dépréciation des stocks d'avions légers comptabilisée à l'exercice précédent; et
- d'une diminution de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques inclus dans les charges de R et D.

En partie contrebalancées par :

- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration en raison de la baisse des revenus, comme prévu.

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

La marge RAI avant éléments spéciaux de la période de neuf mois a augmenté de 1,9 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une diminution de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques inclus dans les charges de R et D; et
- d'une amélioration générale de la marge tirée des avions, en partie attribuable à une dépréciation des stocks d'avions légers comptabilisée à l'exercice précédent.

En partie contrebalancées par :

- une moins bonne absorption des charges de vente et d'administration en raison de la baisse des revenus, comme prévu.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAI de la période de neuf mois a diminué de 1,7 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Outillage des programmes ⁽¹⁾	221 \$	167 \$	766 \$	490 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	4	2	9	4
	225 \$	169 \$	775 \$	494 \$
En pourcentage des revenus	20,5 %	12,9 %	22,2 %	12,1 %

Au 30 septembre 2017, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions d'affaires⁽³⁾ s'établissait à 3,4 milliards \$, comparativement à 2,6 milliards \$ au 31 décembre 2016.

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 8 millions \$ et 30 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 (respectivement 24 millions \$ et 82 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽³⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions d'affaires totalisaient 392 millions \$ au 30 septembre 2017 (266 millions \$ au 31 décembre 2016).

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

Le 28 septembre 2017, le quatrième FTV *Global 7000* a intégré le programme d'essais en vol du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, qui cumule maintenant plus de 900 heures de vol. L'intérieur de la cabine dûment aménagé, le FTV4 servira aux essais de validation de l'intérieur. Quatre FTV ont intégré le programme d'essais en vol en moins d'un an depuis le début des essais en vol le 4 novembre 2016. Les derniers préparatifs pour le premier vol du FTV5 sont en cours. Les activités de la chaîne d'assemblage final s'accroissent, les avions de plusieurs clients étant maintenant en production.

De plus, les essais au sol se poursuivent sur différents bancs d'essai pour veiller à ce que tous les systèmes fonctionneront à leur plus haut degré de fiabilité à la MES de l'avion.

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

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

Livraisons d'avions et carnet de commandes le plus important de l'industrie

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Légers				
<i>Learjet 70/75</i>	4	7	12	13
Intermédiaires				
<i>Challenger 350</i>	13	13	34	43
<i>Challenger 605/650</i>	4	6	16	15
<i>Challenger 850</i>	1	—	2	—
Grands				
<i>Global 5000/Global 6000</i>	9	10	32	38
	31	36	96	109

Carnet de commandes

		Aux
(en milliards de dollars)	30 septembre 2017	31 décembre 2016
	14,5 \$	15,4 \$

Les livraisons au troisième trimestre clos le 30 septembre 2017 comprennent la vente d'un avion à Avions commerciaux, qui personnalisera l'avion au moyen de solutions d'avions spécialisés pour répondre aux exigences des missions d'un client externe. Dans nos états financiers consolidés, les revenus et la marge associés à cet avion ont été repris et seront comptabilisés lorsque les travaux de spécialisation d'Avions commerciaux seront terminés.

AVIONS COMMERCIAUX

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2017	2016	Écart
Revenus	525 \$	538 \$	(2) %
Livraisons d'avions (en unités)	16	16	—
Commandes nettes (en unités)	25	(9)	34
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons ⁽¹⁾	1,6	ins	ins
RAII	(95) \$	(107) \$	11 %
Marge RAI	(18,1) %	(19,9) %	180 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(94) \$	(107) \$	12 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(17,9) %	(19,9) %	200 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(79) \$	(96) \$	18 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽²⁾	(15,0) %	(17,8) %	280 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	16 \$	47 \$	(66) %
Aux	30 septembre 2017	31 décembre 2016	
Carnet de commandes (en unités)	433	436	(3)

Principaux faits saillants et événements

- Le 16 octobre 2017, nous avons annoncé un partenariat avec Airbus SE (Airbus) dans le cadre du programme d'avions *C Series*, lequel devrait plus que doubler la valeur du programme. La présence et la dimension mondiales d'Airbus, conjuguées à la nouvelle gamme de biréacteurs de toute dernière génération de Bombardier, devraient favoriser l'élan commercial du programme et réduire les coûts de production. De plus, le partenariat prévoit assembler les avions *C Series* sur une deuxième chaîne d'assemblage final à Mobile, dans l'Alabama, afin d'offrir une solution optimisée aux clients transporteurs aériens américains dans le segment de marché des avions monocouloirs de 100 à 150 sièges. L'opération reste assujettie à l'approbation des organismes de réglementation et devrait se conclure au deuxième semestre de 2018.⁽³⁾
- Nous avons livré 16 avions au cours du trimestre, soit 4 avions *CRJ Series*, 7 avions *Q400* et 5 avions *C Series*. Ayant livré 39 biréacteurs régionaux et biturbopropulseurs au total depuis le début de l'exercice, nous sommes en voie d'atteindre 50 livraisons pour l'exercice.⁽⁴⁾
- Au cours du trimestre, nous avons reçu une commande de SpiceJet visant jusqu'à 50 biturbopropulseurs *Q400*. L'entente d'achat, la commande la plus importante de biturbopropulseurs *Q400* à ce jour, comprend une commande ferme visant 25 biturbopropulseurs, assortie de droits d'achat sur 25 avions supplémentaires. D'après le prix affiché, la valeur de la commande pourrait atteindre 1,7 milliard \$. Cette commande lancera notre nouveau modèle haute densité à 90 passagers.
- Le récent retard de livraison de moteurs accusé par Pratt & Whitney aura une incidence sur le nombre de livraisons d'avions *C Series* pour l'exercice complet. De plus, certains moteurs destinés initialement aux avions de série au quatrième trimestre serviront plutôt à répondre aux besoins en moteurs de rechange des clients *C Series* actuels. Par conséquent, nous prévoyons livrer environ huit à dix avions *C Series* au quatrième trimestre et environ 20 à 22 avions au cours de l'exercice. Nous avons donc mis à jour la prévision de revenus pour 2017 d'Avions commerciaux, qui s'établit désormais à environ 2,5 milliards \$.⁽⁴⁾ Nous avons signé une lettre d'intention en vertu de laquelle Pratt & Whitney a convenu d'aider à financer les stocks excédentaires découlant des retards de livraison des moteurs en nous consentant une avance de fournisseur à compter du quatrième trimestre. Cette avance ne sera pas comprise dans nos flux de trésorerie disponibles,⁽²⁾ mais elle permettra d'augmenter l'ensemble des liquidités et des fonds en caisse. La lettre d'intention est conditionnelle à l'exécution d'ententes définitives entre les parties, qui est prévue d'ici la fin de l'exercice.

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

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

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

⁽⁴⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

Principaux faits saillants et événements (suite)

- Le programme d'avions *C Series* continue de gagner en popularité sur le marché grâce à ses performances exceptionnelles.
 - Après la fin du troisième trimestre, nous avons signé une lettre d'intention avec un client européen visant jusqu'à 61 avions *C Series*, dont une commande ferme visant 31 avions et assortie d'options pour 30 avions supplémentaires. D'après le prix affiché des avions, la commande ferme serait évaluée à environ 2,4 milliards \$. La lettre d'intention est conditionnelle à l'exécution d'une entente d'achat, qui est prévue d'ici la fin de l'exercice.
 - L'avion *C Series* affiche d'excellentes performances, dépassant de jusqu'à 3 % les objectifs initiaux de consommation de carburant, ce qui ouvre de nouvelles perspectives et améliore les caractéristiques économiques de l'avion.
 - Un avion *CS100* de Swiss International Air Lines (SWISS) a effectué en août son premier vol commercial à destination de l'aéroport London City, devenant le plus grand avion de transport de passagers certifié à être exploité de cet aéroport d'accès difficile, ce qui offre de nouvelles perspectives pour les transporteurs aériens et les voyageurs.
 - Une deuxième déclaration environnementale de produit a été publiée pour les avions *C Series*, confirmant la performance environnementale inégalée de ces derniers. La publication de cette déclaration environnementale de produit pour l'avion *CS300* de Bombardier survient un an après celle pour l'avion *CS100*.
- Nous avons publié nos prévisions du marché sur 20 ans pour les années civiles de 2017 à 2036. Nous sommes le seul fabricant à offrir une gamme complète de solutions (*CRJ Series*, *Q400* et *C Series*) dans ce marché. Nous prévoyons que la taille de la flotte en service de ce segment de marché, qui compte actuellement 6900 avions, doublera d'ici 2036 pour atteindre 14 250 avions, la demande étant stimulée par les retraits d'avions du service et la croissance du marché.⁽¹⁾
- En ce qui a trait à la requête déposée par The Boeing Company (Boeing) devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U. à l'égard de la menace alléguée que les exportations futures de la gamme d'avions *C Series* représentent pour les É.-U., nous sommes en profond désaccord avec la décision préliminaire du département du Commerce d'imposer des droits compensatoires de 300 % sur les importations de grands avions civils de 100 à 150 sièges en provenance du Canada. Nous avons confiance qu'à la fin du processus, la Commission du commerce international des É.-U. tirera les conclusions qui s'imposent, c'est-à-dire que Boeing n'a subi aucun préjudice. Nous nous attendons par ailleurs à ce que la Commission du commerce international des É.-U. rende sa décision finale sur le risque de préjudices au cours du premier semestre de 2018.

⁽¹⁾ Disponibles sur le site Web de Bombardier dédié aux relations avec les investisseurs, à ri.bombardier.com. Se reporter aussi à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

MISE À JOUR DES PRÉVISIONS POUR 2017

Voici une mise à jour des prévisions de revenus et de livraisons figurant dans notre deuxième rapport trimestriel pour la période close le 30 juin 2017.

Prévisions les plus récentes ⁽¹⁾	Résultats pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017	Mise à jour des prévisions pour 2017 ⁽²⁾
Revenus d'environ 2,9 milliards \$.	Revenus d'environ 1,7 milliard \$.	Revenus d'environ 2,5 milliards \$.
Environ 80 à 85 livraisons d'avions, y compris environ 30 livraisons d'avions C Series.	51 livraisons, y compris 12 livraisons d'avions C Series.	Environ 70 à 75 livraisons d'avions, y compris environ 20 à 22 livraisons d'avions C Series.

Nous révisons les prévisions de revenus et de livraisons d'Avions commerciaux en raison du récent retard de livraison de moteurs accusé par Pratt & Whitney. De plus, certains moteurs destinés initialement aux avions de série au quatrième trimestre serviront plutôt à répondre aux besoins en moteurs de rechange des clients C Series actuels. Par conséquent, nous révisons nos prévisions de revenus à environ 2,5 milliards \$ et prévoyons livrer de 70 à 75 avions, dont environ 20 à 22 livraisons d'avions C Series, sans toutefois réviser les prévisions de RAIL négatif avant éléments spéciaux d'Avions commerciaux.⁽³⁾

⁽¹⁾ Se reporter à notre deuxième rapport trimestriel pour la période close le 30 juin 2017 pour plus de détails.

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

⁽³⁾ La prévision de rentabilité repose sur la marge RAIL avant éléments spéciaux. Se reporter à la rubrique Mesures financières non conformes aux PCGR pour la définition de cet indicateur et à la rubrique Analyse des résultats pour le rapprochement avec les mesures les plus comparables des IFRS pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Depuis le début de 2017, la tendance à la hausse de la demande de transport aérien des sociétés aériennes commerciales, mesurée par les revenus passagers-kilomètres (« RPK »),⁽¹⁾ continue d'être forte par rapport à celle de la période correspondante de l'année précédente.⁽²⁾

Le transport aérien commercial national et international prévu, mesuré par les RPK, a augmenté de respectivement 7,5 % et 8,2 % depuis le début de l'année jusqu'en août 2017 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⁽³⁾ de respectivement 83,0 % et 81,0 % depuis le début de l'année jusqu'en août 2017, en hausse par rapport aux coefficients de respectivement 81,9 % et 79,8 % enregistrés pour la période correspondante de 2016.⁽²⁾

En particulier, les hausses enregistrées par les marchés du transport aérien commercial national en Chine, aux É.-U. et en Inde représentent la plus grande partie de la croissance de 7,5 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente. Les hausses enregistrées sur les marchés du transport aérien commercial international en Europe, en Asie-Pacifique et au Moyen-Orient représentent la plus grande partie de la croissance de 8,2 % des RPK par rapport à la période correspondante de l'année précédente.⁽²⁾

Le trafic-passagers régional, mesuré par les RPK, des quatre grands transporteurs à réseaux des É.-U.⁽⁴⁾ et de leurs affiliés, qui représentent la majorité du trafic-passagers aérien régional aux É.-U., le principal marché d'Avions commerciaux, a diminué de 1,8 % depuis le début de l'année jusqu'en septembre 2017 en regard de celui de la période correspondante de l'année précédente. Ces transporteurs aériens ont enregistré un coefficient d'occupation moyen des sièges de 79,2 % depuis le début de l'année jusqu'en septembre 2017, par rapport à 80,3 % pour la période correspondante de 2016.

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

⁽²⁾ D'après le rapport *Air Passenger Market Analysis* d'août 2017 de l'IATA.

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

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

Les prix du pétrole brut se sont établis à environ 57 \$ le baril à la fin de septembre 2017, comparativement à 47 \$ le baril à la fin de juin 2017.⁽¹⁾ Même si les marchés à terme prévoient que les prix du pétrole demeureront stables ou varieront peu par rapport aux niveaux actuels au cours des quatre prochaines années,⁽²⁾ l'incertitude quant à l'approvisionnement provenant de certains pays producteurs de pétrole brut et les signes d'une hausse possiblement plus lente que prévue de la production de pétrole brut aux É.-U., conjugués à une forte demande de pétrole, ont mené à la volatilité récente du marché du pétrole brut.⁽³⁾ La volatilité des prix du pétrole brut devrait entraîner une demande soutenue d'avions plus écoénergétiques.

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

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

⁽²⁾ D'après le rapport *Airline Financial Monitor* de août-septembre 2017 de l'IATA.

⁽³⁾ D'après le *Oil Market Report* de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) du 12 octobre 2017.

Prévisions du marché d'Avions commerciaux sur 20 ans

En septembre 2017, Avions commerciaux a publié ses prévisions du marché sur 20 ans pour les années civiles 2017 à 2036.⁽¹⁾

Selon les prévisions pour le marché des avions commerciaux, la livraison de 12 550 avions commerciaux de 60 à 150 sièges, d'une valeur estimée à 820 milliards \$,⁽²⁾ est prévue au cours des 20 prochaines années. De ces livraisons, près de la moitié sont prévues dans le segment de marché des avions monocouloirs de petite taille⁽³⁾ et sont évaluées à environ 580 milliards \$,⁽²⁾ soit environ 70 % des revenus. Les autres livraisons, évaluées à environ 240 milliards \$,⁽²⁾ sont destinées au segment des avions régionaux de grande taille.⁽⁴⁾⁽⁵⁾

La demande pour des avions commerciaux de 60 à 150 sièges sera stimulée par le remplacement de flottes d'avions vieillissants, la possibilité d'optimiser davantage les réseaux des transports aériens et l'exploitation de nouvelles liaisons partout dans le monde.⁽⁵⁾

L'Amérique du Nord devrait recevoir le plus grand nombre de livraisons d'avions commerciaux de 60 à 150 sièges, suivie par l'Europe, la Chine élargie, et la région Asie de l'Est et Océanie.⁽⁵⁾

Nous prévoyons que 5200 avions de 60 à 150 sièges seront retirés du service d'ici 2036, soit 75 % de la flotte mondiale actuelle. Plus précisément, 3100 petits avions monocouloirs⁽³⁾ et 2100 grands avions régionaux⁽⁴⁾ devraient être retirés du service d'ici 2036, ce qui représente respectivement environ 86 % et 64 % de la flotte mondiale actuelle. De plus, 2200 avions, ou 89 % de la flotte actuelle de petits avions régionaux de 20 à 60 sièges, devraient être retirés du service d'ici 2036 et remplacés par des avions régionaux de plus grande taille.⁽⁵⁾

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

⁽²⁾ Les estimations de revenus sont fondées sur les prix affichés de 2017.

⁽³⁾ Comptant habituellement de 100 à 150 sièges.

⁽⁴⁾ Comptant habituellement de 60 à 100 sièges.

⁽⁵⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus	525 \$	538 \$	1 705 \$	1 918 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(79) \$	(96) \$	(181) \$	(226) \$
Amortissement	15	11	49	50
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	—	—	5	—
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	(94)	(107)	(235)	(276)
Éléments spéciaux	1	—	3	483
RAII	(95) \$	(107) \$	(238) \$	(759) \$
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	(17,9) %	(19,9) %	(13,8) %	(14,4) %
Marge RAI	(18,1) %	(19,9) %	(14,0) %	(39,6) %

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

Revenus

Les diminutions de 13 millions \$ et 213 millions \$ respectivement pour le trimestre et la période de neuf mois s'expliquent principalement par la diminution du nombre de livraisons de biréacteurs régionaux, à la suite de l'ajustement apporté à la cadence de production annoncé antérieurement, et par la diminution du nombre de livraisons de biturbopropulseurs et la baisse des revenus tirés des avions d'occasion, contrebalancées en partie par l'augmentation des livraisons d'avions *C Series*.

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Réf.	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
		2017	2016	2017	2016
Charges de restructuration	1	1 \$	— \$	3 \$	— \$
Provision pour contrats déficitaires – programme d'avions <i>C Series</i>	2	—	—	—	516
Obligation au titre des avantages de retraite	3	—	—	—	(33)
		1 \$	— \$	3 \$	483 \$
Incidence sur la marge RAI		(0,2) %	0,0 %	(0,2) %	(25,2) %

1. Représente des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.
2. 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 Sièges sociaux et élimination.
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 au deuxième trimestre de 2016 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.

Marge RAII

La marge RAII avant éléments spéciaux du trimestre a augmenté de 2,0 points de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une amélioration générale des marges tirées des avions, découlant, entre autres, d'un taux de change favorable du dollar canadien, compte tenu des positions de couverture.

En partie contrebalancée par :

- une augmentation des charges de R et D découlant principalement de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques à la suite de la hausse du nombre de livraisons d'avions *C Series*.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII du trimestre a augmenté de 1,8 point de pourcentage par rapport à celle du trimestre correspondant de l'exercice précédent.

La marge RAII avant éléments spéciaux de la période de neuf mois a augmenté de 0,6 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une augmentation des autres revenus attribuable principalement à un gain sur cession d'immobilisations corporelles et à une variation positive nette de certains instruments financiers comptabilisés à la juste valeur;
- d'une amélioration des marges sur les activités liées aux avions d'occasion; et
- d'un apport plus élevé des activités d'après-vente en raison de la combinaison favorable des activités d'après-vente et des livraisons d'avions et de la hausse des marges au cours de l'exercice.

En partie contrebalancés par :

- une diminution des marges tirées des avions *C Series*, attribuable principalement à l'accélération de la cadence de production du programme d'avions, contrebalancée en partie par un taux de change favorable du dollar canadien, compte tenu des positions de couverture.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAII de la période de neuf mois a augmenté de 25,6 points de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

Développement de produits

Investissements dans le développement de produits

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Outillage des programmes ⁽¹⁾	13 \$	27 \$	93 \$	252 \$
Charges de R et D ⁽²⁾	1	1	3	2
	14 \$	28 \$	96 \$	254 \$
En pourcentage des revenus	2,7 %	5,2 %	5,6 %	13,2 %

Au 30 septembre 2017, la valeur comptable de l'outillage des programmes d'avions commerciaux⁽³⁾ s'établissait à 2,6 milliards \$, soit une valeur similaire à celle établie au 31 décembre 2016.

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

⁽²⁾ À l'exclusion de l'amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques de respectivement 9 millions \$ et 26 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 (respectivement 3 millions \$ et 14 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016), car les investissements connexes sont déjà inclus dans l'outillage des programmes aéronautiques.

⁽³⁾ Les coûts d'emprunt capitalisés inclus dans le solde de l'outillage des programmes aéronautiques d'avions commerciaux totalisaient 297 millions \$ au 30 septembre 2017 (299 millions \$ au 31 décembre 2016).

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

Livraisons d'avions

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Biréacteurs commerciaux				
CS100	—	1	3	2
CS300	5	—	9	—
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	—	—	1	1
CRJ900	3	5	14	32
CRJ1000	1	1	4	5
Biturbopropulseurs				
Q400	7	9	20	23
	16	16	51	63

Commandes nettes

(en unités)	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Biréacteurs commerciaux				
CS100	—	—	—	75
CS300	—	(12)	—	40
Biréacteurs régionaux				
CRJ900	—	—	10	19
Biturbopropulseurs				
Q400	25	3	38	18
	25	(9)	48	152
Ratio de nouvelles commandes sur livraisons⁽¹⁾	1,6	ins	0,9	2,4

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

Les commandes importantes suivantes ont été reçues au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2017 :

Client	Commande ferme	Valeur ⁽¹⁾
Troisième trimestre		
SpiceJet Limited (Inde) ⁽²⁾	25 Q400	850 \$
Deuxième trimestre		
Philippine Airlines, Inc. (Philippines)	7 Q400	235 \$
Ethiopian Airlines Enterprise (Éthiopie)	5 Q400	162 \$
Premier trimestre		
CityJet (Irlande)	10 CRJ900	467 \$

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

⁽²⁾ L'entente d'achat est également assortie de droits d'achat visant 25 avions Q400 supplémentaires, dont le carnet de commandes ne tenait pas compte au 30 septembre 2017. Cette commande d'achat ferme fait suite à la lettre d'intention annoncée antérieurement et signée en juin 2017. D'après le prix affiché, la valeur de la commande, en tenant compte des droits d'achat, pourrait atteindre 1,7 milliard \$.

Après la fin du troisième trimestre, nous avons signé une lettre d'intention avec un client européen visant jusqu'à 61 avions C Series, dont une commande ferme visant 31 avions et assortie d'options pour 30 avions supplémentaires. D'après le prix affiché des avions, la commande ferme serait évaluée à environ 2,4 milliards \$ et pourrait atteindre près de 4,8 milliards \$ si toutes les options étaient exercées. Le carnet de commandes au

30 septembre 2017 ne tenait pas compte de cette lettre d'intention. La lettre d'intention est conditionnelle à l'exécution d'une entente d'achat, qui est prévue d'ici la fin de l'exercice.

Carnet de commandes et options d'avions commerciaux

(en unités)	Aux			
	30 septembre 2017		31 décembre 2016	
	Commandes fermes	Options	Commandes fermes	Options
Biréacteurs commerciaux				
CS100	115 ⁽¹⁾	99	118 ⁽¹⁾	99
CS300	226 ⁽¹⁾	133	235 ⁽¹⁾	133
Biréacteurs régionaux				
CRJ700	8	—	9	—
CRJ900	22	—	26	18
CRJ1000	13	—	17	—
Biturbopropulseurs				
Q400	49	31	31	12
	433	263	436	262

⁽¹⁾ Le total de 341 commandes comprend 122 commandes fermes assorties de droits de conversion dans l'autre modèle de la gamme d'avions C Series au 30 septembre 2017 (le total de 353 commandes comprenait 137 commandes fermes assorties de droits de conversion dans l'autre modèle de la gamme d'avions C Series au 31 décembre 2016).

Conformément aux ajustements apportés à la cadence de production annoncés antérieurement, les livraisons de biréacteurs régionaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 ont été moins élevées que celles des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

PARTENARIAT STRATÉGIQUE

Airbus conclut un accord visant l'acquisition d'une part majoritaire de la Société en commandite Avions C Series

Le 16 octobre 2017, nous avons conclu un accord avec Airbus SE (Airbus) aux termes duquel cette dernière fournira son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à la Société en commandite Avions C Series (SCACS), l'entité de Bombardier chargée de fabriquer et commercialiser les avions de la famille *C Series*. À la clôture, Airbus acquerra une part de 50,01 % dans SCACS. Bombardier et Investissement Québec (IQ) détiendront, approximativement et respectivement, 31 % et 19 %.

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

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

Le programme d'avions *C Series* est exploité par SCACS, dont le capital est détenu par Bombardier et IQ à hauteur d'environ respectivement 63 % et 37 % au 30 septembre 2017. L'accord d'investissement prévoit l'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % dans SCACS. Airbus engagera des accords commerciaux concernant i) les efforts de vente et de marketing du programme d'avions *C Series*, ii) la gestion des achats, qui impliquera la conduite de négociations visant à améliorer les accords en place avec les fournisseurs directs de SCACS, et iii) le support client. À la clôture, il n'y aura pas d'apport en numéraire de la part d'aucun des partenaires, et SCACS n'assumera pas non plus la dette financière. L'accord prévoit également que Bombardier maintiendra le plan de financement actuel de SCACS et assurera le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie de SCACS au cours de la première année suivant la clôture de l'opération jusqu'à concurrence de 350 millions \$ et, au cours de la deuxième et de la troisième années suivant la clôture de l'opération, jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions \$ sur les deux ans, en contrepartie des parts de participation sans droit de vote de SCACS, avec un dividende annuel cumulé de 2 %, tout besoin en trésorerie supplémentaire pendant ces périodes devant être couvert à égalité par la Société, Airbus et IQ, cette dernière pouvant toutefois le faire à sa discrétion.

Airbus bénéficiera de droits de vente à la juste valeur de marché sur la totalité de la participation de Bombardier dans SCACS, le montant des parts de participation sans droit de vote étant limité au montant investi augmenté des dividendes accumulés et non versés, y compris une option exerçable au plus tôt 7,5 ans après la clôture de l'opération, sauf en certaines circonstances, notamment si certains changements intervenaient dans la structure de contrôle de Bombardier, auquel cas ce droit pourrait être exercé par anticipation. Bombardier bénéficiera d'un droit de vente correspondant lui permettant d'imposer à Airbus d'acquérir sa participation à la juste valeur de marché à l'issue de la même période. La participation d'IQ est rachetable par SCACS à la juste valeur de marché, sous certaines conditions, à partir de 2023. IQ bénéficiera d'un droit de vente correspondant lui permettant d'exiger de SCACS, sous réserve de certaines conditions, d'acquérir sa participation à la juste valeur de marché à partir de 2023. IQ bénéficiera également d'un droit de sortie conjointe en cas de cession par Bombardier de sa participation dans le partenariat.

Le conseil d'administration de SCACS comprendra initialement sept administrateurs, dont quatre seront proposés par Airbus, deux par Bombardier et un par IQ. Airbus aura la possibilité de désigner le président du conseil d'administration de SCACS.

L'opération prévoit également l'émission au bénéfice d'Airbus, à la clôture, de bons de souscription exerçables pour acquérir jusqu'à 100 000 000 actions classe B (avec droits de vote limités) de Bombardier, à un prix d'exercice par action égal à l'équivalent en dollars américains de 2,29 dollars canadiens. Les bons de souscription seront assortis d'une échéance de cinq ans à partir de la date d'émission. Ils ne seront pas cotés et seront assortis des dispositions habituelles du marché en matière d'ajustement, notamment celles qui s'appliquent en cas de changements touchant l'entreprise, de division du nominal, de dividendes non payés en numéraire, de distributions de droits, d'options ou de bons de souscription à la totalité ou à la quasi-totalité des actionnaires ou de regroupements. La Bourse de Toronto (TSX) a décidé d'accepter l'avis de placement privé des bons de souscription et a approuvé sous conditions l'inscription des actions classe B devant être émises conformément aux modalités régissant les bons de souscription à la TSX. L'inscription sera accordée si

Bombardier se conforme à toutes les exigences d'inscription de la TSX.

L'opération a été approuvée par les conseils d'administration d'Airbus et de Bombardier, ainsi que par le cabinet du gouvernement du Québec. L'opération reste assujettie à l'approbation des organismes de réglementation, ainsi qu'aux autres conditions habituelles dans ce type d'opération. Aucune garantie ne permet d'affirmer que l'opération sera menée à bien et que les conditions auxquelles elle est soumise seront remplies. La clôture de l'opération est actuellement prévue au second semestre de 2018.⁽¹⁾

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

AÉROSTRUCTURES ET SERVICES D'INGÉNIERIE

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2017	2016	Écart
Revenus	343 \$	337 \$	2 %
Nouvelles commandes externes	96 \$	104 \$	(8) %
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	0,9	1,0	(0,1)
RAII	38 \$	20 \$	90 %
Marge RAI	11,1 %	5,9 %	520 pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	32 \$	29 \$	10 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	9,3 %	8,6 %	70 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	43 \$	42 \$	2 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	12,5 %	12,5 %	0 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	4 \$	7 \$	(43) %
Aux	30 septembre 2017	31 décembre 2016	
Carnet de commandes externes	88 \$	42 \$	110 %

Principaux faits saillants et événements

- La marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ s'est élevée à 9,3 % pour le trimestre et à 8,1 % depuis le début de l'exercice. Nous sommes en voie d'atteindre une marge d'environ 8,0 % pour l'exercice complet.⁽²⁾
- Nos activités se sont considérablement accélérées conformément à la croissance prévue des programmes d'avions *C Series* et *Global 7000*.⁽²⁾

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

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

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

Compte tenu du fait que les revenus de l'industrie sont réalisés par les fabricants d'équipement d'origine du marché 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 aéronautique dans son ensemble, qui a une incidence sur les activités liées aux aérostructures, se reporter à la rubrique Industrie et conjoncture économique des sections Avions d'affaires et Avions commerciaux.

Sur le marché des avions commerciaux les niveaux de trafic-passagers et les coefficients d'occupation des sièges sont demeurés solides depuis le début de l'année. Parallèlement, les indicateurs à court terme du marché des biréacteurs d'affaires sont stables. De manière générale, nous gardons confiance dans le potentiel de croissance importante à long terme de l'industrie de l'aéronautique.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus				
Revenus externes	107 \$	102 \$	304 \$	326 \$
Revenus intersectoriels	236	235	853	904
	343	337	1 157	1 230
RAIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	43 \$	42 \$	130 \$	133 \$
Amortissement	11	13	36	39
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	32	29	94	94
Éléments spéciaux	(6)	9	(6)	(10)
RAII	38 \$	20 \$	100 \$	104 \$
Marge RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	9,3 %	8,6 %	8,1 %	7,6 %
Marge RAII	11,1 %	5,9 %	8,6 %	8,5 %

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

Revenus

La diminution de 73 millions \$ pour la période de neuf mois est attribuable à :

- une baisse des revenus intersectoriels (51 millions \$) principalement attribuable à la diminution du volume d'avions régionaux, contrebalancée en partie par l'augmentation du volume d'avions d'affaires et d'avions C Series découlant de l'accélération de la cadence de production; et
- une baisse des revenus externes (22 millions \$) principalement attribuable à une diminution du volume de fabrication, en partie contrebalancée par une augmentation des ventes de services après-vente.

Éléments spéciaux

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

L'élément spécial pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 représente un ajustement de la provision liée aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

L'élément spécial pour le trimestre clos le 30 septembre 2016 représentait des charges de restructuration liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment.

Les éléments spéciaux pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016 représentaient :

- une diminution de l'obligation au titre des avantages de retraite de 43 millions \$. Bombardier avait une obligation implicite d'indexer ponctuellement à la hausse, de manière discrétionnaire, les prestations de certains régimes de retraite. À la suite d'une communication transmise aux participants des régimes pour les informer que nous ne 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 totalisant 33 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.

Marge RAII

La marge RAII avant éléments spéciaux du trimestre a augmenté de 0,7 point de pourcentage essentiellement en raison :

- d'une augmentation des marges tirées des ventes de services après-vente;
- d'une augmentation des marges tirées des contrats d'avions intersectoriels, attribuable surtout aux taux de change favorables du dollar canadien et de la livre sterling, compte tenu des positions de couverture, ainsi que des économies découlant des initiatives de transformation; et
- d'une baisse des charges de vente et d'administration, comprenant notamment les économies découlant

des initiatives de transformation.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des marges tirées des contrats externes.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAll du trimestre a augmenté de 5,2 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) de la période de neuf mois a augmenté de 0,5 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une augmentation des marges tirées des ventes de services après-vente; et
- d'une augmentation des marges tirées des contrats d'avions intersectoriels, attribuable surtout aux taux de change favorables du dollar canadien et de la livre sterling, compte tenu des positions de couverture, ainsi qu'à la comptabilisation, au cours de l'exercice précédent, des pertes prévues sur le programme d'avions *C Series* et à des économies découlant des initiatives de transformation.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des marges tirées des contrats externes.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAll de la période de neuf mois a augmenté de 0,1 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

Carnet de commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

Carnet de commandes externes

		Aux
	30 septembre 2017	31 décembre 2016
	88 \$	42 \$

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Nouvelles commandes externes	96 \$	104 \$	350 \$	308 \$
Ratio de nouvelles commandes externes sur revenus externes	0,9	1,0	1,2	0,9

TRANSPORT

FAITS SAILLANTS

Résultats du trimestre

Trimestres clos les 30 septembre	2017	2016	Écart
Revenus	2 134 \$	1 782 \$	20 %
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	1,8 \$	2,9 \$	(38) %
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,9	1,6	(0,7)
RAII	129 \$	125 \$	3 %
Marge RAI	6,0 %	7,0 %	(100) pdb
RAII avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	181 \$	140 \$	29 %
Marge RAI avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,5 %	7,9 %	60 pdb
RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	204 \$	164 \$	24 %
Marge RAIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	9,6 %	9,2 %	40 pdb
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles	18 \$	28 \$	(36) %
Aux	30 septembre 2017	31 décembre 2016	
Carnet de commandes (en milliards de dollars)	33,0 \$	30,1 \$	10 %

Principaux faits saillants et événements

- Au troisième trimestre, les revenus ont augmenté de 20 % pour atteindre 2,1 milliards \$, en raison de l'accélération de projets clés qui contribuent graduellement aux prévisions d'environ 8,5 milliards \$ pour l'exercice.⁽²⁾
- De nouvelles commandes totalisant 1,8 milliard \$ au troisième trimestre ont surtout découlé de contrats conclus en Asie-Pacifique et en Europe, portant le ratio de nouvelles commandes sur revenus à 1,1 pour la période de neuf mois. La majorité de nos nouvelles commandes repose sur les plateformes actuelles, ce qui favorise la réutilisation des technologies existantes.
- La marge RAI avant éléments spéciaux⁽¹⁾ de 8,5 % au troisième trimestre et de 8,2 % pour la période de neuf mois nous met sur la bonne voie pour atteindre notre prévision d'environ 8 % pour l'exercice complet.⁽²⁾
- Les initiatives de transformation continuent à soutenir l'expansion de la marge. En septembre 2017, la direction et le comité central d'entreprise de Bombardier Transportation GmbH ont conclu une entente générale officielle sur la transformation en Allemagne, ouvrant la voie à l'atteinte de jalons importants dans le cadre de la transformation, notamment la spécialisation des sites allemands.

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

⁽²⁾ Se reporter à la mise en garde liée aux énoncés prospectifs ainsi qu'à la rubrique énoncés prospectifs de la section Sommaire et la rubrique Prévisions et énoncés prospectifs de chaque secteur isolable du rapport financier 2016 pour des détails sur les hypothèses sur lesquelles reposent les énoncés prospectifs.

INDUSTRIE ET CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Le marché pertinent et accessible de Transport⁽¹⁾ s'est légèrement amélioré en Europe. Un nombre moins important de commandes a été enregistré dans les régions Asie-Pacifique, Amérique du Nord et Ailleurs dans le monde en raison surtout de commandes importantes octroyées au cours de la période correspondante de l'année précédente. Selon les prévisions de l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE), l'ensemble du marché ferroviaire pertinent et accessible de Transport devrait croître à un taux moyen annualisé de 3,4 % au cours des cinq prochaines années.⁽²⁾

En Europe, le volume des commandes depuis le début de l'année a enregistré une légère hausse comparativement à la période correspondante de 2016. Au troisième trimestre de 2017, les commandes les plus importantes ont été octroyées dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux en Suisse, en Autriche, en Allemagne et aux Pays-Bas. Dans les segments de la signalisation et des services, divers contrats ont été conclus dans plusieurs pays européens. Au cours des prochains trimestres, des commandes devraient être attribuées en Europe de l'Ouest pour les grandes lignes et des solutions de transport collectif urbain. Dans le segment des lignes interurbaines et le segment des trains de banlieue et des trains régionaux, des commandes importantes sont attendues au R.-U., en Suède et en Autriche, tandis que des investissements dans des solutions urbaines, comme des métros, des véhicules légers sur rail et des systèmes sont surtout attendus en France et en Allemagne. Le volume dans les segments de la signalisation et des services devrait surtout découler des possibilités en Allemagne, au R.-U., en Espagne et en Norvège. La majeure partie du volume en Europe de l'Est devrait provenir de la Pologne avec des possibilités pour des solutions de matériel roulant et de signalisation de grandes lignes. En Europe de l'Est, le cadre financier européen pour la période de 2014 à 2020, qui définit le plan d'investissement de l'Union européenne, devrait favoriser la modernisation prévue de ses parcs de véhicules et des infrastructures actuelles.

Le volume de l'ensemble des commandes passées dans le marché nord-américain a diminué par rapport à celui de la période correspondante de l'année précédente, surtout en raison des commandes importantes octroyées dans les segments du matériel roulant et des services aux deuxième et troisième trimestres de 2016. Toutefois, les investissements en mobilité urbaine et en infrastructures connexes demeurent élevés en raison d'un contrat important de voitures de métro et de signalisation octroyé pour la ville américaine de Baltimore en 2017. Plusieurs petites commandes ont été attribuées dans les segments de la signalisation et des services, principalement aux É.-U. D'ici la fin de l'année, des possibilités d'envergure sont prévues aux É.-U. où des commandes importantes sont attendues dans le segment des locomotives ainsi que dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux. Dans les segments de la signalisation et des services, des contrats devraient être attribués aux É.-U. et au Canada au cours des prochains trimestres. Au Mexique, un contrat de véhicules légers sur rail devrait être attribué au cours des prochains trimestres.

En Asie-Pacifique, le volume des commandes depuis le début de l'année a diminué par rapport à celui de la période correspondante de l'exercice précédent en raison d'investissements importants conclus en Chine, en Thaïlande et à Taïwan en 2016 pour le prolongement et la modernisation de nouvelles lignes de métro ainsi que de projets d'affaires d'envergure conclus en Australie et en Corée du Sud en 2016. Comme prévu, les solutions de transport collectif urbain continuent de stimuler le volume des commandes dans la région Asie-Pacifique où d'importants contrats de métro ont été conclus en Chine et en Corée du Sud. Plusieurs commandes de service et de signalisation de petite et moyenne taille ont été octroyées dans la région. De nouvelles commandes devraient être attribuées dans le segment des applications urbaines comme des solutions de métros en Chine et de véhicules légers sur rail en Corée du Sud. À Taïwan, une commande de locomotives notable devrait être octroyée, tandis qu'en Corée du Sud, une commande est prévue dans le segment des lignes interurbaines. Dans les segments de la signalisation et des services, de nouvelles occasions sont prévues en Australie, en Chine et à Taïwan.

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

⁽²⁾ Selon des données provenant de l'étude de l'UNIFE *World Rail Market Study, Forecast 2016 to 2021*, publiée en septembre 2016, qui s'appuie sur 60 pays représentant plus de 95 % du marché ferroviaire mondial.

Depuis le début de l'année, le volume de l'ensemble des commandes dans la région Ailleurs dans le monde a diminué par rapport à celui de l'année précédente. Au troisième trimestre de 2017, plusieurs commandes ont été octroyées respectivement en Ukraine et en Iran dans les segments des véhicules légers sur rail et des métros. Dans les segments de la signalisation et des services, des contrats de plus petite taille ont été conclus en Amérique latine et dans les pays de la CEI. Au cours des prochains trimestres, d'importantes occasions sont prévues dans le segment des trains de banlieue et des trains régionaux ainsi que dans celui des métros en Israël et en Égypte. De nouvelles commandes devraient être générées dans les segments de la signalisation et des services avec des occasions en Israël, en Iran et en Afrique du Sud. D'autres marchés dans la région Ailleurs dans le monde montrent aussi un potentiel de croissance en raison d'un besoin marqué en solutions de mobilité pour soutenir l'urbanisation rapide, particulièrement en Amérique du Sud et au Moyen-Orient.

ANALYSE DES RÉSULTATS

Résultats opérationnels

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Revenus	2 134 \$	1 782 \$	6 032 \$	5 626 \$
RAIIA avant éléments spéciaux⁽¹⁾	204 \$	164 \$	569 \$	452 \$
Amortissement	22	24	73	73
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles	1	—	1	—
RAII avant éléments spéciaux⁽¹⁾	181	140	495	379
Éléments spéciaux	52	15	284	144
RAII	129 \$	125 \$	211 \$	235 \$
Marge RIIA avant éléments spéciaux ⁽¹⁾	8,5 %	7,9 %	8,2 %	6,7 %
Marge RII	6,0 %	7,0 %	3,5 %	4,2 %

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

Revenus

Les revenus pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 ont augmenté de respectivement 352 millions \$ et 406 millions \$, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent. Compte non tenu de l'incidence positive des taux de change de 55 millions \$ pour le trimestre et de l'incidence négative des taux de change de 60 millions \$ pour la période de neuf mois, les revenus ont augmenté de respectivement 297 millions \$, ou 16,7 %, et 466 millions \$, ou 8,3 %, pour le trimestre et la période de neuf mois, par rapport à ceux des périodes correspondantes de l'exercice précédent.

L'augmentation de 297 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour le trimestre, est principalement attribuable à :

- un accroissement des activités de matériel roulant dans toutes les régions, attribuable principalement à l'accélération de la production liée à certains contrats de véhicules légers sur rail en Amérique du Nord et en Europe, à certains contrats de trains de banlieue et de trains régionaux dans toutes les régions, et à certains contrats de métros en Amérique du Nord (226 millions \$); et
- un accroissement des activités de systèmes en Amérique du Nord et dans la région Ailleurs dans le monde (68 millions \$).

L'augmentation de 466 millions \$, compte non tenu de l'incidence des taux de change pour la période de neuf mois s'explique principalement par :

- un accroissement des activités de matériel roulant surtout en Amérique du Nord, attribuable essentiellement à l'accélération de la production liée à certains contrats de véhicules légers sur rail, de métros, de trains de banlieue et de trains régionaux (307 millions \$); et
- un accroissement des activités de systèmes en Amérique du Nord et en Europe, et de signalisation en Asie-Pacifique et dans la région Ailleurs dans le monde (105 millions \$).

Éléments spéciaux

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

Les éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 représentent :

- des coûts liés à des indemnités de départ de respectivement 9 millions \$ et 209 millions \$, surtout liés à notre transformation en Europe. Conformément à ces initiatives, des dépréciations d'actifs d'un montant de 32 millions \$ ont aussi été comptabilisées comme charges de restructuration au deuxième trimestre tandis que nous mettons en œuvre la stratégie de spécialisation des sites; et
- une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 43 millions \$ comptabilisée au troisième trimestre liée à la vente prévue de deux entités juridiques dans le cadre de notre plan de transformation.

Les éléments spéciaux pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016 représentaient :

- des charges de restructuration de 139 millions \$ liées aux mesures de restructuration annoncées précédemment, dont une charge de 15 millions \$ a été comptabilisée au troisième trimestre; et
- une perte de change de 5 millions \$ liée à la réorganisation nécessaire de Transport sous une seule société de portefeuille pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport, enregistrée au premier trimestre.

Marge RAIL

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

- d'une augmentation de la marge tirée des systèmes, en raison principalement d'une meilleure performance;
- d'une meilleure absorption des charges de vente et d'administration; et
- d'une augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées.

En partie contrebalancées par :

- une diminution des marges tirées du matériel roulant, en raison principalement d'ajustements à certains contrats; et
- une diminution des marges tirées de la signalisation et des services, en raison principalement d'une combinaison défavorable de contrats.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAIL du trimestre a diminué de 1,0 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

La marge RAIL avant éléments spéciaux de la période de neuf mois a augmenté de 1,5 point de pourcentage, essentiellement en raison :

- d'une augmentation de la quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées;
- d'une augmentation de la marge tirée des systèmes, en raison principalement d'une meilleure performance; et
- d'une meilleure absorption des charges de vente et d'administration plus faibles, comprenant l'incidence positive d'économies réalisées avec la transformation.

En partie contrebalancées par :

- une diminution de la marge tirée du matériel roulant, de la signalisation et des services en raison principalement d'une combinaison défavorable de contrats.

Compte tenu de l'incidence des éléments spéciaux (voir la description des éléments spéciaux ci-dessus), la marge RAIL de la période de neuf mois a diminué de 0,7 point de pourcentage par rapport à celle de la période correspondante de l'exercice précédent.

Commandes et carnet de commandes

Carnet de commandes

	Aux	
(en milliards de dollars)	30 septembre 2017	31 décembre 2016
	33,0 \$	30,1 \$

L'augmentation de 2,9 milliards \$ du carnet de commandes est attribuable au montant de nouvelles commandes supérieur aux revenus (0,7 milliard \$) et au renforcement de certaines devises, surtout l'euro, la livre sterling, le dollar australien et la couronne suédoise, en regard du dollar américain au 30 septembre 2017 par rapport au 31 décembre 2016 (2,2 milliards \$).

Nouvelles commandes et ratio de nouvelles commandes sur revenus

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Nouvelles commandes (en milliards de dollars)	1,8 \$	2,9 \$	6,7 \$	6,2 \$
Ratio de nouvelles commandes sur revenus	0,9	1,6	1,1	1,1

La diminution des nouvelles commandes de 1,1 milliard \$ au cours du trimestre clos le 30 septembre 2017 s'explique surtout par la commande importante passée en 2016 par Angel Trains Ltd., au R.-U., évaluée à 1,1 milliard \$. L'augmentation de 0,5 milliard \$ des nouvelles commandes au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2017 reflète plusieurs commandes dans différents segments de produits et différentes régions, particulièrement en Europe et en Asie-Pacifique. Les variations tiennent compte de l'incidence positive des taux de change de 125 millions \$ au cours du trimestre, et de l'incidence négative des taux de change de 178 millions \$ au cours de la période de neuf mois. Nous avons maintenu une position de leader⁽¹⁾ dans notre marché du transport sur rail pertinent et accessible.⁽²⁾

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

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

Les commandes importantes obtenues au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2017 se présentaient comme suit :

Client	Pays	Produit ou service	Nombre de voitures	Segment de marché	Valeur
Troisième trimestre					
Northern Bangkok Monorail Co. Ltd. (NBM) et Eastern Bangkok Monorail Co. Ltd. (EBM)	Thaïlande	Système <i>INNOVIA</i> Monorail 300 et Technologie de commande automatique de trains <i>CITYFLO 650</i>	288	Systèmes et signalisation	s. o. ⁽¹⁾
London Underground Ltd. (LUL)	R.-U.	Systèmes de traction <i>MITRAC</i> et équipement de contrôle de traction	s. o.	Matériel roulant	144 \$
Deuxième trimestre					
FirstGroup et MTR	R.-U.	Rames automotrices électriques <i>AVENTRA</i> et Entente de services techniques et de fourniture de pièces	750	Matériel roulant et Services	1 100 \$
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) pour le compte du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)	France	Rames automotrices électriques à deux niveaux <i>OMNEO / Regio 2N</i>	664	Matériel roulant	968 \$ ⁽²⁾
Premier trimestre					
Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)	France	Conception et construction de voitures intermédiaires, conception des systèmes de climatisation et de l'accès des passagers	299	Matériel roulant	395 \$ ⁽³⁾
Zurich Public Transport (VBZ)	Suisse	Tramways <i>FLEXITY</i>	70	Matériel roulant	296 \$
Prasarana Malaysia Berhad	Malaisie	Véhicules <i>INNOVIA</i> Metro 300	108	Matériel roulant	266 \$ ⁽⁴⁾
Deutsche Bahn AG (DB)	Allemagne	Locomotives <i>TRAXX</i> Voitures interurbaines à deux niveaux <i>TWINDEXX</i> Vario	25 124	Matériel roulant	s. o. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ La valeur du contrat n'a pas été dévoilée.

⁽²⁾ La valeur du contrat comprend une indexation des prix calculée selon les principes applicables.

⁽³⁾ Contrat signé avec Alstom dans le cadre d'un consortium. La commande est évaluée à 1,22 milliard \$ et seule notre participation est présentée ci-dessus.

⁽⁴⁾ Contrat signé conjointement avec le partenaire local HARTASUMA SDN BHD. La commande est évaluée à 388 millions \$ et seule notre participation est présentée ci-dessus.

Au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2017, les commandes importantes suivantes ont été octroyées à nos coentreprises et ne font pas partie de notre carnet de commandes :

- En mars 2017, notre coentreprise chinoise, Bombardier Sifang (Qingdao) Transportation Ltd. (BST), dans laquelle nous détenons 50 % des actions, s'est vu octroyer un contrat par China Railway Corp. (CRC) pour fournir 144 voitures de trains à grande vitesse CRH1A-A de nouvelle génération pour le réseau ferroviaire à grande vitesse en pleine évolution de ce pays. La valeur de ce contrat pour 18 rames de huit voitures s'élève à 284 millions \$.
- En mai 2017, notre coentreprise chinoise, Shentong Bombardier (Shanghai) Rail Transit Vehicle Maintenance Co. Ltd. (SHBRT), dans laquelle nous détenons 50 % des actions, s'est vu octroyer deux contrats par Shanghai Shentong Metro Group Co. Ltd. pour fournir des services de révision pendant 10 ans pour 498 voitures de métro exploitées sur les lignes 7 et 9 du métro de Shanghai. Ensemble, la valeur de ces deux contrats s'élève à 158 millions \$.

AUTRES

ARRANGEMENTS HORS BILAN

Facilités d'affacturage

Dans le cours normal de ses affaires, Transport a mis en place des facilités d'affacturage selon lesquelles il peut vendre, sans recours de crédit, des créances clients admissibles. Des créances clients totalisant 925 millions € (1,1 milliard \$) étaient en cours au 30 septembre 2017 en vertu de ces facilités (820 millions € (864 millions \$) au 31 décembre 2016). Des créances clients de respectivement 140 millions € (178 millions \$) et 861 millions € (957 millions \$) ont été vendues à ces facilités au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 (respectivement 234 millions € (261 millions \$) et 770 millions € (859 millions \$) au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016).

Autres arrangements

Dans le cours normal des activités, nous maintenons d'autres arrangements hors bilan, y compris des garanties de crédit et de valeur résiduelle, des engagements de financement et des structures de financement liés à la vente d'avions commerciaux. Il n'y a pas eu de changement important dans ces arrangements au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2017. Se reporter à la rubrique Arrangements hors bilan figurant à la section Autres dans notre rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2016 pour une description de ces arrangements, et à la Note 20, Engagements et éventualités, des états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

RISQUES ET INCERTITUDES

Nous œuvrons dans des secteurs industriels qui comportent des facteurs de risque et des incertitudes variés. Les risques et les incertitudes qui pourraient avoir une incidence importante sur nos activités, notre situation financière, nos flux de trésorerie et nos résultats opérationnels figurent à la section Autres du rapport financier de l'exercice clos le 31 décembre 2016, 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2017, sauf pour ce qui est décrit ailleurs dans le présent rapport de gestion. Se reporter aussi à la Note 20, Engagements et éventualités, de nos états financiers consolidés intermédiaires.

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

NOUVEAUTÉS EN COMPTABILITÉ ET EN PRÉSENTATION DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

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. Se reporter à la Note 2, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

L'IFRS 9 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2018. Nous évaluons actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés. Nous ne croyons pas que la comptabilité de couverture entraînera des écarts importants pour nos secteurs aéronautiques. Dans le cas des contrats à long terme conclus par le secteur Transport, nous continuons d'analyser l'application de la comptabilité de couverture en vertu de la nouvelle norme. Notre analyse préliminaire n'a pas permis de déceler des écarts importants de comptabilisation ou d'évaluation dans le cadre du classement et de l'évaluation.

Comptabilisation des revenus

En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, qui annule et remplace l'IAS 11, *Contrats de construction*, et l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, ainsi que d'autres interprétations connexes. Se reporter à la Note 2, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

La norme s'appliquera à compter du 1^{er} janvier 2018, et, par conséquent, l'IFRS 15 sera adoptée au premier trimestre de 2018. Nous retraiterons alors nos résultats de 2017 et apporterons un ajustement aux capitaux propres d'ouverture au 1^{er} janvier 2017.

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

En vertu de l'IAS 11, les revenus estimatifs à l'achèvement comprennent les options prévues des clients visant des trains supplémentaires s'il est probable que le client exercera les options et que le montant peut être évalué de manière fiable. En vertu de l'IFRS 15, les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de trains supplémentaires. Ce changement se traduira par le report de revenus et de marge jusqu'à ce que le client exerce son option. Ce changement devrait donner lieu à une réduction des capitaux propres à la transition d'environ 635 millions \$ (631 millions \$ après impôts).

En vertu de l'IAS 11, les contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix, sont comptabilisées dans les revenus estimés à l'achèvement lorsque le montant est considéré comme probable et qu'il peut être évalué de manière fiable. L'IFRS 15 introduit une notion de limitation à l'égard de la comptabilisation de la contrepartie variable, selon laquelle les montants peuvent être inclus dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisé. Par suite de l'introduction de cette limitation, le prix de transaction tiendra compte de l'incidence de l'indexation de prix sur certains indices à une date ultérieure. Il en résultera un report de revenus et de marge, qui devrait entraîner une réduction des capitaux propres à la transition d'environ 85 millions \$ (84 millions \$ après impôts).

Pour les secteurs aéronautiques, les revenus tirés de la vente d'avions continueront d'être comptabilisés lorsque l'avion aura été livré.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. Lorsque la nouvelle norme sur les revenus sera adoptée, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients devront être établies selon cette même politique qui s'applique à la définition des coûts inévitables pour satisfaire aux conditions du contrat. Conformément à l'une des deux approches considérées comme raisonnables par l'IFRS Interpretations Committee dans sa décision provisoire du 13 juin 2017, nous définirons les coûts inévitables comme les coûts que nous ne pouvons éviter du fait de la conclusion du contrat (ces coûts comprendraient par exemple la répartition des coûts indirects si ceux-ci étaient engagés dans le cadre d'activités nécessaires à l'exécution du contrat). Cette approche, actuellement utilisée pour les contrats à long terme, représentera un changement de méthode comptable pour les autres contrats des secteurs aéronautiques et fera augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires, réduisant ainsi les charges ultérieures relatives à la valeur de réalisation nette des stocks. Ce changement de méthode devrait se traduire par une réduction des capitaux propres à la transition d'environ 150 millions \$ (155 millions \$ après impôts).

Nous devons comptabiliser une composante de financement importante à l'égard des commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement. La plupart de nos contrats ne comportent pas de composante de financement importante. Toutefois, une composante de financement devra être comptabilisée séparément à l'égard de plusieurs commandes dans le secteur Avions d'affaires lorsque des avances ont été reçues bien avant la livraison prévue. Par conséquent, la charge d'intérêt sera comptabilisée sur la durée des avances et le prix de transaction sera augmenté d'un montant correspondant. Ce changement devrait entraîner une diminution des capitaux propres à la transition d'environ 25 millions \$.

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

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

Selon notre analyse préliminaire, les changements de méthodes comptables devraient donner lieu à une réduction globale des capitaux propres d'environ 900 millions \$ après impôts au 1^{er} janvier 2017.

Pour le premier trimestre de 2017, les changements de méthodes comptables devraient donner lieu à une augmentation des revenus et du RAI consolidés de respectivement environ 30 millions \$ et 45 millions \$. Les répercussions de ces changements découlent principalement d'une augmentation attendue des revenus et du RAI de Transport d'environ 30 millions \$ en raison de l'exercice des options par les clients et du moment de la comptabilisation de l'indexation des prix des contrats à long terme.

Nous continuons d'évaluer l'incidence de la nouvelle norme sur nos états financiers consolidés et ferons le point sur notre évaluation au fur et à mesure de nos progrès.

Contrats de location

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, *Contrats de location*, pour remplacer la norme précédente sur les contrats de location, soit l'IAS 17, *Contrats de location*, et les interprétations connexes. Se reporter à la Note 2, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

L'IFRS 16 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019. Nous évaluons actuellement l'incidence qu'aura l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés. Dans les cas où nous sommes le preneur, nous prévoyons que l'IFRS 16 entraînera la comptabilisation au bilan de la plupart de nos contrats de location qui sont considérés comme des contrats de location simple en vertu de l'IAS 17. Cela majorera le bilan par la comptabilisation d'un actif lié au droit d'utilisation et d'un passif à la valeur actualisée des paiements de loyers futurs. La dotation aux amortissements de l'actif lié au droit d'utilisation et la charge d'intérêt de l'obligation locative remplaceront la charge liée aux contrats de location simple.

Impôts sur le résultat

En juin 2017, l'IASB a publié l'IFRIC 23, *Incertitude relative aux traitements fiscaux*. L'IFRIC 23 apporte des éclaircissements sur l'application des dispositions d'IAS 12, *Impôts sur le résultat*, en matière de comptabilisation et d'évaluation en cas d'incertitude relative aux traitements fiscaux. Se reporter à la Note 2, Modifications futures de politiques comptables, de nos états financiers consolidés intermédiaires pour plus de détails.

L'IFRIC 23 s'appliquera à compter de notre exercice ouvert le 1^{er} janvier 2019, et l'application anticipée est permise. Nous évaluons actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur nos états financiers consolidés.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES

Il n'y a eu aucune modification de nos contrôles internes à l'égard de l'information financière survenue au cours de la période de neuf mois close le 30 septembre 2017 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 septembre 2017	31 décembre 2016	Augmentation
Euro	1,1778	1,0541	12 %
Dollar canadien	0,8021	0,7430	8 %
Livre sterling	1,3440	1,2312	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 septembre 2017	30 septembre 2016	Augmentation (Diminution)
Euro	1,1729	1,1163	5 %
Dollar canadien	0,7962	0,7675	4 %
Livre sterling	1,3068	1,3142	(1) %

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

	30 septembre 2017	30 septembre 2016	Augmentation (Diminution)
Euro	1,1118	1,1159	— %
Dollar canadien	0,7647	0,7566	1 %
Livre sterling	1,2744	1,3943	(9) %

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES

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

Exercices	2017				2016				2015
	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	Troisième	Deuxième	Premier	Quatrième	
Revenus	3 835 \$	4 092 \$	3 576 \$	4 380 \$	3 736 \$	4 309 \$	3 914 \$	5 017 \$	
Résultat net	(117) \$	(296) \$	(31) \$	(259) \$	(94) \$	(490) \$	(138) \$	(677) \$	
RPA (en dollars)									
De base et dilué	(0,05) \$	(0,13) \$	(0,02) \$	(0,12) \$	(0,04) \$	(0,24) \$	(0,07) \$	(0,31) \$	
Résultat net ajusté ⁽¹⁾	(29) \$	39 \$	2 \$	(141) \$	(10) \$	(83) \$	(34) \$	9 \$	
RPA ajusté (en dollars) ⁽¹⁾	(0,01) \$	0,02 \$	0,00 \$	(0,07) \$	0,00 \$	(0,06) \$	(0,03) \$	0,00 \$	

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

RENSEIGNEMENTS À L'INTENTION DES ACTIONNAIRES

Données sur les actions autorisées, émises et en circulation, au 31 octobre 2017

	Autorisées	Émises et en circulation
Actions classe A (droits de vote multiples) ⁽¹⁾	3 592 000 000	313 900 549
Actions classe B (droits de vote limités) ⁽²⁾	3 592 000 000	1 879 692 813 ⁽³⁾
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 2	12 000 000	5 811 736
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 3	12 000 000	6 188 264
Actions privilégiées rachetables, à dividende cumulatif, série 4	9 400 000	9 400 000

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

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

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

Données relatives aux bons de souscription, aux options d'achat d'actions, aux UAR, aux UAD et aux UAI au 30 septembre 2017

Bons de souscription émis et en cours	205 851 872
Options émises et en cours en vertu des régimes d'options d'achat d'actions	118 115 845
UAR, UAD et UAI émises et en cours en vertu des régimes d'UAR, d'UAD et d'UAI	90 225 285
Actions classe B à droits de vote limité détenues en mains tierces au titre des obligations relatives aux UAR et aux UAI	52 983 051

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

Rapport financier pour l'exercice se terminant le 31 décembre 2017	15 février 2018
Premier rapport trimestriel pour la période se terminant le 31 mars 2018	26 avril 2018
Deuxième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 juin 2018	26 juillet 2018
Troisième rapport trimestriel pour la période se terminant le 30 septembre 2018	1 ^{er} novembre 2018

Information

Bombardier Inc.

Relations avec les investisseurs

800, boul. René-Lévesque Ouest

Montréal (Québec) Canada H3B 1Y8

Téléphone : +1 514 861 9481, poste 13273

Télécopieur : +1 514 861 2420

Courriel : investisseurs@bombardier.com

1^{er} novembre 2017

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

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

AVENTRA, Bombardier, Challenger, Challenger 350, Challenger 605, Challenger 650, Challenger 850, CRJ, CITYFLO, CRJ700, CRJ900, CRJ1000, CRJ Series, C Series, CS100, CS300, FLEXITY, Global, Global 5000, Global 6000, Global 7000, Global 8000, INNOVIA, Learjet, Learjet 70, Learjet 75, Learjet 85, MITRAC, OMNEO, Primove, Q400, Smart Services, 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 13 arbres matures, 580 kg de déchets, 1 907 kg d'émissions de CO₂ (équivalant à 12 753 kilomètres parcourus) et 47 335 litres d'eau.

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

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017

(Non audités)

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

États financiers consolidés intermédiaires	54
Notes aux états financiers consolidés intermédiaires	61
1. MODE DE PRÉSENTATION	61
2. MODIFICATIONS FUTURES DE POLITIQUES COMPTABLES	62
3. INFORMATION SECTORIELLE	65
4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT	69
5. AUTRES REVENUS	69
6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX	70
7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT	71
8. RÉSULTAT PAR ACTION	72
9. INSTRUMENTS FINANCIERS	73
10. STOCKS	74
11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	75
12. AUTRES ACTIFS	75
13. PROVISIONS	76
14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS	77
15. AUTRES PASSIFS	77
16. RÉGIMES À BASE D' ACTIONS	78
17. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE	79
18. FACILITÉS DE CRÉDIT	79
19. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS	80
20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS	84
21. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE	87

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

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DU RÉSULTAT CONSOLIDÉS

(Non audités)

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

		Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
		30 septembre		30 septembre	
	Notes	2017	2016	2017	2016
Revenus		3 835 \$	3 736 \$	11 503 \$	11 959 \$
Coût des ventes	10	3 369	3 352	10 192	10 680
Marge brute		466	384	1 311	1 279
Charges de vente et d'administration		300	281	863	846
R et D	4	53	58	159	192
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(52)	(29)	(139)	(61)
Autres revenus	5	—	(13)	(29)	(21)
Éléments spéciaux	6	50	24	360	455
RAII		115	63	97	(132)
Charges de financement	7	175	195	507	547
Revenus de financement	7	(14)	(14)	(35)	(30)
RAI		(46)	(118)	(375)	(649)
Impôts sur le résultat		71	(24)	69	73
Résultat net		(117) \$	(94) \$	(444) \$	(722) \$
Attribuable aux					
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(91) \$	(79) \$	(408) \$	(771) \$
Participations ne donnant pas le contrôle		(26)	(15)	(36)	49
		(117) \$	(94) \$	(444) \$	(722) \$
RPA (en dollars)	8				
De base et dilué		(0,05) \$	(0,04) \$	(0,19) \$	(0,36) \$

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

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Résultat net	(117) \$	(94) \$	(444) \$	(722) \$
AERG				
Éléments qui peuvent être reclassés en résultat net				
Variation nette liée aux couvertures de flux de trésorerie				
Incidence des fluctuations de taux de change	3	(4)	(2)	(11)
Gain net (perte nette) sur instruments financiers dérivés	123	(2)	217	125
Reclassement en résultat ou dans l'actif non financier connexe	(5)	54	85	244
Impôts sur le résultat	(9)	(13)	(38)	(88)
	112	35	262	270
Actifs financiers DAV				
Gain net (perte nette) non réalisé(e)	(5)	—	(4)	5
ECC				
Placements nets dans les établissements à l'étranger	(53)	(25)	(68)	(146)
Éléments jamais reclassés en résultat net				
Avantages de retraite				
Réévaluation des régimes à prestations définies	264	(344)	185	(1 515)
Impôts sur le résultat	(1)	27	(25)	100
	263	(317)	160	(1 415)
Total des AERG	317	(307)	350	(1 286)
Total du résultat global	200 \$	(401) \$	(94) \$	(2 008) \$
Attribuable aux				
Détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.	167 \$	(398) \$	(213) \$	(2 059) \$
Participations ne donnant pas le contrôle	33	(3)	119	51
	200 \$	(401) \$	(94) \$	(2 008) \$

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉS

(Non audités)

Aux

(en millions de dollars américains)

	Notes	30 septembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Actifs				
Trésorerie et équivalents de trésorerie		1 835 \$	3 384 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs		1 291	1 291	1 473
Stocks	10	7 158	5 844	6 978
Autres actifs financiers	11	420	336	450
Autres actifs	12	464	441	484
Actifs courants		11 168	11 296	12 105
Immobilisations corporelles		1 948	1 949	2 061
Outils des programmes aéronautiques		5 942	5 174	3 975
Goodwill		2 029	1 855	1 978
Impôts sur le résultat différés		636	705	761
Placements dans des coentreprises et des entreprises associées		469	332	356
Autres actifs financiers	11	929	915	870
Autres actifs	12	588	600	797
Actifs non courants		12 541	11 530	10 798
		23 709 \$	22 826 \$	22 903 \$
Passifs				
Fournisseurs et autres créditeurs		4 022 \$	3 239 \$	4 040 \$
Provisions	13	1 040	822	1 108
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme		1 679	1 539	1 408
Avances sur programmes aéronautiques		1 480	1 550	2 002
Autres passifs financiers	14	596	608	991
Autres passifs	15	2 248	2 175	2 274
Passifs courants		11 065	9 933	11 823
Provisions	13	1 272	1 444	918
Avances sur programmes aéronautiques		1 438	1 535	1 534
Dette à long terme		8 813	8 738	8 908
Avantages de retraite		2 652	2 647	2 159
Autres passifs financiers	14	1 181	999	619
Autres passifs	15	911	1 019	996
Passifs non courants		16 267	16 382	15 134
		27 332	26 315	26 957
Capitaux propres (déficit)				
Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.		(5 599)	(5 243)	(4 067)
Attribuables aux participations ne donnant pas le contrôle		1 976	1 754	13
		(3 623)	(3 489)	(4 054)
		23 709 \$	22 826 \$	22 903 \$
Engagements et éventualités	20			

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		
Au 30 juin 2017	347 \$	2 152 \$	73 \$	(5 356) \$	(2 863) \$	146 \$	7 \$	25 \$	(270) \$	(5 739) \$	1 914 \$	(3 825) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(91)	—	—	—	—	—	(91)	(26)	(117)
AERG	—	—	—	—	257	—	(5)	106	(100)	258	59	317
	—	—	—	(91)	257	—	(5)	106	(100)	167	33	200
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(5)	(5)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	14	—	—	—	14	—	14
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(34)	—	—	—	—	—	(34)	34	—
Au 30 septembre 2017	347 \$	2 152 \$	73 \$	(5 488) \$	(2 606) \$	160 \$	2 \$	131 \$	(370) \$	(5 599) \$	1 976 \$	(3 623) \$
Au 30 juin 2016	347 \$	2 195 \$	40 \$	(4 679) \$	(3 178) \$	116 \$	12 \$	(140) \$	(159) \$	(5 446) \$	1 528 \$	(3 918) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(79)	—	—	—	—	—	(79)	(15)	(94)
AERG	—	—	—	—	(314)	—	—	35	(40)	(319)	12	(307)
	—	—	—	(79)	(314)	—	—	35	(40)	(398)	(3)	(401)
Émission de bons de souscription ⁽¹⁾	—	—	33	—	—	—	—	—	—	33	—	33
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	125	—	—	—	—	—	125	340	465
Dividendes	—	—	—	(7)	—	—	—	—	—	(7)	—	(7)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(2)	(2)
Actions achetées – Régimes d'UAR	—	(43)	—	—	—	—	—	—	—	(43)	—	(43)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8	—	8
Au 30 septembre 2016	347 \$	2 152 \$	73 \$	(4 640) \$	(3 492) \$	124 \$	12 \$	(105) \$	(199) \$	(5 728) \$	1 863 \$	(3 865) \$

⁽¹⁾ Relatif à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec le 1^{er} septembre 2016.

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

BOMBARDIER INC.
ÉTATS DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(Non audités)

Pour les périodes de neuf mois closes les
(en millions de dollars américains)

	Attribuables aux détenteurs d'instruments de capitaux propres de Bombardier Inc.											
	Capital social			Résultats non distribués (déficit)			Cumul des AERG				Participations ne donnant pas le contrôle	Total des capitaux propres (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 2016	347 \$	2 152 \$	73 \$	(4 905) \$	(2 772) \$	128 \$	6 \$	(123) \$	(149) \$	(5 243) \$	1 754 \$	(3 489) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(408)	—	—	—	—	—	(408)	(36)	(444)
AERG	—	—	—	(408)	166	—	(4)	254	(221)	195	155	350
	—	—	—	(408)	166	—	(4)	254	(221)	(213)	119	(94)
Dividendes	—	—	—	(19)	—	—	—	—	—	(19)	—	(19)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(53)	(53)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	32	—	—	—	32	—	32
Changement à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	(156)	—	—	—	—	—	(156)	156	—
Au 30 septembre 2017	347 \$	2 152 \$	73 \$	(5 488) \$	(2 606) \$	160 \$	2 \$	131 \$	(370) \$	(5 599) \$	1 976 \$	(3 623) \$
Au 1 ^{er} janvier 2016	347 \$	2 195 \$	— \$	(4 219) \$	(2 080) \$	106 \$	7 \$	(375) \$	(48) \$	(4 067) \$	13 \$	(4 054) \$
Total du résultat global												
Résultat net	—	—	—	(771)	—	—	—	—	—	(771)	49	(722)
AERG	—	—	—	—	(1 412)	—	5	270	(151)	(1 288)	2	(1 286)
	—	—	—	(771)	(1 412)	—	5	270	(151)	(2 059)	51	(2 008)
Émission de bons de souscription ⁽¹⁾	—	—	73	—	—	—	—	—	—	73	—	73
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle ⁽¹⁾	—	—	—	368	—	—	—	—	—	368	1 843	2 211
Dividendes	—	—	—	(18)	—	—	—	—	—	(18)	—	(18)
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(44)	(44)
Actions achetées – Régimes d'UAR	—	(43)	—	—	—	—	—	—	—	(43)	—	(43)
Charge à base d'actions	—	—	—	—	—	18	—	—	—	18	—	18
Au 30 septembre 2016	347 \$	2 152 \$	73 \$	(4 640) \$	(3 492) \$	124 \$	12 \$	(105) \$	(199) \$	(5 728) \$	1 863 \$	(3 865) \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse le 11 février 2016 dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec le 30 juin 2016 et le 1^{er} septembre 2016.

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		Neuf mois clos les	
		2017	2016	2017	2016
Activités opérationnelles					
Résultat net		(117) \$	(94) \$	(444) \$	(722) \$
Éléments sans effet de trésorerie					
Amortissement		69	85	225	272
Charge de dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles	5, 6	2	—	45	—
Impôts sur le résultat différés		35	(34)	40	(90)
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	5	—	(4)	(30)	(15)
Quote-part des résultats de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		(52)	(29)	(139)	(61)
Charge à base d'actions	16	14	8	32	18
Dividendes reçus de participations dans des coentreprises et des entreprises associées		27	30	30	110
Variation nette des soldes hors caisse	17	(186)	(34)	(465)	(198)
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		(208)	(72)	(706)	(686)
Activités d'investissement					
Additions aux immobilisations corporelles et incorporelles		(287)	(264)	(1 011)	(913)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		—	16	59	39
Autres		(7)	20	15	21
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		(294)	(228)	(937)	(853)
Activités de financement					
Produit net de l'émission de dette à long terme		—	—	—	1
Remboursement de dette à long terme		(7)	(9)	(24)	(56)
Variation nette des emprunts à court terme	14	113	(27)	167	84
Dividendes versés ⁽¹⁾		(7)	(5)	(15)	(13)
Achat d'actions classe B détenues en fiducie dans le cadre des régimes d'UAR et d'UAI		—	(43)	—	(43)
Émission de la participation ne donnant pas le contrôle, nette des coûts de transaction ⁽²⁾		—	487	—	2 419
Dividendes versés à la participation ne donnant pas le contrôle		(5)	(2)	(53)	(44)
Autres		—	(15)	(28)	(38)
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		94	386	47	2 310
Incidence des fluctuations de taux de change sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie		26	(30)	47	(99)
Augmentation (diminution) nette de la trésorerie et des équivalents de trésorerie		(382)	56	(1 549)	672
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période		2 217	3 336	3 384	2 720
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période		1 835 \$	3 392 \$	1 835 \$	3 392 \$
Information supplémentaire⁽³⁾⁽⁴⁾					
Trésorerie versée pour					
Intérêts		136 \$	177 \$	433 \$	451 \$
Impôts sur le résultat		39 \$	25 \$	71 \$	82 \$
Trésorerie reçue pour					
Intérêts		45 \$	6 \$	56 \$	16 \$
Impôts sur le résultat		3 \$	1 \$	16 \$	5 \$

⁽¹⁾ Relatif aux actions privilégiées.

⁽²⁾ Relatif aux actions convertibles émises à la Caisse le 11 février 2016 dans le cadre de la vente d'une participation minoritaire dans Transport et à la participation minoritaire dans la Société en commandite Avions C Series émise au gouvernement du Québec le 30 juin 2016 et le 1^{er} septembre 2016.

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

⁽⁴⁾ Les intérêts payés comprennent les intérêts sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des couvertures, le cas échéant, excluant les coûts initiaux payés relatifs à la négociation de facilités d'emprunt ou de crédit. Les intérêts reçus comprennent les intérêts reçus relatifs à la trésorerie et aux équivalents de trésorerie, aux placements dans des titres, aux prêts et aux créances liées aux contrats de location, nets de l'incidence des couvertures, et la tranche d'intérêts liée au règlement d'un swap de taux d'intérêt, le cas échéant.

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS INTERMÉDIAIRES

Pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017

(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 2016.

La publication des présents états financiers consolidés intermédiaires pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 a été autorisée par le conseil d'administration le 1^{er} novembre 2017.

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

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

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

	Taux de change aux		
	30 septembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Euro	1,1778	1,0541	1,0887
Dollar canadien	0,8021	0,7430	0,7202
Livre sterling	1,3440	1,2312	1,4833

	Taux de change moyens pour les trimestres clos les		Taux de change moyens pour les neuf mois clos les	
	30 septembre 2017	30 septembre 2016	30 septembre 2017	30 septembre 2016
Euro	1,1729	1,1163	1,1118	1,1159
Dollar canadien	0,7962	0,7675	0,7647	0,7566
Livre sterling	1,3068	1,3142	1,2744	1,3943

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^{er} janvier 2018. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés. La Société ne croit pas que la comptabilité de couverture entraînera des écarts importants pour les secteurs aéronautiques. Dans le cas des contrats à long terme conclus par le secteur Transport, la Société continue d'analyser l'application de la comptabilité de couverture en vertu de la nouvelle norme. L'analyse préliminaire de la Société n'a pas permis de déceler des écarts importants de comptabilisation ou d'évaluation dans le cadre du classement et de l'évaluation.

Comptabilisation des revenus

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

La norme s'appliquera à la Société à compter du 1^{er} janvier 2018, et, par conséquent, l'IFRS 15 sera adoptée au premier trimestre de 2018. La Société retraitera alors ses résultats de 2017, avec un ajustement aux capitaux propres d'ouverture du 1^{er} janvier 2017.

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

En vertu de l'IAS 11, les revenus estimatifs à l'achèvement comprennent les options prévues des clients visant des trains supplémentaires s'il est probable que le client exercera les options et que le montant peut être évalué de manière fiable. En vertu de l'IFRS 15, les options des clients ne sont incluses dans le prix de transaction du contrat que lorsqu'elles deviennent juridiquement exécutoires du fait que le client exerce son droit d'achat de trains supplémentaires. Ce changement se traduira par le report de revenus et de marge jusqu'à ce que le client exerce son option. Ce changement devrait donner lieu à une réduction des capitaux propres à la transition d'environ 635 millions \$ (631 millions \$ après impôts).

En vertu de l'IAS 11, les contreparties variables, comme les clauses d'indexation des prix, sont comptabilisées dans les revenus estimés à l'achèvement lorsque le montant est considéré comme probable et qu'il peut être évalué de manière fiable. L'IFRS 15 introduit une notion de limitation à l'égard de la comptabilisation de la contrepartie variable, selon laquelle les montants peuvent être inclus dans le prix de transaction dans la seule mesure où il est hautement probable que le dénouement ultérieur de l'incertitude relative à la contrepartie variable ne donnera pas lieu à un ajustement à la baisse important du montant cumulé des revenus comptabilisés. Par suite de l'introduction de cette limitation, le prix de transaction tiendra compte de l'incidence de l'indexation de prix à l'égard de certains indices à une date ultérieure. Il en résultera un report de revenus et de marge, qui devrait entraîner une réduction des capitaux propres à la transition d'environ 85 millions \$ (84 millions \$ après impôts).

Pour les secteurs aéronautiques, les revenus tirés de la vente d'avions continueront d'être comptabilisés lorsque l'avion aura été livré.

L'IFRS 15 indique que l'IAS 37, *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels*, devrait s'appliquer aux contrats déficitaires, mais ne contient aucune autre exigence quant à leur évaluation. Lorsque la nouvelle norme sur les revenus sera adoptée, toutes les provisions pour pertes relatives aux contrats conclus avec des clients devront être établies selon cette même politique qui s'applique à la définition des coûts inévitables pour satisfaire aux conditions du contrat. Conformément à l'une des deux approches considérées comme raisonnables par l'IFRS Interpretations Committee dans sa décision provisoire du 13 juin 2017, la Société définira les coûts inévitables comme les coûts qu'elle ne peut éviter du fait de la conclusion du contrat (ces coûts comprendraient par exemple la répartition des coûts indirects si ceux-ci étaient engagés dans le cadre d'activités nécessaires à l'exécution du contrat). Cette approche, actuellement utilisée pour les contrats à long terme, représentera un changement de méthode comptable pour les autres contrats des secteurs aéronautiques et fera augmenter le montant des provisions à l'égard des contrats déficitaires, réduisant ainsi les charges ultérieures relatives à la valeur de réalisation nette des stocks. Ce changement de méthode devrait se traduire par une réduction des capitaux propres à la transition d'environ 150 millions \$ (155 millions \$ après impôts).

La Société devra comptabiliser une composante de financement importante à l'égard des commandes dont le calendrier des rentrées de trésorerie et celui de la comptabilisation des revenus diffèrent considérablement. La plupart des contrats de la Société ne comportent pas de composante de financement importante. Toutefois, une composante de financement devra être comptabilisée séparément à l'égard de plusieurs commandes dans le secteur Avions d'affaires lorsque des avances ont été reçues bien avant la livraison prévue. Par conséquent, la charge d'intérêt sera comptabilisée sur la durée des avances et le prix de transaction sera augmenté d'un montant correspondant. Ce changement devrait entraîner une diminution des capitaux propres à la transition d'environ 25 millions \$.

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

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

Selon notre analyse préliminaire, les changements de méthodes comptables devraient donner lieu à une réduction globale des capitaux propres d'environ 900 millions \$ après impôts au 1^{er} janvier 2017.

Pour le premier trimestre de 2017, les changements de méthodes comptables devraient donner lieu à une augmentation des revenus et du RAI consolidés de respectivement environ 30 millions \$ et 45 millions \$. Les répercussions de ces changements découlent principalement d'une augmentation attendue des revenus et du RAI de Transport d'environ 30 millions \$ en raison de l'exercice des options par les clients et du moment de la comptabilisation de l'indexation des prix des contrats à long terme.

La Société continue d'évaluer l'incidence de la nouvelle norme sur ses états financiers consolidés et fera le point sur son évaluation au fur et à mesure de ses progrès.

Contrats de location

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

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

Impôts sur le résultat

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

L'IFRIC 23 s'appliquera à compter de l'exercice de la société ouvert le 1^{er} janvier 2019, et l'application anticipée est permise. La Société évalue actuellement l'incidence de l'adoption de cette norme sur ses états financiers consolidés.

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*, la gamme de biréacteurs régionaux *CRJ Series* ainsi que les biréacteurs de grande ligne *C Series* entièrement nouveaux. Avions commerciaux offre des services après-vente pour ces avions ainsi que pour la catégorie d'appareils de 20 à 59 sièges.

Aérostructures et Services d'ingénierie

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

Transport

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

Siège social et élimination

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

L'information sectorielle est préparée en utilisant les mêmes politiques comptables que celles décrites dans les états financiers consolidés annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2016.

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

Trimestre clos le 30 septembre 2017						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	2 133 \$	1 069 \$	525 \$	107 \$	1 \$	3 835 \$
Revenus intersectoriels	1	26	—	236	(263)	—
Total des revenus	2 134	1 095	525	343	(262)	3 835
RAI avant éléments spéciaux						
	181	96	(94)	32	(50)	165
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	52	3	1	(6)	—	50
RAI	129 \$	93 \$	(95) \$	38 \$	(50) \$	115
Charges de financement						175
Revenus de financement						(14)
RAI						(46)
Impôts sur le résultat						71
Résultat net						(117) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	25 \$	12 \$	10 \$	1 \$	5 \$	53 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	18 \$	242 \$	16 \$	4 \$	7 \$	287 \$
Amortissement	22 \$	21 \$	15 \$	11 \$	— \$	69 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles	1 \$	— \$	— \$	— \$	1 \$	2 \$
Trimestre clos le 30 septembre 2016						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	1 780 \$	1 314 \$	538 \$	102 \$	2 \$	3 736 \$
Revenus intersectoriels	2	—	—	235	(237)	—
Total des revenus	1 782	1 314	538	337	(235)	3 736
RAI avant éléments spéciaux						
	140	84	(107)	29	(59)	87
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	15	—	—	9	—	24
RAI	125 \$	84 \$	(107) \$	20 \$	(59) \$	63
Charges de financement						195
Revenus de financement						(14)
RAI						(118)
Impôts sur le résultat						(24)
Résultat net						(94) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	21 \$	26 \$	4 \$	1 \$	6 \$	58 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	28 \$	165 \$	47 \$	7 \$	1 \$	248 \$
Amortissement	24 \$	36 \$	11 \$	13 \$	1 \$	85 \$

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

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

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

Période de neuf mois close le 30 septembre 2017						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	6 028 \$	3 462 \$	1 705 \$	304 \$	4 \$	11 503 \$
Revenus intersectoriels	4	26	—	853	(883)	—
Total des revenus	6 032	3 488	1 705	1 157	(879)	11 503
RAII avant éléments spéciaux						
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	495	296	(235)	94	(193)	457
RAII	211 \$	262 \$	(238) \$	100 \$	(238) \$	97
Charges de financement						507
Revenus de financement						(35)
RAI						(375)
Impôts sur le résultat						69
Résultat net						(444) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	74 \$	39 \$	29 \$	2 \$	15 \$	159 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	42 \$	823 \$	77 \$	15 \$	(5) \$	952 \$
Amortissement	73 \$	66 \$	49 \$	36 \$	1 \$	225 \$
Charges de dépréciation des immobilisations incorporelles	— \$	— \$	5 \$	— \$	— \$	5 \$
Charges de dépréciation des immobilisations corporelles ⁽¹⁾	33 \$	— \$	— \$	— \$	7 \$	40 \$

Période de neuf mois close le 30 septembre 2016						
	Transport	Avions d'affaires	Avions commerciaux	Aérostructures et Services d'ingénierie	Siège social et élimination	Total
Résultats opérationnels						
Revenus externes	5 621 \$	4 089 \$	1 918 \$	326 \$	5 \$	11 959 \$
Revenus intersectoriels	5	1	—	904	(910)	—
Total des revenus	5 626	4 090	1 918	1 230	(905)	11 959
RAII avant éléments spéciaux						
Éléments spéciaux ⁽¹⁾	379	269	(276)	94	(143)	323
RAII	235 \$	378 \$	(759) \$	104 \$	(90) \$	(132)
Charges de financement						547
Revenus de financement						(30)
RAI						(649)
Impôts sur le résultat						73
Résultat net						(722) \$
Autres informations						
R et D ⁽²⁾	71 \$	86 \$	16 \$	5 \$	14 \$	192 \$
Additions nettes aux immobilisations corporelles et incorporelles ⁽³⁾	80 \$	480 \$	297 \$	15 \$	2 \$	874 \$
Amortissement	73 \$	109 \$	50 \$	39 \$	1 \$	272 \$

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

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

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

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

	30 septembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Actifs			
Total des actifs	23 709 \$	22 826 \$	22 903 \$
Actifs non alloués aux secteurs			
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 835	3 384	2 720
Impôts sur le résultat à recevoir ⁽¹⁾	33	41	56
Impôts sur le résultat différés	636	705	761
Actifs sectoriels	21 205	18 696	19 366
Passifs			
Total des passifs	27 332	26 315	26 957
Passifs non alloués aux secteurs			
Intérêts à payer ⁽²⁾	143	141	154
Impôts sur le résultat à payer ⁽³⁾	206	222	224
Dettes à long terme ⁽⁴⁾	8 831	8 769	8 979
Passifs sectoriels	18 152 \$	17 183 \$	17 600 \$
Actifs nets sectoriels			
Transport	298 \$	(33) \$	354 \$
Avions d'affaires	2 335 \$	1 448 \$	395 \$
Avions commerciaux	774 \$	434 \$	467 \$
Aérostructures et Services d'ingénierie	255 \$	142 \$	434 \$
Siège social et élimination	(609) \$	(478) \$	116 \$

⁽¹⁾ Inclus dans les autres actifs.

⁽²⁾ Inclus dans les fournisseurs et autres crédateurs.

⁽³⁾ Inclus dans les autres passifs.

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

4. RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Coûts de R et D	270 \$	225 \$	932 \$	1 177 \$
Moins : dépenses de développement capitalisées dans l'outillage des programmes aéronautiques	(234)	(195)	(829)	(1 083)
	36	30	103	94
Plus : amortissement de l'outillage des programmes aéronautiques	17	28	56	98
	53 \$	58 \$	159 \$	192 \$

5. AUTRES REVENUS

Les autres revenus ont été comme suit :

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Gains sur cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	— \$	(4) \$	(30) \$	(15) \$
Dépréciation des immobilisations corporelles et incorporelles ⁽¹⁾	2	—	7	—
Modifications des estimations et de la juste valeur ⁽²⁾	2	(8)	(2)	(3)
Indemnités de départ et autres coûts de cessation d'emploi pour départ involontaire (y compris les modifications des estimations) ⁽¹⁾	(3)	(1)	—	(3)
Autres	(1)	—	(4)	—
	— \$	(13) \$	(29) \$	(21) \$

⁽¹⁾ Excluent celles présentées dans les éléments spéciaux.

⁽²⁾ Comprennent la perte nette (le gain net) sur certains instruments financiers évalués à la juste valeur et les modifications d'estimations liées à certaines provisions ou à certains instruments financiers, excluant les pertes (gains) découlant de la variation des taux d'intérêt.

6. ÉLÉMENTS SPÉCIAUX

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

Les éléments spéciaux ont été comme suit :

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre	2016	30 septembre	2016
	2017	2016	2017	2016
Charges de restructuration ⁽¹⁾	7 \$	24 \$	248 \$	180 \$
Charge de dépréciation de <i>Primove</i> et autres coûts ⁽²⁾	—	—	45	—
Charge de dépréciation d'activités non stratégiques ⁽³⁾	43	—	43	—
Renégociation d'une entente commerciale ⁽⁴⁾	—	—	35	—
Litige fiscal ⁽⁵⁾	11	—	11	40
Reprise des provisions pour annulation du programme d'avion <i>Learjet 85</i> ⁽⁶⁾	—	—	(11)	(54)
Provision pour contrats déficitaires – Programme d'avions <i>C Series</i> ⁽⁷⁾	—	—	—	492
Obligation au titre des avantages de retraite ⁽⁸⁾	—	—	—	(139)
Gains de change liés à la vente d'une participation minoritaire dans Transport ⁽⁹⁾	—	—	—	(38)
Coûts de transaction ⁽¹⁰⁾	—	—	—	8
Incidences fiscales des éléments spéciaux	—	(6)	(9)	(19)
	61 \$	18 \$	362 \$	470 \$
Présentés dans				
Éléments spéciaux dans le RAIL	50 \$	24 \$	360 \$	455 \$
Charges de financement – Charge d'intérêt liée à un litige fiscal ⁽⁵⁾	11	—	11	26
Charges de financement – Coûts de transaction ⁽¹⁰⁾	—	—	—	8
Impôts sur le résultat – Incidence des éléments spéciaux	—	(6)	(9)	(19)
	61 \$	18 \$	362 \$	470 \$

⁽¹⁾ Représente des indemnités de départ de 7 millions \$ pour le trimestre clos le 30 septembre 2017 et de 218 millions \$, en partie compensées par des gains de compression de 2 millions \$, et des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 32 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017, ces éléments étant tous liés aux mesures de restructuration annoncées antérieurement. Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016, représente des charges de restructuration de respectivement 26 millions \$ et 199 millions \$ et des gains de compression de respectivement 2 millions \$ et 19 millions \$ ayant trait aux mesures de restructuration annoncées antérieurement.

⁽²⁾ À la suite d'une réévaluation de la valeur de la technologie de mobilité électrique *Primove* et du statut des obligations contractuelles existantes, la Société a comptabilisé une dépréciation des stocks de 22 millions \$, des charges de dépréciation des immobilisations corporelles de 6 millions \$ et une provision pour contrat de 17 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017. *Primove* offre des solutions de mobilité électrique pour plusieurs types de véhicules électriques sur rail et sur route.

⁽³⁾ Une charge de dépréciation liée à des activités non stratégiques de 43 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre clos le 30 septembre 2017 relativement à la vente prévue de deux entités juridiques, dans le cadre du plan de transformation.

⁽⁴⁾ Une provision a été constituée pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017 pour tenir compte du résultat attendu de la renégociation d'une entente commerciale avec un tiers.

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

⁽⁶⁾ Compte tenu des activités en cours liées à l'annulation du programme d'avion *Learjet 85*, la Société a réduit les provisions correspondantes de 11 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017 (54 millions \$ pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2016). La diminution des provisions est traitée comme un élément spécial étant donné que les provisions initiales ont aussi été comptabilisées comme des charges spéciales en 2014 et en 2015.

⁽⁷⁾ Représente une provision pour contrats déficitaires liée à la conclusion des commandes fermes d'avions *C Series*.

⁽⁸⁾ 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.

⁽⁹⁾ Représente des gains de change liés à la réorganisation de Transport sous une seule société de portefeuille nécessaire pour faciliter le placement d'une participation minoritaire dans Transport.

⁽¹⁰⁾ Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco.

7. CHARGES DE FINANCEMENT ET REVENUS DE FINANCEMENT

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

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	2017	2016	2017	2016
Charges de financement				
Désactualisation des obligations au titre des avantages de retraite nettes	21 \$	16 \$	59 \$	50 \$
Désactualisation d'autres passifs financiers	16	16	44	43
Perte nette sur certains instruments financiers ⁽¹⁾	8	53	36	66
Désactualisation des provisions	4	2	14	7
Amortissement des coûts liés aux facilités de lettres de crédit	4	4	12	20
Litige fiscal ⁽²⁾	11	—	11	26
Variation des taux d'actualisation des provisions	—	—	2	9
Coûts de transaction ⁽³⁾	—	—	—	8
Autres	26	12	58	43
	90	103	236	272
Charges d'intérêt sur la dette à long terme, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	85	92	271	275
	175 \$	195 \$	507 \$	547 \$
Revenus de financement				
Variations des taux d'actualisation des provisions	(1) \$	(3) \$	— \$	— \$
Autres	(3)	(3)	(8)	(7)
	(4)	(6)	(8)	(7)
Revenu tiré des placements dans des titres	(6)	(3)	(13)	(8)
Intérêts sur la trésorerie et les équivalents de trésorerie	(3)	(4)	(9)	(9)
Intérêts sur prêts et créances liées à des contrats de location, compte tenu de l'incidence des instruments de couverture	(1)	(1)	(5)	(6)
	(10)	(8)	(27)	(23)
	(14) \$	(14) \$	(35) \$	(30) \$

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

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ Représente les coûts de transaction rattachés à l'option de conversion incorporée dans l'investissement de la Caisse dans BT Holdco. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

Les coûts d'emprunt capitalisés dans les immobilisations corporelles et incorporelles ont totalisé 49 millions \$ et 131 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017, selon un taux moyen de capitalisation de respectivement 6,27 % et 6,15 % (respectivement 30 millions \$ et 89 millions \$, selon un taux moyen de 5,57 % et 5,42 % pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016). 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. RÉSULTAT PAR ACTION

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
(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.	(91) \$	(79) \$	(408) \$	(771) \$
Dividendes sur actions privilégiées, incluant les impôts	(7)	(7)	(19)	(18)
Résultat net attribuable aux porteurs d'actions ordinaires de Bombardier Inc.	(98) \$	(86) \$	(427) \$	(789) \$
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation	2 195 330	2 210 085	2 195 501	2 217 102
Effet net des options d'achat d'actions, des UAR, des UAD, des UAI, des bons de souscription et de l'option de conversion	—	—	—	—
Nombre moyen pondéré dilué d'actions ordinaires	2 195 330	2 210 085	2 195 501	2 217 102
RPA (en dollars)				
De base et dilué	(0,05) \$	(0,04) \$	(0,19) \$	(0,36) \$

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 379 359 763 et 365 276 210 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 (respectivement 300 855 145 et 228 088 432 pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016), étant donné que la valeur marchande moyenne des actions sous-jacentes était inférieure au prix d'exercice, ou que les seuils de prix de marché cibles prédéterminés des actions classe B (droits de vote limités) de la Société ou les cibles de performance financière prédéterminées n'avaient pas été atteints, ou que l'exercice des titres aurait un effet antidilutif. Le calcul du RPA dilué ne tient pas compte de l'incidence de l'option de conversion de la Caisse, car le droit à un rendement minimum était supérieur à la quote-part de la Caisse du résultat net de BT Holdco après conversion en supposant que Transport n'atteigne pas ses cibles de performance. L'obligation de la Société de financer la SCACS au moyen de l'émission d'unités supplémentaires n'a pas d'effet dilutif étant donné que le prix de souscription se rapproche de la juste valeur des capitaux propres devant être acquis.

9. INSTRUMENTS FINANCIERS

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

	Juste valeur par le biais du résultat net					Valeur comptable totale	Juste valeur
	DFT	Désignés	DAV	Coût amorti ⁽¹⁾	DDRC		
30 septembre 2017							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 835 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	1 835 \$	1 835 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 291	—	1 291	1 291
Autres actifs financiers	158	215	340	328	308	1 349	1 386
	1 993 \$	215 \$	340 \$	1 619 \$	308 \$	4 475 \$	4 512 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	4 016 \$	— \$	4 022 \$	4 022 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 831	—	8 831	8 829
Autres passifs financiers	279	125	s. o.	1 104	251	1 759	1 747
	279 \$	131 \$	s. o.	13 951 \$	251 \$	14 612 \$	14 598 \$
31 décembre 2016							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 384 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	3 384 \$	3 384 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 291	—	1 291	1 291
Autres actifs financiers	144	227	374	310	196	1 251	1 272
	3 528 \$	227 \$	374 \$	1 601 \$	196 \$	5 926 \$	5 947 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	6 \$	s. o.	3 233 \$	— \$	3 239 \$	3 239 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 769	—	8 769	8 624
Autres passifs financiers	259	141	s. o.	808	368	1 576	1 616
	259 \$	147 \$	s. o.	12 810 \$	368 \$	13 584 \$	13 479 \$
1^{er} janvier 2016							
Actifs financiers							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 720 \$	— \$	— \$	— \$	— \$	2 720 \$	2 720 \$
Créances clients et autres débiteurs	—	—	—	1 473	—	1 473	1 473
Autres actifs financiers	13	230	348	380	349	1 320	1 326
	2 733 \$	230 \$	348 \$	1 853 \$	349 \$	5 513 \$	5 519 \$
Passifs financiers							
Fournisseurs et autres créditeurs	— \$	1 \$	s. o.	4 039 \$	— \$	4 040 \$	4 040 \$
Dette à long terme ⁽²⁾	—	—	s. o.	8 979	—	8 979	6 767
Autres passifs financiers	41	135	s. o.	702	661	1 539	1 426
	41 \$	136 \$	s. o.	13 720 \$	661 \$	14 558 \$	12 233 \$

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

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

s. o. : sans objet

10. STOCKS

Les stocks étaient comme suit aux :

	30 septembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Programmes aéronautiques	3 539 \$	3 187 \$	4 215 \$
Contrats à long terme			
Contrats de production			
Coûts engagés et marges comptabilisées	8 654	6 995	7 064
Moins : avances et facturations progressives	(6 158)	(5 457)	(5 490)
	2 496	1 538	1 574
Contrats de services			
Coûts engagés et marges comptabilisées	439	221	223
Moins : avances et facturations progressives	(61)	(6)	(17)
	378	215	206
Produits finis ⁽¹⁾	745	904	983
	7 158 \$	5 844 \$	6 978 \$

⁽¹⁾ Les produits finis comprennent 4 avions neufs non rattachés à une commande ferme d'avions et 6 avions d'occasion, totalisant 78 millions \$ au 30 septembre 2017 (1 avion neuf et 12 avions d'occasion, totalisant 67 millions \$ au 31 décembre 2016 et 4 avions neufs et 54 avions d'occasion, totalisant 279 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

Au 30 septembre 2017, les produits finis comprenaient un montant de néant d'avions d'occasion légalement vendus à des tiers et loués en vertu de facilités de cession-bail (19 millions \$ au 31 décembre 2016 et 81 millions \$ au 1^{er} janvier 2016). 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 3040 millions \$ et 9482 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 (respectivement 3156 millions \$ et 9952 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016). Ces montants comprennent une moins-value de respectivement 46 millions \$ et 245 millions \$ et une reprise de moins-value de respectivement néant et 14 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 (une moins-value de respectivement 74 millions \$ et 184 millions \$ et une reprise de moins-value de néant pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016).

Pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017, des stocks de néant et de 22 millions \$ ont été comptabilisés à titre d'éléments spéciaux à la suite de la dépréciation des actifs de *Primove*. Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails.

Dans le cas de certains contrats à long terme, Transport intervient dans des arrangements aux termes desquels il reçoit des paiements consentis par des tiers en échange des droits aux paiements du client. Il n'y a aucun recours contre Transport si le client manque à ses obligations de paiement attribuées au tiers en question. Les montants reçus aux termes de ces arrangements sont comptabilisés à titre d'avances et de facturations progressives en réduction des stocks liés aux contrats à long terme (contrats de production) et s'élevaient à 483 millions € (568 millions \$) au 30 septembre 2017 (471 millions € (496 millions \$) au 31 décembre 2016 et 334 millions € (364 millions \$) au 1^{er} janvier 2016). 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.

11. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

Les autres actifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Instruments financiers dérivés	466 \$	340 \$	362 \$
Placements dans des titres ⁽¹⁾⁽²⁾	340	380	359
Créances sur contrats à long terme	251	231	298
Placements dans des structures de financement ⁽¹⁾	216	211	197
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions ⁽¹⁾	50	64	81
Encaisse affectée	12	10	11
Autres	14	15	12
	1 349 \$	1 251 \$	1 320 \$
Dont la tranche courante	420 \$	336 \$	450 \$
Dont la tranche non courante	929	915	870
	1 349 \$	1 251 \$	1 320 \$

⁽¹⁾ Comptabilisés à la juste valeur, sauf les 2 millions \$ de prêts et créances liées à des contrats de location – avions, le montant de néant de placements dans des titres et 49 millions \$ de placements dans des structures de financement comptabilisés au coût amorti au 30 septembre 2017 (respectivement 2 millions \$, 6 millions \$ et 46 millions \$ au 31 décembre 2016 et respectivement 2 millions \$, 11 millions \$ et 46 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

⁽²⁾ Comprennent 51 millions \$ de titres visant à garantir les apports éventuels en capital à effectuer à l'égard de garanties émises relativement à la vente d'avions au 30 septembre 2017 (78 millions \$ au 31 décembre 2016 et 80 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

12. AUTRES ACTIFS

Les autres actifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Concessions de vente payées d'avance et frais différés des contrats	268 \$	300 \$	341 \$
Taxe de vente et autres taxes	229	238	244
Avantages de retraite	182	124	251
Charges payées d'avance	165	145	174
Immobilisations incorporelles autres que l'outillage des programmes aéronautiques et le goodwill	95	112	114
Charges de financement différées	45	51	72
Impôts sur le résultat à recevoir	33	41	56
Autres	35	30	29
	1 052 \$	1 041 \$	1 281 \$
Dont la tranche courante	464 \$	441 \$	484 \$
Dont la tranche non courante	588	600	797
	1 052 \$	1 041 \$	1 281 \$

13. PROVISIONS

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

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 31 décembre 2016	670 \$	562 \$	111 \$	923 \$	2 266 \$
Additions	103	2	212 ⁽²⁾	100 ⁽³⁾	417
Utilisation	(77)	(17)	(67)	(151) ⁽⁴⁾	(312)
Reprises	(36)	(3)	(2)	(30)	(71)
Charge de désactualisation	1	4	—	5	10
Incidence des variations des taux d'actualisation	—	(2)	—	5	3
Incidence des fluctuations de taux de change	30	—	17	6	53
Solde au 30 juin 2017	691 \$	546 \$	271 \$	858 \$	2 366 \$
Additions	63	8	13 ⁽²⁾	34 ⁽⁵⁾	118
Utilisation	(49)	—	(11)	(75)	(135)
Reprises	(47)	(3)	(9) ⁽²⁾	—	(59)
Charge de désactualisation	—	2	—	2	4
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(3)	—	3	(1)
Incidence des fluctuations de taux de change	14	—	4	1	19
Solde au 30 septembre 2017	671 \$	550 \$	268 \$	823 \$	2 312 \$
Dont la tranche courante	571 \$	90 \$	187 \$	192 \$	1 040 \$
Dont la tranche non courante	100	460	81	631	1 272
	671 \$	550 \$	268 \$	823 \$	2 312 \$

	Garanties de produits	Garanties de crédit et de valeur résiduelle	Restructuration, indemnités de départ et autres prestations de cessation d'emploi	Autres ⁽¹⁾	Total
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	725 \$	670 \$	66 \$	565 \$	2 026 \$
Additions	109	2	175 ⁽²⁾	555 ⁽⁶⁾	841
Utilisation	(106)	(10)	(40)	(90)	(246)
Reprises	(53)	(22)	(6)	(57) ⁽⁴⁾	(138)
Charge de désactualisation	1	4	—	—	5
Incidence des variations des taux d'actualisation	1	11	—	—	12
Incidence des fluctuations de taux de change	3	—	(4)	—	(1)
Solde au 30 juin 2016	680 \$	655 \$	191 \$	973 \$	2 499 \$
Additions	74	3	30 ⁽²⁾	160	267
Utilisation	(68)	(22)	(54)	(149)	(293)
Reprises	(6)	—	(4)	(40)	(50)
Charge de désactualisation	—	1	—	1	2
Incidence des variations des taux d'actualisation	(1)	(2)	—	—	(3)
Incidence des fluctuations de taux de change	3	—	3	(1)	5
Solde au 30 septembre 2016	682 \$	635 \$	166 \$	944 \$	2 427 \$
Dont la tranche courante	541 \$	68 \$	165 \$	303 \$	1 077 \$
Dont la tranche non courante	141	567	1	641	1 350
	682 \$	635 \$	166 \$	944 \$	2 427 \$

⁽¹⁾ Comprennent surtout les provisions pour contrats déficitaires, les réclamations et les litiges.

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

⁽³⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la renégociation d'une entente commerciale et sur l'addition liée à la charge de dépréciation de *Primove* et autres coûts.

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

⁽⁵⁾ Voir la Note 6 – Éléments spéciaux, pour plus de détails sur l'addition liée à la provision pour litige fiscal.

⁽⁶⁾ 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*.

14. AUTRES PASSIFS FINANCIERS

Les autres passifs financiers étaient comme suit aux :

	30 septembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Instruments financiers dérivés	530 \$	627 \$	702 \$
Avances gouvernementales remboursables	528	395	411
Coûts non récurrents des fournisseurs	344	351	20
Emprunts à court terme ⁽¹⁾	177	—	—
Incitatifs à la location	125	141	135
Tranche courante de la dette à long terme	18	31	71
Obligations au titre des transactions de cession-bail	—	25	133
Autres	55	37	138
	1 777 \$	1 607 \$	1 610 \$
Dont la tranche courante	596 \$	608 \$	991 \$
Dont la tranche non courante	1 181	999	619
	1 777 \$	1 607 \$	1 610 \$

⁽¹⁾ A trait aux montants prélevés en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (753 millions \$). Voir également la Note 18 – Facilités de crédit.

15. AUTRES PASSIFS

Les autres passifs étaient comme suit aux :

	30 septembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Frais courus relatifs aux contrats à long terme	654 \$	579 \$	606 \$
Contribution des fournisseurs aux programmes aéronautiques	638	650	606
Avantages du personnel	636	652	647
Revenus différés	487	422	397
Impôts sur le résultat à payer	206	222	224
Autres taxes à payer	75	163	212
Autres	463	506	578
	3 159 \$	3 194 \$	3 270 \$
Dont la tranche courante	2 248 \$	2 175 \$	2 274 \$
Dont la tranche non courante	911	1 019	996
	3 159 \$	3 194 \$	3 270 \$

16. 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 septembre					
	2017			2016		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	40 063 630	2 677 843	21 356 181	15 083 308	4 026 599	23 203 111
Attribuées	36 272 136	439	—	31 198 310	—	—
Exercées	—	—	—	—	(102 178)	—
Annulées	(8 545 499)	(1 372 230)	(227 215)	(6 528 719)	(1 133 703)	(599 579)
Solde à la fin de la période	67 790 267	1 306 052 ⁽¹⁾	21 128 966	39 752 899	2 790 718 ⁽¹⁾	22 603 532

	Neuf mois clos les 30 septembre					
	2017			2016		
	UAR	UAD	UAI	UAR	UAD	UAI
Solde au début de la période	39 324 712	2 677 843	22 058 924	15 627 217	4 883 829	22 332 682
Attribuées	38 454 421	439	—	31 198 310	—	1 659 631
Exercées	—	—	—	(65 790)	(351 061)	—
Annulées	(9 988 866)	(1 372 230)	(929 958)	(7 006 838)	(1 742 050)	(1 388 781)
Solde à la fin de la période	67 790 267	1 306 052 ⁽¹⁾	21 128 966	39 752 899	2 790 718 ⁽¹⁾	22 603 532

⁽¹⁾ Sur lesquels les droits de 1 306 052 UAD étaient acquis au 30 septembre 2017 (1 260 639 au 30 septembre 2016).

La charge de rémunération, à l'égard des UAR, des UAD et des UAI, s'est élevée à 9 millions \$ et à 20 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 (5 millions \$ et 11 millions \$ au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016).

Régimes d'options d'achat d'actions

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

	Trimestres clos les 30 septembre		Neuf mois clos les 30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
	Solde au début de la période	93 815 621	73 572 041	97 039 186
Attribuées	25 793 617	26 532 128	27 721 382	29 195 107
Annulées	(1 316 739)	(796 924)	(3 789 339)	(3 239 068)
Échues	(176 654)	(1 021 000)	(2 855 384)	(2 017 000)
Solde à la fin de la période	118 115 845	98 286 245	118 115 845	98 286 245

Une charge de rémunération de 5 millions \$ et de 12 millions \$ a été comptabilisée au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017 relativement aux régimes d'options d'achat d'actions (3 millions \$ et 7 millions \$ pour le trimestre et la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016).

17. VARIATION NETTE DES SOLDES HORS CAISSE

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

	Trimestres clos les		Neuf mois clos les	
	30 septembre		30 septembre	
	2017	2016	2017	2016
Créances clients et autres débiteurs	67 \$	10 \$	62 \$	235 \$
Stocks	(451)	127	(1 242)	291
Autres actifs et passifs financiers, montant net	176	17	210	(148)
Autres actifs	32	31	62	221
Fournisseurs et autres créditeurs	30	(321)	650	(759)
Provisions	(73)	(78)	(22)	395
Avances et facturations progressives en excédent des stocks de contrats à long terme	81	205	91	121
Avances sur programmes aéronautiques	33	(27)	(167)	(139)
Passif lié aux avantages de retraite	83	(7)	77	(248)
Autres passifs	(164)	9	(186)	(167)
	(186) \$	(34) \$	(465) \$	(198) \$

18. FACILITÉS DE CRÉDIT

En mars 2017, les périodes de disponibilité de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3310 millions € (3899 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2017) et de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, ont été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2020 et juin 2020. En outre, les échéances de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport s'élevant à 658 millions € (774 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2017) et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui est disponible pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, ont aussi été prolongées d'un an, respectivement jusqu'en mai 2020 et juin 2020.

De plus, en mars 2017, la facilité de crédit renouvelable non garantie de 658 millions € (774 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2017) de Transport a été ramenée à 640 millions € (753 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2017). Le solde des emprunts à court terme en vertu de la facilité de crédit renouvelable non garantie de Transport de 640 millions € (753 millions \$) s'élevait à 150 millions € (177 millions \$) au 30 septembre 2017 (néant au 31 décembre 2016 et au 1^{er} janvier 2016).

Depuis mars 2017, le niveau minimum de liquidités requis aux termes de la facilité de lettres de crédit de 400 millions \$ et de la facilité de crédit renouvelable non garantie de 400 millions \$, qui sont disponibles pour la Société, mais à l'exclusion de Transport, se situe entre 750 millions \$ et 850 millions \$, selon le niveau du ratio du RAIIA sur les charges fixes, calculé en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport) à la fin de chaque trimestre. Les autres clauses financières restrictives continuent d'exiger un ratio minimum du RAIIA sur les charges fixes, un seuil maximum de la dette brute et un seuil minimum du RAIIA, tous calculés en fonction de données consolidées ajustées (c.-à-d. pour exclure Transport). 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 un seuil minimum de capitaux propres, un ratio maximum de la dette sur le RAIIA ainsi qu'un niveau minimum de liquidités de 600 millions € (707 millions \$) à la fin de chaque trimestre, tous calculés en fonction des données financières distinctes de Transport.

En mai 2017, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3310 millions € (3899 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2017) a été accru, pour passer à 3530 millions € (4158 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2017).

Le 1er novembre 2017, le montant confirmé de la facilité de lettres de crédit de Transport de 3530 millions € (4158 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2017) a été accru, pour passer à 3560 millions € (4193 millions \$ selon le taux de change en vigueur le 30 septembre 2017).

19. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

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

Méthodes et hypothèses

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

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

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

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

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

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

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

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

Instruments financiers dont la valeur comptable se rapproche de leur juste valeur – La juste valeur des créances clients et autres débiteurs, de certains prêts et créances liées à des contrats de location – avions, de 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 septembre 2017 :

	Total	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Actifs financiers				
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	48 \$	— \$	— \$	48 \$
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	466	—	466	—
Placements dans des titres	336 ⁽²⁾	44	292	—
Placements dans des structures de financement	167	—	—	167
	1 017 \$	44 \$	758 \$	215 \$
Passifs financiers				
Fournisseurs et autres créditeurs	(6) \$	— \$	— \$	(6) \$
Incitatifs à la location	(125)	—	—	(125)
Instruments financiers dérivés ⁽¹⁾	(530)	—	(305)	(225)
	(661) \$	— \$	(305) \$	(356) \$

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

⁽²⁾ Exclut 4 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 périodes de neuf mois considérés :

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 31 décembre 2016	62 \$	165 \$	(6) \$	(141) \$	(170) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	2	1	—	(3)	(48)
Émissions	—	—	(3)	—	—
Règlements	(17)	(2)	—	14	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(13)
Solde au 30 juin 2017	47 \$	164 \$	(9) \$	(130) \$	(231) \$
Pertes nettes et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	2	4	—	—	14
Règlements	(1)	(1)	3	5	—
Incidence des fluctuations de taux de change	—	—	—	—	(8)
Solde au 30 septembre 2017	48 \$	167 \$	(6) \$	(125) \$	(225) \$

	Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	Placements dans des structures de financement	Fournisseurs et autres créditeurs	Incitatifs à la location	Option de conversion
Solde au 1 ^{er} janvier 2016	79 \$	151 \$	(1) \$	(135) \$	— \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	2	24	—	(21)	(3)
Émissions	—	—	(6)	—	(120)
Règlements	(8)	—	7	11	—
Solde au 30 juin 2016	73 \$	175 \$	— \$	(145) \$	(123) \$
Gains nets (pertes nettes) et intérêts inclus dans le résultat net ⁽¹⁾	2	7	—	(5)	(46)
Règlements	(9)	(8)	—	6	—
Solde au 30 septembre 2016	66 \$	174 \$	— \$	(144) \$	(169) \$

⁽¹⁾ Dont des montants de néant et de 1 million \$, qui représentent les gains réalisés au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2017, comptabilisés dans les revenus de financement (des montants de néant et 2 millions \$, qui représentaient les gains réalisés au cours du trimestre et de la période de neuf mois clos le 30 septembre 2016, 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 septembre 2017 :

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	9,84 %	Entre 1,75 % et 8,17 % (6,41 %)	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 septembre 2017 :

Incidence sur le RAI	Variation de la juste valeur comptabilisée dans le RAI pour les :		Modification d'hypothèses		
	Trimestre clos le 30 septembre 2017	Neuf mois clos le 30 septembre 2017	Diminution des courbes de valeur résiduelle d'avions de 5 %	Réduction d'un cran de la cote de crédit assignée en interne à des clients non cotés	Augmentation du risque de revente de 100 points de base
Gain (perte)					
Prêts et créances liées à des contrats de location – avions	— \$	(1) \$	(1) \$	(1) \$	(2) \$
Placements dans des structures de financement	1 \$	(5) \$	(4) \$	(11) \$	(9) \$
Incitatifs à la location	1 \$	— \$	s. o.	1 \$	s. o.

s. o. : sans objet

Option de conversion

Analyse de sensibilité

Une diminution de 5 % du rendement futur prévu du secteur Transport aurait entraîné une baisse de la juste valeur avec un profit correspondant comptabilisé dans le RAI pour la période de neuf mois close le 30 septembre 2017 de 2 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 la période de neuf mois close le 30 septembre 2017 de 2 millions \$.

20. ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉS

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

	30 septembre 2017	31 décembre 2016	1 ^{er} janvier 2016
Ventes d'avions			
Valeur résiduelle	1 305 \$	1 300 \$	1 669 \$
Crédit	1 214	1 233	1 248
Risques mutuellement exclusifs ⁽¹⁾	(542)	(557)	(598)
Total des risques de crédit et de valeur résiduelle	1 977 \$	1 976 \$	2 319 \$
Engagements de reprise	1 469 \$	1 721 \$	1 818 \$
Obligations de rachat conditionnelles	159 \$	207 \$	192 \$
Autres			
Crédit	48 \$	48 \$	48 \$

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

Les provisions pour pertes prévues totalisant 550 millions \$ au 30 septembre 2017 (562 millions \$ au 31 décembre 2016 et 670 millions \$ au 1^{er} janvier 2016) 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 125 millions \$ au 30 septembre 2017 (141 millions \$ au 31 décembre 2016 et 135 millions \$ au 1^{er} janvier 2016).

Dans le cas où la SCACS ne disposerait pas de liquidités suffisantes, la Société s'est engagée à investir des capitaux supplémentaires dans la SCACS, jusqu'à concurrence de 1,0 milliard \$, dont un montant de 684 millions \$ avait été investi au 30 septembre 2017.

Litiges

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

Bien que la Société ne puisse prédire l'issue de toutes les poursuites en cours au 30 septembre 2017, selon l'information actuellement disponible, la direction croit que la résolution de ces poursuites judiciaires n'aura pas d'incidence importante sur sa situation financière.

Transport

Depuis le quatrième trimestre de 2016, l'une des filiales de la Société coopère avec les services de police dans le cadre d'une enquête reposant sur des allégations d'activités douteuses à l'égard d'un contrat conclu en 2013 visant la fourniture d'équipement de signalisation à Azerbaijan Railways ADY. La filiale de la Société a déclenché un examen interne par suite de ces allégations, lequel est mené par des conseillers externes sous la supervision de l'avocat-conseil. L'enquête et l'examen interne suivent leur cours. Le 18 août 2017, des accusations de corruption aggravée ont été portées contre un employé de la filiale, celui-ci étant également passible d'accusations de trafic d'influence. Le procès visant ces accusations s'est tenu du 29 août au 20 septembre 2017. Aucune accusation n'a été portée contre la filiale de la Société. L'employé a été acquitté de toutes les accusations qui pesaient sur lui dans une décision rendue le 11 octobre 2017. Cette décision a été portée en appel le 25 octobre 2017 par l'autorité chargée des poursuites. Le contrat sous-jacent dans Transport à l'origine de cette situation fait actuellement l'objet d'une vérification par le Groupe de la Banque mondiale conformément à ses droits de vérification contractuels. La vérification se poursuit et aucun résultat n'a encore été transmis à la Société ou à sa filiale. La politique de la Société est de se conformer à toutes les lois applicables, et elle collabore sans réserve dans le cadre de l'enquête et de la vérification. En raison de la nature de ces procédures, il n'est pas possible à l'heure actuelle de déterminer l'issue de cette enquête.

Enquête au Brésil

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

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

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

Litige avec Triumph

Le 22 décembre 2016, Triumph Aerostructures LLC (« Triumph »), fournisseur de la Société pour le programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*, a intenté une poursuite contre la Société devant la Cour supérieure du Québec, district de Montréal, réclamant environ 340 millions \$ en dédommagement pour de prétendus changements demandés par la Société aux exigences concernant les ailes et qui, d'après Triumph, débordent du cadre du contrat, ainsi que pour de prétendus retards et perturbations subis dans le cadre du contrat.

En mai 2017, Triumph et la Société ont conclu un accord de règlement complet résolvant tous leurs différends commerciaux, y compris l'ensemble des litiges en cours concernant la conception, la fabrication et la fourniture des composants d'ailes du programme d'avions *Global 7000* et *Global 8000*. Cet accord de règlement rétablit les relations commerciales entre les deux entreprises qui peuvent dorénavant se concentrer à nouveau sur la poursuite de leurs objectifs d'affaires. L'entente n'a pas eu d'incidence notable sur les résultats.

Metrolinx

En juillet 2016, Bombardier Transportation Canada Inc. (« BTCL »), filiale de Bombardier Inc., a reçu un avis de défaut à l'égard d'un contrat qu'elle a conclu avec Metrolinx visant la livraison de 182 véhicules légers. Le contrat a été conclu le 14 juin 2010. La valeur du contrat est de 770 millions \$ CAN (618 millions \$). BTCL conteste vigoureusement l'avis de défaut selon le processus de règlement des différends prévu au contrat. Le 28 octobre 2016, Metrolinx a signifié à BTCL un avis d'intention de résilier le contrat conformément à l'avis de défaut. Afin d'empêcher Metrolinx de présenter un avis de résiliation tant que le processus de règlement des différends est en cours, notamment en attendant toute décision par le comité de règlement des différends et tout appel subséquent, BTCL a déposé, le 10 février 2017, une injonction devant la Cour supérieure de l'Ontario pour demander une ordonnance visant le maintien du statu quo et faisant valoir que Metrolinx ne peut résilier le contrat. Le 19 avril 2017, la Cour supérieure de l'Ontario a donné suite à l'injonction de BTCL visant à empêcher Metrolinx de résilier son contrat avec BTCL sans avoir auparavant présenté la question au comité de règlement des différends, comme le stipule le contrat. BTCL a l'intention de respecter ses obligations aux termes du contrat. Le 19 mai 2017, Metrolinx a déposé un avis d'appel à l'égard de l'injonction que BTCL a contesté. Le 24 juillet 2017, Metrolinx a retiré son appel. Le comité de règlement des différends tiendra audience en janvier 2018. La Société ne peut prédire l'issue du différend; toutefois, si celui-ci devait s'avérer défavorable, cela pourrait nuire au contrat de manière considérable.

Requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U.

Le 27 avril 2017, la société Boeing a déposé une requête devant le département du Commerce américain et la Commission du commerce international des É.-U. en vue de l'imposition de droits antidumping et compensatoires sur les importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges aux É.-U. La requête a été déposée conformément aux articles 701 et 731 du *Tariff Act of 1930*, 19 U.S.C. § 1671 et 1673. La requête de Boeing allègue que la Société a reçu des subventions gouvernementales pour le programme d'avions *C Series*, qu'elle se livre à des pratiques de dumping à l'égard des avions *C Series* sur le marché américain et que les ventes de ces avions constituent une menace pour l'industrie aéronautique américaine. La Société a donné suite à la requête dans le cadre des procédures engagées auprès du département du Commerce américain et de la Commission du commerce international des É.-U. Le 9 juin 2017, la Commission du commerce international des É.-U. a rendu une décision préliminaire positive selon laquelle des éléments indiquaient de façon raisonnable qu'une entreprise américaine était exposée à des préjudices importants en raison d'importations de grands avions civils canadiens de 100 à 150 sièges qui seraient vendus aux É.-U. à une valeur inférieure à leur juste valeur et prétendument subventionnés par les gouvernements du Canada, du Québec et du R.-U. Le département du Commerce américain a rendu une décision préliminaire positive sur des droits compensatoires de 219,63 % le 25 septembre 2017 et une décision préliminaire positive sur des droits antidumping de 79,82 % le 4 octobre 2017. La Société conteste ces décisions préliminaires. Elle s'attend à ce que le département du Commerce américain rende ses décisions finales sur les droits compensatoires et antidumping applicables, le cas échéant, en décembre 2017. La Société s'attend par ailleurs à ce que la Commission du commerce international des É.-U. rende sa décision finale sur le risque de préjudices au cours du premier semestre de 2018. La Société collabore à l'enquête et, à l'heure actuelle, elle ne peut prédire l'issue de ces procédures; toutefois, si celle-ci devait s'avérer défavorable, cela pourrait nuire au programme de manière considérable.

21. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DE CLÔTURE

Airbus conclut un accord visant l'acquisition d'une part majoritaire de la Société en commandite Avions C Series

Le 16 octobre 2017, la Société a conclu un accord avec Airbus SE (Airbus) aux termes duquel cette dernière fournira son expertise en matière d'achats, de ventes, de marketing et de soutien à la clientèle à la Société en commandite Avions C Series (SCACS), l'entité de Bombardier chargée de fabriquer et commercialiser les avions de la famille *C Series*. À la clôture, Airbus acquerra une part de 50,01 % dans SCACS. Bombardier et Investissement Québec (IQ) détiendront, approximativement et respectivement, 31 % et 19 %.

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

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

Le programme d'avions *C Series* est exploité par SCACS, dont le capital est détenu par Bombardier et IQ à hauteur d'environ respectivement 63 % et 37 % au 30 septembre 2017. L'accord d'investissement prévoit l'acquisition par Airbus d'une participation de 50,01 % dans SCACS. Airbus engagera des accords commerciaux concernant i) les efforts de vente et de marketing du programme d'avions *C Series*, ii) la gestion des achats, qui impliquera la conduite de négociations visant à améliorer les accords en place avec les fournisseurs directs de SCACS, et iii) le support client. À la clôture, il n'y aura pas d'apport en numéraire de la part d'aucun des partenaires, et SCACS n'assumera pas non plus la dette financière. L'accord prévoit également que Bombardier maintiendra le plan de financement actuel de SCACS et assurera le financement, le cas échéant, des besoins en trésorerie de SCACS au cours de la première année suivant la clôture de l'opération jusqu'à concurrence de 350 millions \$ et, au cours de la deuxième et de la troisième années suivant la clôture de l'opération, jusqu'à concurrence d'un montant global de 350 millions \$ sur les deux ans, en contrepartie des parts de participation sans droit de vote de SCACS, avec un dividende annuel cumulé de 2 %, tout besoin en trésorerie supplémentaire pendant ces périodes devant être couvert à égalité par la Société, Airbus et IQ, cette dernière pouvant toutefois le faire à sa discrétion.

Airbus bénéficiera de droits de vente à la juste valeur de marché sur la totalité de la participation de Bombardier dans SCACS, le montant des parts de participation sans droit de vote étant limité au montant investi augmenté des dividendes accumulés et non versés, y compris une option exerçable au plus tôt 7,5 ans après la clôture de l'opération, sauf en certaines circonstances, notamment si certains changements intervenaient dans la structure de contrôle de Bombardier, auquel cas ce droit pourrait être exercé par anticipation. Bombardier bénéficiera d'un droit de vente correspondant lui permettant d'imposer à Airbus d'acquérir sa participation à la juste valeur de marché à l'issue de la même période. La participation d'IQ est rachetable par SCACS à la juste valeur de marché, sous certaines conditions, à partir de 2023. IQ bénéficiera d'un droit de vente correspondant lui permettant d'exiger de SCACS, sous réserve de certaines conditions, d'acquérir sa participation à la juste valeur de marché à partir de 2023. IQ bénéficiera également d'un droit de sortie conjointe en cas de cession par Bombardier de sa participation dans le partenariat.

Le conseil d'administration de SCACS comprendra initialement sept administrateurs, dont quatre seront proposés par Airbus, deux par Bombardier et un par IQ. Airbus aura la possibilité de désigner le président du conseil d'administration de SCACS.

L'opération prévoit également l'émission au bénéfice d'Airbus, à la clôture, de bons de souscription exerçables pour acquérir jusqu'à 100 000 000 actions classe B (avec droits de vote limités) de Bombardier, à un prix d'exercice par action égal à l'équivalent en dollars américains de 2,29 dollars canadiens. Les bons de souscription seront assortis d'une échéance de cinq ans à partir de la date d'émission. Ils ne seront pas cotés et seront assortis des dispositions habituelles du marché en matière d'ajustement, notamment celles qui s'appliquent en cas de changements touchant l'entreprise, de division du nominal, de dividendes non payés en numéraire, de distributions de droits, d'options ou de bons de souscription à la totalité ou à la quasi-totalité des actionnaires ou de regroupements. La Bourse de Toronto (TSX) a décidé d'accepter l'avis de placement privé des

bons de souscription et a approuvé sous conditions l'inscription des actions classe B devant être émises conformément aux modalités régissant les bons de souscription à la TSX. L'inscription sera accordée si Bombardier se conforme à toutes les exigences d'inscription de la TSX.

L'opération a été approuvée par les conseils d'administration d'Airbus et de Bombardier, ainsi que par le cabinet du gouvernement du Québec. L'opération reste assujettie à l'approbation des organismes de réglementation, ainsi qu'aux autres conditions habituelles dans ce type d'opération. Aucune garantie ne permet d'affirmer que l'opération sera menée à bien et que les conditions auxquelles elle est soumise seront remplies. La clôture de l'opération est actuellement prévue au second semestre de 2018.

Bombardier, Challenger, CRJ, CRJ Series, C Series, Global, Global 7000, Global 8000, Learjet et Q400 sont des marques de commerce de Bombardier Inc. ou de ses filiales.